



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

jeudi

donderdag

06-05-2004

06-05-2004

Après-midi

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Excusés	1	Berichten van verhindering	1
QUESTIONS	1	VRAGEN	1
Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité sur les lignes de la STIB" (n° P357)	1	- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gratis vervoer op de lijnen van de MIVB" (nr. P357)	1
- M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité sur les lignes de la STIB" (n° P358)	2	- de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gratis vervoer op de lijnen van de MIVB" (nr. P358)	2
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les nouvelles attributions du service de gardiennage de la SNCB" (n° P359)	3	Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de nieuwe bevoegdheden van de bewakingsdiensten van de NMBS" (nr. P359)	3
<i>Orateurs:</i> Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	4	Samengevoegde vragen van	4
- M. Guido Tastenhoye au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "une réunion de la LAE prévue à Anvers le 22 mai prochain" (n° P360)	4	- de heer Guido Tastenhoye aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "een AEL-meeting in Antwerpen op 22 mei aanstaande" (nr. P360)	4
- M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "une réunion de la LAE prévue à Anvers le 22 mai prochain" (n° P361)	4	- de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "een AEL-meeting in Antwerpen op 22 mei aanstaande" (nr. P361)	4
<i>Orateurs:</i> Guido Tastenhoye, Claude Marinower, Patrick Dewael , vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur		<i>Sprekers:</i> Guido Tastenhoye, Claude Marinower, Patrick Dewael , vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken	
Question de M. Pierre-Yves Jeholet au ministre des Finances sur "la réunion au niveau européen concernant les centres de coordination" (n° P362)	6	Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de minister van Financiën over "de vergadering op het Europese niveau betreffende de coördinatiecentra" (nr. P362)	6
<i>Orateurs:</i> Pierre-Yves Jeholet, Didier Reynders , ministre des Finances		<i>Sprekers:</i> Pierre-Yves Jeholet, Didier Reynders , minister van Financiën	
Question de M. Carl Devlies au premier ministre sur "la baisse de compétitivité de notre pays" (n° P356)	7	Vraag van de heer Carl Devlies aan de eerste minister over "de daling van de concurrentiekracht van ons land" (nr. P356)	7
<i>Orateurs:</i> Carl Devlies, Didier Reynders , ministre des Finances		<i>Sprekers:</i> Carl Devlies, Didier Reynders , minister van Financiën	

Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P366)	8	- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P366)	8
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P367)	8	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale economie over "het spreidingsplan" (nr. P367)	8
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P368)	8	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P368)	8
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P369) <i>Orateurs:</i> François-Xavier de Donnea, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Marie Nagy, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	8	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P369) <i>Sprekers:</i> François-Xavier de Donnea, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Marie Nagy, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	8
Question de Mme Colette Burgeon au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la lutte contre la tuberculose en milieu carcéral" (n° P363) <i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Rudy Demotte , ministre des Affaires sociales et de la Santé publique	12	Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de bestrijding van tuberculose in de gevangenissen" (nr. P363) <i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Rudy Demotte , minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	12
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- M. Jo Vandeurzen au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la grève des pédiatres hospitaliers" (n° P364)	13	- de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de staking van de ziekenhuispediaters" (nr. P364)	13
- Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la grève des pédiatres hospitaliers" (n° P365) <i>Orateurs:</i> Jo Vandeurzen, Catherine Doyen-Fonck, Rudy Demotte , ministre des Affaires sociales et de la Santé publique	13	- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de staking van de ziekenhuispediaters" (nr. P365) <i>Sprekers:</i> Jo Vandeurzen, Catherine Doyen-Fonck, Rudy Demotte , minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	13
Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Egalité des chances sur "les cinq Africains échoués dans la zone de transit à Zaventem" (n° P370) <i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Marie Arena , ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et l'Egalité des chances	14	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "de vijf gestrande Afrikanen in de transitzone van Zaventem" (nr. P370) <i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Marie Arena , minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen	14
Question de M. Yvan Mayeur à la ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Egalité des chances sur "la chasse aux pauvres à Anvers" (n° P371) <i>Orateurs:</i> Yvan Mayeur, Marie Arena ,	15	Vraag van de heer Yvan Mayeur aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "de jacht op de arme bevolking in Antwerpen" (nr. P371) <i>Sprekers:</i> Yvan Mayeur, Marie Arena ,	15

ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et l'Egalité des chances

minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen

Question de M. Bart Tommelein à la secrétaire d'Etat à l'Organisation du travail et au Bien-être au travail, adjointe au ministre de l'Emploi et des Pensions sur "la satisfaction du travailleur concernant la participation sur le lieu de travail" (n° P372)

Orateurs: **Bart Tommelein, Kathleen Van Brempt**, secrétaire d'Etat à l'Organisation du travail et du Bien-être au travail

15 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Arbeidsorganisatie en Welzijn op het werk, toegevoegd aan de minister van Werk en Pensioenen over "de tevredenheid van de werknemer over inspraak op het werk" (nr. P372)

Sprekers: **Bart Tommelein, Kathleen Van Brempt**, staatssecretaris voor Arbeidsorganisatie en Welzijn op het werk

PROJETS ET PROPOSITIONS

17 ONTWERPEN EN VOORSTELLEN 17

Proposition de loi modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (cruise control) (proposition de rejet) (138/1-3)

17 Wetsvoorstel tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (cruise control) (voorstel tot verwerping) (138/1-3)

- Proposition de résolution relative à l'ouverture d'une enquête sur les causes des accidents de la circulation (229/1-5)

17 - Voorstel van resolutie betreffende het onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen (229/1-5)

- Proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (365/1-4)

17 - Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (365/1-4)

- Proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (758/1-6)

17 - Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem (758/1-6)

- Proposition de loi complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (176/1-2)

17 - Wetsvoorstel tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (cruise control) te gebruiken (176/1-2)

ORDRE DES TRAVAUX

17 REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN 17

Orateurs: **Philippe Monfils, Jos Ansoms, Daan Schalck, Georges Lenssen, Guido De Padt, Francis Van den Eynde, Camille Dieu, Jan Mortelmans**

Sprekers: **Philippe Monfils, Jos Ansoms, Daan Schalck, Georges Lenssen, Guido De Padt, Francis Van den Eynde, Camille Dieu, Jan Mortelmans**

Discussion

19 *Bespreking* 19

Orateurs: **Valérie De Bue**, rapporteur, **Jos Ansoms, Camille Dieu, Georges Lenssen, Philippe Monfils, Jan Mortelmans, Guido De Padt, Francis Van den Eynde, Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Sprekers: **Valérie De Bue**, rapporteur, **Jos Ansoms, Camille Dieu, Georges Lenssen, Philippe Monfils, Jan Mortelmans, Guido De Padt, Francis Van den Eynde, Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et la République d'Albanie tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et à prévenir l'évasion fiscale, signée à Bruxelles le 14 novembre 2002 (911/1)

30 Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Albanië tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting, ondertekend te Brussel op 14 november 2002 (911/1)

Discussion générale

30 *Algemene bespreking* 30

<i>Discussion des articles</i>	31	<i>Bespreking van de artikelen</i>	31
Projet de loi portant assentiment au texte révisé de la Convention internationale pour la protection des végétaux, et à l'Annexe, adoptées à Rome le 17 novembre 1997, lors de la 29e session de la Conférence de la FAO (912/1)	31	Wetsontwerp houdende instemming met de herziene tekst van het Internationaal Verdrag voor de bescherming van planten, en met de Bijlage, aangenomen te Rome op 17 november 1997 tijdens de 29e zitting van de Conferentie van de FAO (912/1)	31
<i>Discussion générale</i>	31	<i>Algemene bespreking</i>	31
<i>Discussion des articles</i>	31	<i>Bespreking van de artikelen</i>	31
Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et au Protocole, faits à Ottawa le 23 mai 2002 (913/1)	31	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Canada tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, en met het Protocol, ondertekend te Ottawa op 23 mei 2002 (913/1)	31
<i>Discussion générale</i>	32	<i>Algemene bespreking</i>	32
<i>Discussion des articles</i>	32	<i>Bespreking van de artikelen</i>	32
Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Croatie, relatif à la réadmission des personnes en situation irrégulière, et aux Annexes I et II, faits à Zagreb le 11 juin 1999 (914/1)	32	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Kroatië betreffende de overname van onregelmatig binnengekomen of verblijvende personen, en met de Aanhangsels I en II, gedaan te Zagreb op 11 juni 1999 (914/1)	32
<i>Discussion générale</i>	32	<i>Algemene bespreking</i>	32
<i>Discussion des articles</i>	32	<i>Bespreking van de artikelen</i>	32
Projet de loi portant assentiment à la Convention sur la protection des enfants et la coopération en matière d'adoption internationale, faite à La Haye le 29 mai 1993 (942/1)	33	Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag inzake de internationale samenwerking en de bescherming van kinderen op het gebied van de interlandelijke adoptie, gedaan te Den Haag op 29 mei 1993 (942/1)	33
<i>Discussion générale</i>	33	<i>Algemene bespreking</i>	33
<i>Discussion des articles</i>	33	<i>Bespreking van de artikelen</i>	33
Projet de loi portant assentiment à l'Amendement au Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté à Montréal le 17 septembre 1997 (943/1)	33	Wetsontwerp houdende instemming met de Wijziging van het Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken, aangenomen te Montreal op 17 september 1997 (943/1)	33
<i>Discussion générale</i>	33	<i>Algemene bespreking</i>	33
<i>Discussion des articles</i>	33	<i>Bespreking van de artikelen</i>	33

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif au régime "vacances-travail", et à l'Echange de lettres, signés à Canberra le 20 novembre 2002 (945/1)	34	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië inzake de regeling van "werkvakanties", en de Uitwisseling van brieven, ondertekend te Canberra op 20 november 2002 (945/1)	34
<i>Discussion générale</i>	34	<i>Algemene bespreking</i>	34
<i>Discussion des articles</i>	34	<i>Bespreking van de artikelen</i>	34
Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif au régime "vacances-travail", signé à Bruxelles le 23 avril 2003 (946/1)	34	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Regering van Nieuw-Zeeland inzake de regeling van "werkvakanties", ondertekend te Brussel op 23 april 2003 (946/1)	34
<i>Discussion générale</i>	34	<i>Algemene bespreking</i>	34
<i>Discussion des articles</i>	35	<i>Bespreking van de artikelen</i>	35
Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Bénin concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, signé à Bruxelles le 18 mai 2001 (947/1)	35	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Benin inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te Brussel op 18 mei 2001 (947/1)	35
<i>Discussion générale</i>	35	<i>Algemene bespreking</i>	35
<i>Discussion des articles</i>	35	<i>Bespreking van de artikelen</i>	35
Projet de loi portant assentiment au Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, et aux Annexes 1, 2 et 3, faits à Londres le 7 novembre 1996 (964/1)	35	Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol van 1996 bij het Verdrag van 1972 inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afvalstoffen, en met de Bijlagen 1, 2 en 3, gedaan te Londen op 7 november 1996 (964/1)	35
<i>Discussion générale</i>	35	<i>Algemene bespreking</i>	35
<i>Discussion des articles</i>	36	<i>Bespreking van de artikelen</i>	36
Projet de loi portant assentiment à l'Accord régissant les activités des Etats sur la lune et les autres corps célestes, fait à New York le 18 décembre 1979 (965/1)	36	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst ter regeling van de activiteiten van Staten op de maan en andere hemellichamen, gedaan te New York op 18 december 1979 (965/1)	36
<i>Discussion générale</i>	36	<i>Algemene bespreking</i>	36
<i>Discussion des articles</i>	36	<i>Bespreking van de artikelen</i>	36
Projet de loi portant assentiment à la Convention n° 181 concernant les agences d'emploi privées, adoptée à Genève le 19 juin 1997 (966/1)	36	Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag nr. 181 betreffende de particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, aangenomen te Genève op 19 juni 1997 (966/1)	36
<i>Discussion générale</i>	36	<i>Algemene bespreking</i>	36

<i>Discussion des articles</i>	37	<i>Bespreking van de artikelen</i>	37
Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et la République d'Arménie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et au Protocole, signés à Bruxelles le 7 juin 2001 (995/1)	37	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Armenië tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, en met het Protocol, ondertekend te Brussel op 7 juni 2001 (995/1)	37
<i>Discussion générale</i>	37	<i>Algemene bespreking</i>	37
<i>Discussion des articles</i>	37	<i>Bespreking van de artikelen</i>	37
Projet de loi portant assentiment à la Convention européenne du Paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000 (996/1)	38	Wetsontwerp houdende instemming met de Europese Conventie met betrekking tot het Landschap, gedaan te Firenze op 20 oktober 2000 (996/1)	38
<i>Discussion générale</i>	38	<i>Algemene bespreking</i>	38
<i>Discussion des articles</i>	38	<i>Bespreking van de artikelen</i>	38
Projet de loi portant assentiment à la Décision des représentants des Gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant les privilèges et immunités accordés à l'Institut d'études de sécurité et au Centre satellitaire de l'Union européenne, ainsi qu'à leurs organes et aux membres de leur personnel, faite à Bruxelles le 15 octobre 2001 (997/1)	38	Wetsontwerp houdende instemming met het Besluit van de vertegenwoordigers van de Regeringen der Lidstaten van de Europese Unie, in het kader van de Raad bijeen, betreffende de voorrechten en immuniteiten die aan het Instituut voor veiligheidsstudies en het Satellietcentrum van de Europese Unie, alsmede aan hun organen en de leden van hun personeel worden verleend, gedaan te Brussel op 15 oktober 2001 (997/1)	38
<i>Discussion générale</i>	38	<i>Algemene bespreking</i>	38
<i>Discussion des articles</i>	38	<i>Bespreking van de artikelen</i>	38
Projet de loi portant assentiment au Traité sur le droit des marques et le Règlement d'exécution, faits à Genève le 27 octobre 1994 (998/1)	39	Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag inzake merkenrecht en het Uitvoeringsreglement, gedaan te Genève op 27 oktober 1994 (998/1)	39
<i>Discussion générale</i>	39	<i>Algemene bespreking</i>	39
<i>Discussion des articles</i>	39	<i>Bespreking van de artikelen</i>	39
Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie relatif à la réadmission des personnes en séjour irrégulier (Accord de réadmission), et au Protocole d'application, signés à Tirana le 17 avril 2001 (1000/1)	39	Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende de overname van onregelmatig verblijvende personen (Overnameakkoord), en met het Uitvoeringsprotocol, ondertekend te Tirana op 17 april 2001 (1000/1)	39
<i>Discussion générale</i>	39	<i>Algemene bespreking</i>	39
<i>Discussion des articles</i>	39	<i>Bespreking van de artikelen</i>	39
Projet de loi portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de	40	Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het	40

1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et à l'Annexe, faits à Londres le 26 septembre 1997 (1001/1)

Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978, en met de Bijlagen, gedaan te Londen op 26 september 1997 (1001/1)

<i>Discussion générale</i>	40	<i>Algemene bespreking</i>	40
<i>Discussion des articles</i>	40	<i>Bespreking van de artikelen</i>	40
Projet de loi portant assentiment à la Convention européenne sur la coproduction cinématographique, et aux Annexes I et II, faites à Strasbourg le 2 octobre 1992 (1002/1)	40	Wetsontwerp houdende instemming met het Europees Verdrag inzake cinematografische coproductie, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Straatsburg op 2 oktober 1992 (1002/1)	40
- Proposition de résolution relative à la Convention européenne sur la coproduction cinématographique (761/1)	40	- Voorstel van resolutie betreffende het Europees Verdrag inzake cinematografische coproductie (761/1)	40
<i>Discussion générale</i>	40	<i>Algemene bespreking</i>	40
<i>Discussion des articles</i>	41	<i>Bespreking van de artikelen</i>	41

SEANCE PLENIERE

du

JEUDI 06 MAI 2004

Après-midi

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 06 MEI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14h.19 par M. Herman De Croo, président.

La séance est ouverte.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Devoirs de mandat: Raymond Langendries, Greta D'hondt et François Bellot
Raisons de santé: Dalila Douifi et Serge Van Overtveldt
Convenances personnelles: Philippe Collard
UEO: Stef Goris

Gouvernement fédéral

Guy Verhofstadt, premier ministre: devoirs de mandat
Marc Verwilghen, ministre de la Coopération au développement: Botswana
Fientje Moerman, ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique: Turquie

Le **président**: Je suspends la séance jusqu'à 14h.45. Les membres du gouvernement doivent être présents à temps.

La séance est suspendue à 14h.19.

Elle est reprise à 14h.35.

Questions**01 Questions jointes de**

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité sur les lignes de la STIB"

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

De vergadering is geopend.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Ambtsplicht: Raymond Langendries, Greta D'hondt en François Bellot
Gezondheidsredenen: Dalila Douifi en Serge Van Overtveldt
Persoonlijke aangelegenheden: Philippe Collard
WEU: Stef Goris

Federale regering

Guy Verhofstadt, eerste minister: ambtsplicht
Marc Verwilghen, minister van Ontwikkelingssamenwerking: Botswana
Fientje Moerman, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid: Turkije

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering tot 14.45 uur. De regering moet maar op tijd komen.

De vergadering wordt geschorst om 14.19 uur.

De vergadering wordt hervat om 14.35 uur.

Vragen**01 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gratis vervoer op de

(n° P357)

- **M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité sur les lignes de la STIB" (n° P358)**

01.01 Karine Lalieux (PS) : La mesure visant à offrir la gratuité également sur le réseau STIB pour les navetteurs permettra certes de désengorger l'accès à Bruxelles, mais crée une discrimination par rapport aux Bruxellois qui ne peuvent pas bénéficier de la mesure. C'est également une discrimination par rapport aux personnes qui utilisent les parkings de dissuasion. Or les Bruxellois participent au financement des infrastructures qui profitent à 55 % aux navetteurs alors que le prix du ticket ne couvre que 40 % des frais engagés.

Il y a donc une double inégalité : les Bruxellois paient pour les transports en commun sans bénéficier de la gratuité. Ne peut-on envisager une solidarité plus grande de l'État fédéral ?

01.02 Melchior Wathelet (cdH) : Je ne suis pas bruxellois mais je peux comprendre leur frustration. Un navetteur qui viendrait de Verviers à Bruxelles pourrait être financé à 100 %, mais ce ne sera pas le cas pour les Bruxellois. Par ailleurs je m'étonne que plusieurs acteurs du dossier aient indiqué qu'ils n'avaient pas connaissance d'accords passés dans ce cadre. Y a-t-il eu accord entre la SNCB et la STIB? Que pensez-vous de cette possible discrimination ?

01.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La STIB a été informée au moment où l'on a pris la décision, via le directeur responsable des voyageurs. Celui-ci était chargé de transmettre l'information au Conseil de direction. La logique qui guide cette mesure est différente de celle que vous évoquez. L'objectif est de diminuer le nombre de voitures entrant à Bruxelles. Nous nous sommes dans ce cadre fixés sur le groupe cible des navetteurs venant des différentes provinces et se rendant à Bruxelles. Nous avons prévu pour ce faire d'augmenter les parkings dans les gares de province, et d'étendre l'abonnement SNCB au réseau STIB. Ainsi la SNCB rémunère la STIB pour chaque abonnement STIB qu'elle vend.

lijnen van de MIVB" (nr. P357)

- **de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gratis vervoer op de lijnen van de MIVB" (nr. P358)**

01.01 Karine Lalieux (PS): De maatregel die ertoe strekt de forenzen ook op het MIVB-net gratis te laten rijden zal het zeker mogelijk maken de files op de invalswegen naar Brussel te verminderen, maar houdt een discriminatie in ten aanzien van de Brusselaars. Voor hen geldt die maatregel immers niet. Hij houdt ook een discriminatie in ten aanzien van de mensen die hun auto aan de rand van de stad parkeren en verder reizen met het openbaar vervoer. De Brusselaars financieren echter mee de infrastructuur die voor 55% door forenzen wordt gebruikt, terwijl de prijs van een kaartje maar 40% van de totale kosten dekt.

Er bestaat dus een dubbele ongelijkheid: de Brusselaars dragen bij tot de financiering van het openbaar vervoer maar kunnen er niet gratis gebruik van maken.

Kan de federale Staat geen groter bedrag van de kosten voor zijn rekening nemen?

01.02 Melchior Wathelet (cdH): Al ben ik zelf geen Brusselaar, toch kan ik de frustratie van de inwoners van de hoofdstad best begrijpen. Iemand die tussen Verviers en Brussel pendelt, zou een gratis abonnement kunnen krijgen, terwijl een Brusselaar er geen recht op zou hebben. Het verbaast mij ook dat verscheidene personen die bij dit dossier zijn betrokken, hebben verklaard geen weet te hebben van ter zake gesloten akkoorden. Bestaat er een akkoord tussen de NMBS en de MIVB? Wat is uw mening over deze mogelijke discriminatie?

01.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Op het ogenblik dat de beslissing gevallen was, werd de directeur reizigersvervoer van de MIVB hiervan op de hoogte gebracht. Hij moest de inhoud van de beslissing aan het directiecomité voorleggen. U maakt een verkeerde inschatting van de logica die aan de basis van deze maatregel ligt. Wij willen dat er minder mensen met de wagen naar Brussel komen. Met die doelstelling voor ogen hebben we ons gericht op de doelgroep van de pendelaars die zich uit de diverse provincies naar Brussel begeven. Om het autogebruik in Brussel terug te dringen zullen we het aantal parkeerplaatsen aan de stations buiten Brussel verhogen en zal het NMBS-abonnement ook geldig zijn op het net van de MIVB. De NMBS verkoopt bijgevolg abonnementen van de MIVB die hiervoor uiteraard

door de Spoorwegen betaald wordt.

Un deuxième volet pourrait concerner l'ensemble des navetteurs vers d'autres villes comme Liège, Gand, Anvers, Charleroi... ou même Verviers ! Cela impliquerait un accord avec De Lijn et les TEC. Mais pour le moment l'accent est mis sur l'effet anti-pollution. Je ne suis pas opposé au deuxième volet, mais il faudra voir qui paie quoi.

In een volgend stadium zou de maatregel naar alle pendelaars die als bestemming steden als Luik, Gent, Antwerpen, Charleroi en zelfs Verviers hebben, kunnen worden uitgebreid. Daartoe dient met De Lijn en de TEC een akkoord te worden afgesloten. Op dit ogenblik gaat het echter vooral om een milieumaatregel. Ik ben niet tegen de tweede reeks maatregelen gekant, maar we moeten wel nagaan wie voor welke kosten opdraait.

01.04 Karine Lalieux (PS) : La discrimination entre fonctionnaires n'est pas correcte. Si vous pensez que cette mesure va rencontrer beaucoup de succès, cela veut dire que la STIB devra augmenter son offre. Le déficit et le coût d'exploitation retomberont sur les Bruxellois. Cette mesure est louable mais doit être accompagnée d'un débat sur la solidarité par rapport à l'utilisation des transports bruxellois.

01.04 Karine Lalieux (PS): Er mag geen discriminatie bestaan tussen de verschillende ambtenaren. Aangezien u van mening bent dat die maatregel veel succes zal hebben, wil dat zeggen dat de MIVB haar aanbod zal moeten uitbreiden. Het tekort en de exploitatiekost zullen op de Brusselaars worden afgewenteld. Het gaat om een lovenswaardige maatregel, maar hij kan niet worden ingevoerd zonder dat een debat over de solidariteit met betrekking tot het gebruik van het Brussels openbaar vervoer op gang wordt gebracht.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): En ce qui concerne l'absence de diffusion de l'information vers la STIB, je base mes informations sur ce qui a été publié dans la presse.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Wat de gebrekkige doorstroming van informatie naar de MIVB betreft, baseer ik mij op de persberichten.

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le directeur responsable des voyageurs à la STIB a été informé. C'était à lui de transmettre l'information au Conseil de direction.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De directeur reizigersvervoer bij de MIVB werd op de hoogte gebracht. Hij diende de informatie aan het directiecomité door te spelen.

(En néerlandais) La direction de la STIB avait déjà été informée quatre à cinq semaines plus tôt. Si M. Chabert n'était pas au courant, il doit en demander la raison à la direction.

(Nederlands) De directie van de MIVB werd vier à vijf weken voordien al op de hoogte gebracht. Als de heer Chabert van niets wist, moet hij de directie maar vragen hoe dat komt.

01.07 Melchior Wathelet (cdH) : Votre position est claire, mais je ne l'approuve pas.

01.07 Melchior Wathelet (cdH): Uw standpunt is duidelijk, maar ik ben het er niet mee eens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les nouvelles attributions du service de gardiennage de la SNCB" (n° P359)

02 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de nieuwe bevoegdheden van de bewakingsdiensten van de NMBS" (nr. P359)

02.01 Denis Ducarme (MR) : Le nombre de carjackings et de home-jackings a diminué mais les délits au sein de la SNCB ont augmenté. Des mesures ont été proposées le 30 avril mais aucun document officiel ne les confirme. Par ailleurs, certaines zones sont reconnues comme

02.01 Denis Ducarme (MR): Het aantal carjackings en homejackings is afgenomen maar het aantal misdrijven bij de NMBS neemt toe. Op 30 april werden maatregelen in het vooruitzicht gesteld, maar in geen enkel officieel document worden ze bevestigd. Bovendien hebben een

particulièrement difficiles. La réforme prévoit-elle d'augmenter le nombre d'agents sur ces zones ? Les tranches horaires nocturnes connaissent également davantage de troubles. A l'exemple de ce qui s'est fait à Bruxelles, ne faudrait-il pas prendre des mesures dans certaines gares comme Charleroi ? Est-il possible de faire bénéficier certains points problématiques d'une surveillance audiovisuelle ? Enfin, comment comptez-vous gérer la fermeture du centre de sécurité à Tournai ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je confirme que des réformes ont eu lieu en ce qui concerne la sécurité. Les améliorations ont été bien accueillies par le personnel. Il a été décidé d'augmenter le corps des agents de sécurité de 27 unités, qui seront affectées sur les lignes les plus difficiles. En ce qui concerne les tranches horaires nocturnes, les gares concernées par un trafic entre 22 heures et 6 heures sont peu nombreuses.

02.03 Denis Ducarme (MR) : Je suis satisfait de votre réponse. Mais il faut porter une attention particulière à certaines gares comme Charleroi où l'on constate des agressions entre 22 heures et 6 heures.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Guido Tastenhoye au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "une réunion de la LAE prévue à Anvers le 22 mai prochain" (n° P360)**

- **M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "une réunion de la LAE prévue à Anvers le 22 mai prochain" (n° P361)**

03.01 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): La LAE a invité Qazi Hussain Ahmad, chef du principal parti musulman pakistanais qui détient le pouvoir dans le nord du pays et s'emploie à y instaurer la charia, à Anvers le 22 mai en la salle *Elzenveld* pour y donner un exposé. Il s'agit d'un personnage dangereux qui profitera probablement de sa présence chez nous pour établir des contacts avec des fondamentalistes islamiques. De fait, il ne faut pas perdre de vue que les assassins du commandant afghan Ahmed Shah Massoud disposaient aussi de passeports belges et que l'attentat avait été préparé en Belgique

aantal zones een slechte reputatie op het gebied van de veiligheid. Zal de hervorming leiden tot de inzet van meer agenten in die risicozones?

In de periode van 22 's avonds tot 6 u 's morgens doen zich ook meer incidenten voor. In Brussel is er in die tijdsspanne personeel aanwezig. Is dit geen oplossing voor bepaalde stations zoals Charleroi? Kunnen bepaalde problematische plaatsen onder audiovisuele bewaking worden gesteld? Wat zal u ondernemen om de gevolgen van de sluiting van het veiligheidscentrum te Doornik op te vangen?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik bevestig dat met het oog op de veiligheid bepaalde hervormingen werden doorgevoerd. Het personeel heeft die verbeteringen positief onthaald. Er werd beslist 27 extra veiligheidsagenten in dienst te nemen, die op de moeilijkste lijnen zullen worden ingezet. Wat de problemen tijdens de nachtelijke uren betreft, is het aantal stations met treinverkeer tussen 22 en 6 uur beperkt.

02.03 Denis Ducarme (MR): Ik ben tevreden met het antwoord van de minister. Er dient echter een bijzondere aandacht te gaan naar stations als dat van Charleroi, dat tussen 22 en 6 uur met daden van agressie af te rekenen krijgt.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- **de heer Guido Tastenhoye aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "een AEL-meeting in Antwerpen op 22 mei aanstaande" (nr. P360)**

- **de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "een AEL-meeting in Antwerpen op 22 mei aanstaande" (nr. P361)**

03.01 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): De AEL heeft Qazi Hussain Ahmad, de leider van de grootste Pakistaanse moslimpartij die in het noorden van het land aan de macht is en bezig is om daar het recht van de *sharia* in te voeren, uitgenodigd om op 22 mei een lezing te komen geven in zaal Elzenveld in Antwerpen. Het gaat om een gevaarlijk personage, dat van zijn komst hier wellicht gebruik zal maken om contacten te leggen met islamfundamentalisten. Men mag immers niet vergeten dat ook de moordenaars van de Afghaanse leider Massoed over Belgische paspoorten beschikten en de aanslag hier voorbereidden.

La question agite également les Pays-Bas car un

Ook in Nederland is er beroering ontstaan

jour plus tôt, soit le 21 mai, Qazi Hussain Ahmad devrait également donner un exposé à La Haye. Le gouvernement néerlandais se concerte pour l'heure sur les mesures éventuellement à prendre. Différents groupements juifs ont déjà demandé que l'accès au territoire lui soit refusé.

Le CPAS d'Anvers refuse de mettre la salle à la disposition des organisateurs car la Belgique se trouve en période préélectorale.

De quelles informations le ministre dispose-t-il en la matière? Lui délivrera-t-il un visa lui permettant d'accéder à notre territoire? Le ministre consulera-t-il son homologue néerlandais, M. Remkes?

03.02 Claude Marinower (VLD): La personnalité de Qazi Hussain Ahmad est suffisamment connue. L'orateur précédent l'a correctement dépeint. La LAE l'invite et Abou Jahjah déclare que la seule chose qui l'intéresse, c'est de savoir si l'intéressé est pour ou contre le sionisme.

A l'heure où l'Espagne prend des mesures et où la France expulse du pays des imams fondamentalistes, convient-il que la Belgique admette sur son territoire un tel individu? Dans quelles conditions la visite se déroulera-t-elle? L'ordre public risque-t-il d'être perturbé? Ne s'agit-il pas d'une nouvelle provocation?

03.03 Patrick Dewael, ministre (en néerlandais): Concernant le risque pour l'ordre public, j'ai contacté le bourgmestre d'Anvers. La police locale suivra attentivement le déroulement de la visite. Celle-ci aura en outre lieu durant la période du 5 mai au 13 juin, au cours de laquelle les manifestations politiques ne sont pas autorisées dans les bâtiments de la ville.

Par ailleurs, le statut de l'intéressé est important. S'il est en possession d'un passeport officiel ou diplomatique, il n'a même pas à demander un visa. Nous n'avons encore aucune certitude à cet égard. Je me concerterai avec mon collègue néerlandais sur ce point. Si le visiteur risque de perturber l'ordre public, je puis lui refuser l'accès à notre territoire en vertu de la loi sur les étrangers.

03.04 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Je m'étonne que les autorités anversoises n'aient trouvé d'autre argument que la période d'interdiction avant les élections pour justifier leur décision de ne pas mettre la salle « Elzenveld » à la disposition des organisateurs. D'autres salles que des salles publiques sont certainement disponibles à Anvers.

aaangezien de man een dag eerder, op 21 mei, een lezing plant in Den Haag. De Nederlandse regering beraadt zich over eventuele maatregelen. Joodse groeperingen vroegen al om de man de toegang tot het grondgebied te weigeren.

Het OCMW van Antwerpen wil de zaal niet ter beschikking stellen omwille van de sperperiode voor de verkiezingen.

Over welke informatie beschikt de minister? Zal hij een inreisvisum uitreiken? Zal hij overleg plegen met zijn Nederlandse collega Remkes?

03.02 Claude Marinower (VLD): Over de persoonlijkheid van Qazi Hussain Ahmad is voldoende bekend. De vorige spreker heeft hem correct geschetst. De AEL nodigt hem uit en Abu Jahjah verklaart dat het enige wat hem interesseert is of de man pro of contra het zionisme is.

Is het in tijden waarin Spanje maatregelen neemt en Frankrijk fundamentalistische imams het land uitzet, raadzaam dat België een dergelijk individu op zijn grondgebied toelaat? In welke omstandigheden zal het bezoek plaatsvinden? Is er gevaar voor verstoring van de openbare orde? Is dit niet opnieuw een provocatie?

03.03 Minister Patrick Dewael (Nederlands): Over het risico dat de openbare orde verstoord zou worden, heb ik contact gehad met de burgemeester van Antwerpen. De lokale politie zal het bezoek van nabij volgen. Verder valt het bezoek in de sperperiode die loopt van 5 mei tot 13 juni. Politieke demonstraties in gebouwen van de stad zijn in die periode niet toegelaten.

Verder is het statuut van de betrokkene van belang. Als de man een officieel of een diplomatiek paspoort bezit, dan hoeft hij zelfs geen visum aan te vragen. We zijn wat dit betreft nog niet zeker. Ik zal daarover overleg plegen met mijn Nederlandse collega. Als het risico bestaat dat de bezoeker de openbare orde verstoort, dan kan ik hem de toegang tot ons grondgebied ontzeggen op basis van de vreemdelingenwet.

03.04 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Ik ben verbaasd dat de Antwerpse overheid als reden om zaal Elzenveld niet ter beschikking te stellen, enkel de sperperiode aanhaalt. Er zijn in Antwerpen heus nog wel andere zalen dan openbare.

In elk geval zal de heer Ahmad zich eerst in Nederland aandienen. Het is dus aan dat land om hem eventueel de toegang tot de Schengenzone te

En tout état de cause, M. Ahmad se présentera d'abord aux Pays-Bas. Il appartient donc à ce pays de lui interdire éventuellement l'accès à l'espace Schengen.

03.05 Claude Marinower (VLD): Je me réjouis de la concertation étroite qui est menée avec les Pays-Bas. L'argument avancé par la ville d'Anvers me semble inopportun. J'insisterai auprès des autorités anversoises pour qu'elles suivent cette affaire de très près.

03.06 Patrick Dewael, ministre (en néerlandais): C'est aux Pays-Bas qu'il appartient de prendre une première décision et de lui refuser le cas échéant l'accès au territoire. Il convient toutefois de préciser que M. Ahmad n'est pas signalé aux fins de non-admission, ni en Belgique, ni ailleurs. Le bourgmestre d'Anvers considère dès lors qu'il n'y a guère de raisons de lui refuser l'accès au territoire. Il s'agit d'une compétence de l'autorité locale.

L'incident est clos.

04 Question de M. Pierre-Yves Jeholet au ministre des Finances sur "la réunion au niveau européen concernant les centres de coordination" (n° P362)

04.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Concernant l'examen par la Commission européenne du nouveau régime des centres de coordination, le Premier ministre avait déclaré avoir une réunion avec vous et M. Monti à ce sujet. Y avez-vous dégagé les aspects d'un accord, avec quelles conséquences?

04.02 Didier Reynders, ministre (en français): Nous avons effectivement rencontré M. Monti et rédigé un communiqué commun. Le Parlement a voté une loi sur un nouveau système de centres de coordination et nous avons un accord complet de la Commission sur plusieurs aspects. Les conséquences sont, premièrement, de pouvoir étendre certains avantages, à ce jour réservés aux centres de coordination, à l'ensemble des entreprises concernant le droit d'apport, les avantages anormaux et bénévoles et le précompte mobilier. Deuxièmement, la Commission accepte que nous travaillions sur base du « ruling » et d'un système de « cost plus » à condition que nous respectons les règles internationales en la matière. Nous allons entamer l'examen de la prolongation des centres existants ainsi que celui de l'octroi de nouvelles autorisations pour de nouveaux investisseurs qui souhaitent obtenir un centre de

ontzeggen.

03.05 Claude Marinower (VLD): Het nauwe overleg met Nederland verheugt me. Het argument van de stad Antwerpen vind ik flauw. Ik zal er bij de Antwerpse overheid op aandringen dat ze de zaak met argusogen moet volgen.

03.06 Minister Patrick Dewael (Nederlands): Het is eerst Nederland dat moet beslissen en hem dus eventueel moet weigeren. Wel moet worden opgemerkt dat de heer Ahmad niet gerechtelijk geseind is, noch in België, noch elders. Volgens de burgemeester van Antwerpen is er bijgevolg weinig basis om hem te weigeren. Het is een bevoegdheid van de lokale overheid.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de minister van Financiën over "de vergadering op het Europese niveau betreffende de coördinatiecentra" (nr. P362)

04.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): In verband met het onderzoek door de Europese Commissie van de nieuwe regeling inzake de coördinatiecentra, had de eerste minister verklaard dat hij daarover met u en met de heer Monti zou vergaderen. Werd op die vergadering een akkoord bereikt en zo ja, wat zijn de gevolgen ervan?

04.02 Minister Didier Reynders (Frans): Wij hebben inderdaad de heer Monti ontmoet en een gezamenlijk communiqué opgesteld. Het Parlement heeft een wet betreffende een nieuwe regeling inzake de coördinatiecentra aangenomen en de Commissie heeft volledig met verscheidene aspecten ervan ingestemd. De gevolgen zijn ten eerste dat bepaalde voordelen, die tot dusver uitsluitend voor coördinatiecentra waren voorbehouden, tot alle ondernemingen worden uitgebreid. Het betreft meer bepaald het recht van inbreng, de abnormale en goedgunstige voordelen en de roerende voorheffing. Ten tweede stemt de Commissie ermee in dat wij werken met een "ruling" en een "cost plus"-systeem, op voorwaarde dat wij de ter zake geldende internationale regels in acht nemen. Wij zullen het onderzoek met betrekking tot het behoud van de bestaande coördinatiecentra en dat betreffende de toekenning van nieuwe

coordination en Belgique.

Nous serons donc, de manière très sécurisante, compétitifs en matière d'investissements internationaux.

04.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Je me réjouis de l'accord intervenu.

L'incident est clos.

05 Question de M. Carl Devlies au premier ministre sur "la baisse de compétitivité de notre pays" (n° P356)

05.01 Carl Devlies (CD&V): J'ai déjà fait part au ministre de mes préoccupations concernant la compétitivité de la Belgique. Le rapport de l'institut de management IMD n'est pas de nature à les apaiser. Les données qu'il contient sont catastrophiques pour la Belgique : notre pays chute à la dix-huitième place en ce qui concerne la compétitivité. Selon le rapport, les autorités seraient en grande partie responsables du problème.

Sur la base des 323 critères examinés, notre pays enregistre de très mauvais résultats en matière d'efficacité des autorités, de délocalisation, de recherche et de développement, de pression fiscale et de niveau des coûts salariaux, de chômage et de législation du travail, de charges administratives pour les entreprises naissantes et d'heures de travail annuelles.

Voilà qui devrait être interprété comme un cri d'alarme mais le gouvernement reste les bras croisés. Quelles mesures va-t-il malgré tout prendre?

05.02 Didier Reynders, ministre (en néerlandais): Cette étude pose des problèmes d'ordre méthodologique. Le critère pour la délocalisation, utilisé pour la première fois ici, est un critère subjectif sans réel fondement : je renvoie au dossier Interbrew. En outre, je fais remarquer que, pour la première fois, la Belgique figure séparément dans l'indice des investissements directs alors que, jusqu'ici, elle était appréciée conjointement avec le Luxembourg.

Sur le fond, je souligne que, l'an dernier, la croissance économique a été plus forte aux Etats-Unis et en Asie qu'en Europe, ce qui influe négativement sur le classement de tous les pays de la zone euro. Outre la perception, il y a également les chiffres, et ces derniers montrent que la Belgique obtient de meilleurs résultats que la

vergunningen voor nieuwe investeerders die een coördinatiecentrum in ons land willen oprichten, aanvatten.

Ik kan u geruststellen: wij blijven dus aantrekkelijk voor buitenlandse investeerders.

04.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Ik verheug mij over het bereikte akkoord.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Carl Devlies aan de eerste minister over "de daling van de concurrentiekracht van ons land" (nr. P356)

05.01 Carl Devlies (CD&V): Ik heb mijn zorgen over de concurrentiepositie van ons land al eerder aan de minister kenbaar gemaakt. Het rapport van IMD is niet van aard om mijn zorgen weg te nemen, integendeel. De gegevens in het rapport zijn catastrofaal voor België: ons land dondert naar de achttiende plaats wat concurrentiekracht betreft. De grootse problemen situeren zich volgens het rapport bij de overheid.

De 323 criteria brengen aan het licht dat ons land zeer ongunstig gerangschikt staat inzake efficiëntie van de overheid, inzake delokalisatie en onderzoek en ontwikkeling, inzake belastingdruk en loonkostenniveau, inzake werkloosheid en arbeidswetgeving, inzake administratieve lasten voor startende ondernemingen en gepresteerde werkuren per jaar.

Dit moet een noodkreet zijn, maar de regering blijft inert. Welke maatregelen zal ze toch nog nemen?

05.02 Minister Didier Reynders (Nederlands): Er zijn methodologische problemen met deze studie. Het criterium voor de delokalisatie, dat hier voor het eerst gebruikt wordt, is een subjectief criterium zonder reële basis; ik verwijs naar het dossier-Interbrew. Voorts merk ik op dat België in de index voor de directe investeringen voor het eerst apart werd opgenomen, daar waar ons land voordien steeds samen met Luxemburg werd beoordeeld.

Ten gronde wijs ik erop dat de VS en Azië het voorbije jaar een hogere economische groei gekend hebben dan Europa, wat een negatieve invloed heeft op de rangschikking van alle landen uit de Eurozone. Naast de perceptie zijn er ook de harde cijfers, en die tonen aan dat België inzake groei, werkloosheidsgraad, overheidssaldo en schuldratio betere cijfers kan voorleggen dan het

moyenne des pays de la zone euro en matière de croissance, de taux de chômage, de solde des finances publiques et de taux d'endettement.

Le gouvernement a, du reste, pris des mesures rigoureuses pour attirer davantage d'investisseurs: une réduction des cotisations sociales et une réforme de l'impôt des sociétés. Ce matin, je suis en outre parvenu, à propos des centres de coordination, à un accord avec la Commission européenne qui nous autorise à élargir encore les avantages fiscaux et à poursuivre un *ruling* pour tous les centres de coordination, qu'ils soient actuels ou nouveaux.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Les chiffres dont je dispose démontrent que le chômage et le nombre de faillites ont fortement augmenté en Belgique au cours des derniers mois. En outre, la Banque nationale prévoit un déficit budgétaire de 0,9 pour cent.

Le ministre émet des critiques sur la méthodologie qui sous-tend l'étude. Celle-ci a pourtant été réalisée par un institut de recherche international unanimement reconnu et repose sur pas moins de 323 paramètres. Les résultats s'inscrivent en outre dans le prolongement de ceux d'autres études, dont l'indice de Lisbonne.

Je m'étonne des propos du ministre concernant la distinction entre la Belgique et le Luxembourg car cela signifie que des chiffres inexacts ont été communiqués au Parlement dans le passé !

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P366)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P367)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P368)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P369)

06.01 François-Xavier de Donnea (MR): Le plan de dispersion des vols a suscité un tollé en Région bruxelloise et dans la périphérie. Il y a manifestement un déséquilibre dans les sacrifices consentis vu le déséquilibre entendu dans les protestations. Vous avez alors fait appel aux

gemiddelde van de landen van de Eurozone.

De regering heeft overigens forse maatregelen genomen om meer investeerders aan te trekken: een vermindering van de sociale bijdragen en een hervorming van de vennootschapsbelasting. Vanochtend heb ik bovendien een akkoord bereikt met de Europese Commissie over de coördinatiecentra, dat ons toelaat de fiscale voordelen verder uit te breiden en door te gaan met een *ruling* voor alle huidige of nieuwe coördinatiecentra.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Mijn harde cijfers tonen aan dat de werkloosheid en het aantal faillissementen in België flink gestegen zijn de voorbije maanden. En de Nationale Bank voorspelt een begrotingstekort van 0,9 percent.

De minister heeft kritiek op de methodologie van de studie. Die werd nochtans uitgevoerd door een algemeen erkende internationale onderzoeksinstituut en is gebaseerd op niet minder dan 323 parameters. De resultaten liggen bovendien in de lijn van die van andere studies, zoals de Lissabon-index.

Wat de minister zegt over de opsplitsing België-Luxemburg verbaast mij: dat betekent dat het Parlement in het verleden foute cijfers gekregen heeft!

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P366)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P367)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P368)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P369)

06.01 François-Xavier de Donnea (MR): Het spreidingsplan voor het luchtverkeer werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de randgemeenten op boegeroep onthaald. De verschillen in het protest tonen duidelijk aan dat niet iedereen zich dezelfde opofferingen moet

médiateurs de l'aéroport pour faire de nouvelles propositions.

Le nouveau plan des médiateurs a-t-il reçu l'accord du gouvernement?

Quelles sont les composantes de vent retenues pour la piste 02/20?

Dans la nuit du samedi au dimanche, comment faire pour que les départs ne survolent pas l'Oostrand?

Où en sont les discussions avec DHL et les études relatives au développement d'un deuxième aéroport ?

06.02 **Simonne Creyf** (CD&V): Le gouvernement a décidé, pour la énième fois, de modifier le plan de dispersion, ce qui ne favorise évidemment pas la transparence. L'adaptation résulte-t-elle d'une pression du ministre MR Michel? La Flandre a dû attendre deux ans avant que le modèle de concentration soit abandonné; les francophones obtiennent ce qu'ils souhaitent après deux semaines à peine. Le ministre est-il sous la tutelle du cabinet restreint? Est-il encore maître de son dossier?

Au Sénat, le groupe MR a déposé des amendements contre les investissements dans le système d'atterrissage électronique (SAE) et la piste taxi 25L, ce qui démontre qu'il est opposé au plan de dispersion. Ces investissements sont en effet indispensables à une utilisation multifonctionnelle des différentes pistes.

Est-il exact que l'on tente de réintroduire par des voies détournées le modèle de concentration? De nouveau, on ne décolle plus en fonction de la destination. Au lieu de cela, de grands virages sont pris autour de Bruxelles, ce qui est défavorable à la sécurité et à l'environnement. Des normes de vent différentes sont-elles utilisées par piste? Cela signifierait que les riverains ne sont pas tous traités de la même manière.

06.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Je déplore que Mme Nagy ait souhaité examiner cette matière rapidement dans cet hémicycle durant l'heure des questions. Il aurait été préférable d'y consacrer une réunion de commission la semaine prochaine.

Il y a donc manifestement une surenchère des partis francophones visant le ministre Anciaux, alors que le plan de dispersion a permis d'améliorer

getroosten. U verzocht de ombudsmannen van de luchthaven dan ook nieuwe voorstellen te doen.

Werd het nieuwe plan van de ombudsmannen reeds door de regering goedgekeurd?

Welke windcomponenten zullen voor de baan 02/20 gelden?

Hoe garandeert u dat in de nacht van zaterdag op zondag geen vliegtuigen boven de Oostrand opstijgen?

Hoever staan de besprekingen met DHL en de studies inzake de aanleg van een tweede luchthaven?

06.02 **Simonne Creyf** (CD&V): De regering heeft beslist om het spreidingsplan voor de zoveelste keer te wijzigen. Dit komt de transparantie uiteraard niet ten goede. Komt de aanpassing er onder druk van MR-minister Michel? Vlaanderen heeft twee jaar moeten wachten eer er afgestapt werd van het concentratiemodel; de Franstaligen krijgen al na twee weken hun zin. Staat de minister onder de voogdij van het kernkabinet? Is hij nog meester van zijn dossier?

In de Senaat heeft de MR-fractie amendementen ingediend tegen de investeringen in het Elektronisch Landingssysteem (ELS) en in de taxibaan 25L, wat aantoont dat ze gekant zijn tegen het spreidingsplan. Die investeringen zijn immers noodzakelijk voor een multifunctioneel gebruik van de verschillende banen.

Klopt het dat men op slinkse wijze probeert het concentratiemodel weer in te voeren? Er wordt alweer niet meer opgestegen volgens de bestemming. In plaats daarvan worden er grote bochten gemaakt rond Brussel, wat slecht is voor de veiligheid en voor het milieu. Worden er verschillende windnormen gebruikt per baan? Dat zou betekenen dat de omwonenden niet allemaal op dezelfde manier behandeld worden.

06.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Ik betreur dat mevrouw Nagy deze materie hier snel wou bespreken tijdens het vragenuurtje. We hadden hieraan beter volgende week een commissievergadering gewijd.

Er doet zich duidelijk een opbod voor tussen de Franstalige partijen tegen minister Anciaux, hoewel de situatie voor Brussel precies verbeterd is dankzij

la situation à Bruxelles. Ces neuf points font-ils déjà l'objet d'un accord? Le cabinet restreint ou le gouvernement ont-ils déjà pris une décision?

Selon l'association Daedalus, la périphérie nord subit des nuisances supplémentaires car les avions y volent plus bas en cas d'utilisation de la piste 020. L'application de normes différentes par piste en ce qui concerne le vent a un effet discriminatoire. Quelle sera la répartition entre les six zones? Des modifications y seront-elles apportées? L'accord avec les Régions sur les normes sonores a-t-il déjà été conclu?

06.04 Marie Nagy (ECOLO): J'espère que l'on pourra suivre ces nouveaux changements!

M. Anciaux a communautarisé le dossier et a défavorisé la périphérie Est, semant la panique au sein du MR. M. Michel demande un nouveau plan Anciaux-Michel.

Est-il question d'assouplir de nouveau les normes de vent, qui viennent juste d'être renégociées avec les pilotes?

Le ministre confirme-t-il le passage de 1.700 pieds à 700 pieds pour l'altitude de virage en cas d'envol de la piste 20, ce qui causerait un survol de la capitale à une altitude encore plus faible, alors que des alternatives existent?

Qu'en est-il de la discussion avec DHL, et quelle est votre position au sujet de la demande de dépassement des 25.000 vols autorisés par an?

06.05 Bert Anciaux, ministre (en français): Il n'existe pas de nouveau plan de dispersion ou de répartition.

(En néerlandais) J'aurais préféré que l'on m'accorde davantage de temps pour répondre aux nombreuses questions qui ont été posées. Au cours de ces dernières semaines, les forts vents d'est et du nord ont aggravé les nuisances sonores. D'aucuns ont cependant présenté les choses de manière erronée. Je dispose de données chiffrées: depuis la mise en oeuvre du plan de dispersion, 14 pour cent des vols ont eu lieu au-dessus de la zone 3, qui correspond à la périphérie est, contre 36 pour cent au-dessus de la zone 1, dont les francophones prétendent qu'elle est privilégiée.

Il n'y aura pas de nouveau plan. Le plan de dispersion sera intégralement exécuté et encore

het spreidingsplan. Is er al een akkoord over die negen punten? Is er al een beslissing van het kernkabinet of van de regering?

Volgens Daedalus is er opnieuw extra hinder voor de Noordrand omdat bij het gebruik van baan 020 die zone lager wordt overgevlogen. Dat er verschillende windnormen zijn per baan, is discriminerend. Hoe zal de verdeling over de zes zones eruitzien? Komt daarin een wijziging? Is het beloofde akkoord met de Gewesten over de geluidsnormen al een feit?

06.04 Marie Nagy (ECOLO): Ik hoop dat wij deze nieuwe wijzigingen zullen kunnen blijven volgen!

De heer Anciaux heeft het dossier gecommunautariseerd en de Oostrand achtergesteld, wat in de rangen van de MR paniek veroorzaakt. De heer Michel verzoekt hem daarop een nieuw plan Anciaux-Michel op te stellen.

Zullen de windnormen, waarover nog maar net opnieuw met de piloten werd onderhandeld, alweer worden versoepeld?

Bevestigt de minister dat, indien vanaf baan 20 wordt opgestegen, een bocht zal worden gemaakt op 700 in plaats van op 1.700 voet hoogte, waardoor nog lager boven de hoofdstad zal worden gevlogen, en dit terwijl er andere oplossingen bestaan?

Hoever zijn de besprekingen met DHL gevorderd en wat is uw standpunt inzake het verzoek om jaarlijks meer dan 25.000 vluchten toe te laten?

06.05 Minister Bert Anciaux (Frans): Er bestaat geen nieuw spreidingsplan.

(Nederlands) Ik had liever meer tijd gekregen om op de talrijke vragen te antwoorden. Er is meer hinder geweest de laatste weken doordat er uitzonderlijk veel noorden- en oostenwind was. De verhoogde hinder wordt hier echter verkeerd voorgesteld. Ik heb cijfergegevens: boven zone 3, de Oostrand, gingen sinds de invoering van het spreidingsplan 14 percent van de vluchten; boven zone 1, waarvan de Franstaligen beweren dat ze bevoordeeld wordt, was dat 36 percent.

Er komt geen nieuw plan. Het spreidingsplan wordt integraal toegepast en nog verbeterd. Er gebeuren

amélioré. Il n'y aura pas de glissement entre les zones mais à l'intérieur d'une zone la situation pourra être améliorée pour un certain nombre de noyaux habités. Je n'ai nullement besoin de pressions externes pour prendre de telles décisions.

Les normes de vent très strictes entravent la mise en œuvre du plan de dispersion. C'est pourquoi celles-ci doivent être normalisées. Des experts ont été chargés de cette mission, mais l'objectif n'est certainement pas de réintroduire la concentration des vols.

Les investissements et l'avenir de l'aéroport doivent faire l'objet de débats ultérieurs, y compris avec les Régions.

A propos des vols à une altitude de 700 pieds, j'aimerais préciser que ceux-ci ont lieu uniquement le dimanche par vent du sud, lorsque le plan de dispersion des vols ne peut être appliqué en raison du vent. Ceci n'occasionne pas de nuisances supplémentaires au-dessus de la périphérie Nord et encore moins de Bruxelles, car seuls des quartiers de bureaux sont survolés.

Toutes les instances concernées et les Régions se sont réunies le 21 avril 2004. Le débat sur l'harmonisation des normes de vent a été reporté, à la demande de tous les intéressés, en attendant une série de précisions concernant le cadastre du bruit. Mon plan est prêt mais il faudra encore un bon mois avant de disposer des calculs techniques et des résultats des recherches scientifiques.

Enfin, j'aimerais souligner que les diverses normes de vent sont le résultat d'une audition en commission convoquée par M. de Donnea, le CD&V et le Vlaams Blok. Le cabinet restreint ou le gouvernement ne doivent plus se prononcer sur ce dossier qui ne fera pas l'objet de marchandages politiques.

06.06 François-Xavier de Donnea (MR): Je persiste à croire que j'ai bien fait de provoquer une réunion avec les pilotes, à la suite de laquelle le ministre a pris des positions que j'ai appréciées.

Je souhaite que le ministre vienne nous expliquer en commission la normalisation de la composante vent. Je regrette que la commission n'ait pu entendre l'avis des experts sur la question.

Il faut aller de l'avant dans l'élaboration d'un

plan de dispersion. Il n'y aura pas de glissement entre les zones, mais dans la zone la situation sera améliorée pour un certain nombre de noyaux habités. Je n'ai nullement besoin de pressions externes pour prendre de telles décisions.

Door de heel strenge windnormen kan het spreidingsplan nauwelijks worden uitgevoerd. Daarom moeten die windnormen worden genormaliseerd. Deskundigen staan daarvoor in, maar het is zeker niet de bedoeling de concentratie opnieuw in te voeren.

Over de investeringen en over de toekomst van de luchthaven moet verder worden gediscussieerd, ook met de Gewesten.

Wat het vliegen op 700 voet betreft, dit gebeurt alleen op zondag bij zuidenwind, wanneer het spreidingsplan niet kan worden uitgevoerd vanwege de wind. Dit levert geen bijkomende hinder op voor de Noordrand en nog minder voor Brussel, want er wordt alleen over kantoorzones gevlogen.

Op 21 april 2004 vergaderden alle betrokken instanties en de Gewesten. De discussie over de harmonisering van de windnormen werd op vraag van alle betrokkenen uitgesteld tot een aantal verduidelijkingen over het geluidskadaster beschikbaar is. Mijn plan ligt klaar, maar er is nog een goeie maand werk nodig voor technische berekeningen en wetenschappelijk onderzoek.

Ik wil er ten slotte nog op wijzen dat de verschillende windnormen het gevolg zijn van een hoorzitting in een commissie die door de heer de Donnea, de CD&V en het Vlaams Blok werd bijeengeroepen. Het kernkabinet of de regering moet zich echter niet meer over de zaak uitspreken. Hierover wordt niet politiek gemarchandeerd.

06.06 François-Xavier de Donnea (MR): Ik blijf erbij dat ik er goed aan heb gedaan een vergadering met de piloten te beleggen. Na afloop ervan heeft de minister een aantal standpunten ingenomen waarbij ik me kan aansluiten.

Ik zou graag zien dat de minister ons in de commissie uitleg komt verschaffen over de normalisatie van de windcomponenten. Ik betreur dat de commissie niet heeft kunnen kennis nemen van het advies van de specialisten ter zake.

We verwachten dat u nu snel werk maakt van het

cadastre du bruit établi d'après des normes reconnues par les trois Régions.

Mme Durant a ouvert une boîte de Pandore que nous aurons, quel que soit le ministre ou le gouvernement, beaucoup de mal à refermer.

06.07 Simonne Creyf (CD&V): Nous sommes partisans d'une répartition maximale, ce qui nécessite des investissements. Le MR, parti de la majorité, y est opposé. Dans ces conditions, le ministre se retrouve pour ainsi dire sous la tutelle du MR.

Le monde politique, la ministre Durant d'abord, le premier ministre ensuite, a lui-même créé le problème. Aujourd'hui, ces mêmes politiques sont impuissants à le résoudre.

06.08 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): C'est la confusion en ce qui concerne les décisions définitives. Le ministre, qui n'était pas tenu de donner suite à des propositions issues de l'audition, rejette à présent, à tort, la faute sur les partis politiques.

En ce qui concerne les investissements, le ministre avait promis une étude il y a déjà des mois. Ce projet est à présent contrecarré par une manœuvre du MR. Quand pourrons-nous enfin disposer de cette étude ?

06.09 Marie Nagy (ECOLO): Il est paradoxal, Monsieur de Donnea, que des partis qui ont soutenu, par exemple, la route Chabert qui, pendant des années, a empoisonné la vie des riverains et que Mme Durant a supprimée, viennent tout à coup dire qu'Ecolo porte la responsabilité dans ce dossier.

En dépit de toutes les déclarations de M. Anciaux, je constate qu'il n'y a toujours pas d'autorité indépendante avec pouvoir de sanction, ni de mesures de réduction à la source, ni de cadastre du bruit, ni d'initiative européenne en matière de vols de nuit. Les victimes de l'aéroport vont continuer à souffrir et je le regrette.

Le **président:** Je suggère que l'on consacre une réunion de commission à ce sujet.

L'incident est clos.

geluidskadaster dat moet worden opgesteld volgens de normen die de drie Gewesten hebben vastgelegd.

Mevrouw Durant heeft een doos van Pandora geopend die wij, ongeacht welke minister of regering aan de macht is, slechts met veel moeite weer zullen kunnen sluiten.

06.07 Simonne Creyf (CD&V): Wij zijn voor een maximale spreiding. Dit vergt investeringen. De meerderheidspartij MR is tegen. De minister staat daardoor als het ware onder de voogdij van de MR.

De politiek heeft dit probleem zelf gecreëerd, eerst minister Durant, daarna de premier zelf. Nu zijn diezelfde politici niet bij machte het op te lossen.

06.08 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Er is geen duidelijkheid over de definitieve beslissingen. De minister diende niet in te gaan op voorstellen uit de hoorzitting en schuift nu onterecht de schuld door op de politieke partijen.

Wat de investeringen betreft beloofde de minister maanden geleden al een studie. Dat wordt nu doorkruist door het MR-manoeuvre. Wanneer krijgen we die studie eindelijk?

06.09 Marie Nagy (ECOLO): Mijnheer de Donnea, ik vind het toch wel sterk dat partijen die bijvoorbeeld de route Chabert hebben goedgekeurd – die het leven van de omwonenden jarenlang heeft verpest en door mevrouw Durant werd afgeschaft –, de verantwoordelijkheid in dit dossier nu plots op Ecolo schuiven.

Ondanks de talrijke verklaringen van de heer Anciaux stel ik vast dat er nog steeds geen onafhankelijke instantie met sanctionerende bevoegdheid bestaat, noch een batterij maatregelen om de overlast bij de bron terug te dringen, noch een geluidskadaster, noch een Europees initiatief inzake nachtvluchten. Aan het lijden van de omwonenden komt gewoon geen einde, wat ik ten zeerste betreurt.

De **voorzitter:** Ik stel voor dat een commissievergadering aan dit onderwerp wordt gewijd.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Colette Burgeon au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la lutte contre la tuberculose en milieu carcéral" (n° P363)

07.01 Colette Burgeon (PS): Deux cas de tuberculose se sont récemment déclarés à la prison de Mons. Ne serait-il pas utile de généraliser le dépistage auprès des détenus et des agents pénitentiaires? Quelles mesures sont-elles prises en ce qui concerne le nécessaire accompagnement ?

07.02 Rudy Demotte, ministre (*en français*): Ma collègue de la Justice a déjà pris des dispositions tant pour les détenus que pour les gardiens.

En ce qui concerne l'approche générale de la tuberculose, les germes sont découverts essentiellement au sein de populations précarisées ou auprès de personnes dont le pays d'origine ne connaît pas de système d'éradication. A cela s'ajoute un phénomène d'apparition de souches multi-résistantes. Un budget d'un million a été débloqué pour agir sur les publics cibles.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. Jo Vandeurzen au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la grève des pédiatres hospitaliers" (n° P364)

- Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la grève des pédiatres hospitaliers" (n° P365)

08.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Les pédiatres hospitaliers lancent un cri d'alarme et mèneront demain une importante action. Ils sont soumis à une très importante charge de travail alors que leur rémunération est insuffisante et que leur travail n'est pas apprécié à sa juste mesure.

Le ministre aurait suggéré de limiter le nombre de sections pédiatriques dans les hôpitaux. Une telle décision ne ferait que détériorer davantage encore les contacts entre les patients et les services spécialisés en pédiatrie. La pénurie de pédiatres devient aiguë. Quelles mesures le ministre a-t-il l'intention de prendre?

08.02 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Une grève est annoncée pour demain. Quelles mesures concrètes allez-vous adopter ?

07 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de bestrijding van tuberculose in de gevangenissen" (nr. P363)

07.01 Colette Burgeon (PS): Er werden onlangs twee gevallen van tuberculose gemeld in de gevangenis van Bergen. Zou een algemene screening van gedetineerden en gevangenenbewaarders niet nuttig zijn? Welke maatregelen worden er getroffen met betrekking tot de noodzakelijke begeleiding?

07.02 Minister Rudy Demotte (*Frans*): Mijn collega van Justitie heeft al maatregelen genomen, zowel ten aanzien van de gedetineerden als ten aanzien van de cipiers.

Wat de algemene aanpak van tuberculose betreft, komt de ziekte vooral voor bij kwetsbare bevolkingsgroepen of bij mensen in wier land van herkomst niet systematisch aan TBC-bestrijding gedaan wordt. Bovendien duiken er nu ook multiresistente stammen op. Er werd 1 miljoen euro uitgetrokken voor doelgroepwerking.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de staking van de ziekenhuispediaters" (nr. P364)

- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de staking van de ziekenhuispediaters" (nr. P365)

08.01 Jo Vandeurzen (CD&V): De ziekenhuispediaters slaan alarm. Morgen is er een grote actie van deze kinderartsen die in de ziekenhuizen werken. Hun werkdruk is heel hoog, terwijl hun beloning en waardering ondermaats zijn.

De minister schijnt gesuggereerd te hebben het aantal pediatrische afdelingen in ziekenhuizen te willen beperken. Dit zal de afstand tussen de patiënten en de gespecialiseerde kindergeneeskundendiensten alleen maar vergroten. Dit alles leidt tot een schrijnend tekort aan pediaters. Wat zal de minister hieraan doen?

08.02 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Voor morgen is een staking aangekondigd. Welke concrete maatregelen zal u treffen?

08.03 Rudy Demotte, ministre (*en français*) : Il y a, en effet, un malaise dans le domaine de la pédiatrie. Une étude réalisée sous la précédente législature montre l'inadéquation de la structure offre-demande. Demain, je reçois une délégation de pédiatres pour leur faire part de pistes de réflexion. Je m'inspirerai de ce rapport scientifique. Contrairement à ce que rapporte la presse, je ne suis nullement opposé à la réallocation, voire à l'augmentation, des moyens.

08.04 Jo Vandeurzen (CD&V): Le problème en l'occurrence est que le débat sur la réévaluation des honoraires a été renvoyé aux calendes grecques. La commission n'est pas installée au sein de l'INAMI.

J'espère que les pédiatres obtiendront demain une réponse plus concrète de la part du ministre. Notre groupe perd peu à peu patience concernant la santé publique et l'assurance maladie. Après les belles promesses, nous attendons à présent des résultats. La question qui se pose sur le plan politique est de savoir si le ministre est en mesure de prendre des dispositions concrètes pour répondre aux attentes justifiées et aux problèmes concrets, comme celui des pédiatres hospitaliers.

08.05 Catherine Doyen-Fonck (cdH): J'espère que nous verrons apportées des réponses concrètes à des situations concrètes.

L'incident est clos.

09 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Egalité des chances sur "les cinq Africains échoués dans la zone de transit à Zaventem" (n° P370)

09.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ce matin, cinq Africains se trouvant dans la zone de transit de l'aéroport de Zaventem ont enfin été rapatriés. Mme Durant, sénatrice, avait dans un premier temps réussi à les convaincre de ne pas accéder à la requête de l'Office des étrangers. Ce qui est plus grave, c'est qu'elle avait été soutenue dans sa démarche par le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme. Lorsque j'ai demandé au ministre Dewael ce qu'il pensait des fonctionnaires du Centre sabotant le travail de ses services, il a répondu qu'il transmettrait les plaintes en la matière à la ministre Arena.

08.03 Minister Rudy Demotte (*Frans*): Er heerst inderdaad een malaise in de pediatrie. Tijdens de vorige zittingsperiode werd een studie uitgevoerd, die aantoonde dat vraag en aanbod niet correct op elkaar zijn afgestemd. Morgen ontvang ik een delegatie van pediaters, aan wie ik de verschillende denksporen zal uiteenzetten. Daarbij zal ik mij op het wetenschappelijk verslag baseren. In tegenstelling tot wat de pers bericht, ben ik geenszins tegen een herverdeling of zelfs een uitbreiding van de middelen.

08.04 Jo Vandeurzen (CD&V): Knelpunt bij dit alles is het feit dat het debat gaat over de herijking van de erelonen begraven werd. De commissie wordt niet geïnstalleerd in het RIZIV.

Ik hoop dat de pediaters morgen van de minister een concreter antwoord krijgen. Het geduld in onze fractie is stilaan op inzake volksgezondheid en ziekteverzekering. Na het kakelen moeten er ook eens eieren worden gelegd. Het is de politieke vraag of de minister in staat is om voor gerechtvaardigde verwachtingen en concrete problemen, zoals die van de ziekenhuispediaters, concrete maatregelen te treffen.

08.05 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Ik hoop dat er voor concrete situaties ook concrete oplossingen zullen worden aangereikt.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "de vijf gestrande Afrikanen in de transitzone van Zaventem" (nr. P370)

09.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Vanmorgen werden vijf Afrikanen uit de transitzone van Zaventem eindelijk gerepatriëerd. Senator Durant had hen er eerst van overtuigd niet in te gaan op het verzoek van de dienst Vreemdelingenzaken. Erger is dat zij werd bijgestaan door het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en voor Racismebestrijding. Toen ik minister Dewael vroeg wat hij ervan vond dat de ambtenaren van het Centrum het werk van zijn diensten saboteerden, antwoordde hij dat hij klachten terzake zou overmaken aan minister Arena.

Mme Arena a-t-elle reçu les plaintes en question? Est-elle au courant des événements? Quelles mesures a-t-elle prises?

Heeft minister Arena de klachten intussen ontvangen? Is ze op de hoogte van de gebeurtenissen? Welke maatregelen nam zij?

09.02 Marie Arena, ministre (*en néerlandais*): La présence du Centre à l'aéroport est conforme à ses missions légales. Ni le Centre, ni les membres du personnel du Centre n'ont tenté d'influencer les personnes dans leur décision. Les informations diffusées par la presse ne sont pas toujours correctes. Je n'ai reçu aucune plainte du ministre Dewael ou de ses services.

09.02 Minister Marie Arena (*Nederlands*): De aanwezigheid van het Centrum op de luchthaven strookt met zijn wettelijke opdracht. Het Centrum noch zijn personeel probeerden de individuele beslissing te beïnvloeden. Persinformatie is niet steeds correct. Ik ontving geen klachten van minister Dewael en zijn diensten.

09.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je me doutais déjà que la presse servirait de bouc émissaire. Il ressort pourtant du rapport que le ministre Dewael avait affirmé qu'il communiquerait les observations de son administration à la ministre Arena. A en croire la ministre, M. Dewael racontait donc des bêtises.

09.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik vermoedde al dat het de schuld van de pers zou zijn. Uit het verslag blijkt nochtans dat minister Dewael zei dat hij de bemerkingen van zijn administratie zou bezorgen aan minister Arena. Volgens haar verkocht minister Dewael dus onzin toen hij dat zei.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Yvan Mayeur à la ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Égalité des chances sur "la chasse aux pauvres à Anvers" (n° P371)

10 Vraag van de heer Yvan Mayeur aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "de jacht op de arme bevolking in Antwerpen" (nr. P371)

10.01 Yvan Mayeur (PS): J'ai récemment lu la position d'un échevin d'Anvers, soutenu par son parti, M. Van Peel, au sujet d'un souci de mixité sociale dans certains quartiers, auquel il serait répondu par des mesures régulatrices de l'installation des pauvres dans ces quartiers, basées sur un critère de ressources minimales. Il faut, certes, lutter contre la pauvreté. Mais la lutte contre la pauvreté ne signifie pas lutte contre les pauvres. Estimez-vous que ce type de situations puisse se présenter chez nous, alors qu'elles sont en contradiction avec les libertés et les interdictions de discriminations inscrites dans la Constitution ?

10.01 Yvan Mayeur (PS): Ik las onlangs het standpunt van Antwerps schepen Marc Van Peel, die, daarin gesteund door zijn partij, voor een goede sociale mix in bepaalde wijken wil zorgen door maatregelen die de instroom van arme wijkbewoners moeten reguleren op grond van een inkomenseis. Armoedebestrijding mag dan nodig zijn, dat wil niet zeggen dat ook de armen bestreden moeten worden. Geloof u dat dergelijke situaties, die haaks staan op de in de Grondwet ingeschreven vrijheden en discriminatieverboden, zich ook bij ons kunnen voordoen?

10.02 Marie Arena, ministre (*en français*): Je ne soutiendrais pas ce type de démarches car je suis pour la lutte contre la pauvreté et non pour la lutte contre les pauvres et pour les politiques d'inclusion et non d'exclusion. Il est important de respecter la Constitution et d'investir pour inclure les pauvres de notre société.

10.02 Minister Marie Arena (*Frans*): Ik zal dergelijke demarches niet steunen, want ik ben voorstander van armoedebestrijding, niet van armenbestrijding, en ik vind dat het beleid gericht moet zijn op inclusie, niet op uitsluiting. De Grondwet is geen vodge papier, en we moeten investeren in de integratie van armen in onze samenleving.

10.03 Yvan Mayeur (PS): Votre réponse tue ainsi un rêve un peu horrible de ségrégation dans les quartiers, pour nous insupportable.

10.03 Yvan Mayeur (PS): Uw antwoord drukt een afschrikwekkende droom van segregatie in bepaalde buurten - voor ons een onaanvaardbaar idee - de kop in.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Bart Tommelein à la secrétaire d'Etat à l'Organisation du travail et au Bien-être au travail, adjointe au ministre de l'Emploi et des Pensions sur "la satisfaction du travailleur concernant la participation sur le lieu de travail" (n° P372)

11 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Arbeidsorganisatie en Welzijn op het werk, toegevoegd aan de minister van Werk en Pensioenen over "de tevredenheid van de werknemer over inspraak op het werk" (nr. P372)

11.01 **Bart Tommelein** (VLD): J'ai lu dans la presse que Randstad a mené une enquête auprès des travailleurs afin de connaître leur degré de satisfaction en ce qui concerne leur participation sur le lieu de travail. Le sentiment de satisfaction est beaucoup plus important dans les PME que dans les grandes entreprises et dans le secteur public. Divers facteurs jouent un rôle à cet égard.

11.01 **Bart Tommelein** (VLD): In de krant las ik dat Randstad de tevredenheid van werknemers inzake inspraak op het werk onderzocht. De tevredenheid blijkt in KMO's veel groter te zijn dan in grotere bedrijven en bij de overheid. Diverse factoren spelen daarbij een rol.

La concertation et la législation sociale répondent-elles encore aux attentes des travailleurs ? La concertation ne devrait-elle pas être organisée différemment dans le secteur public et dans les grandes entreprises ? Les travailleurs aspirent en effet à un contact plus direct et à une implication accrue.

Voldoen het overleg en de sociale wetgeving nog wel aan de verwachtingen van de werknemers? Moet het overleg niet op een andere manier worden georganiseerd bij de overheid en in grote bedrijven? Werknemers verwachten immers een directer contact en meer betrokkenheid.

Quelles sont les conclusions de la secrétaire d'Etat? Quelles démarches compte-t-elle entreprendre?

Welke conclusies trekt de staatssecretaris? Welke acties zal zij ondernemen?

11.02 **Kathleen Van Brempt**, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): Le degré de satisfaction relatif à la participation sur le lieu de travail constitue un élément particulièrement important, surtout à l'entame des élections sociales. L'enquête soulève toutefois davantage de questions qu'elle n'apporte de réponses.

11.02 Staatssecretaris **Kathleen Van Brempt** (*Nederlands*): Tevredenheid inzake inspraak op het werk is bijzonder belangrijk, zeker bij de start van de sociale verkiezingen. Het onderzoek legt echter meer vragen bloot dan het antwoorden geeft.

La satisfaction des travailleurs est moyenne en ce qui concerne la participation dans les entreprises. Lorsque les possibilités de participation sont nombreuses, la satisfaction et la motivation au travail sont plus élevées. Il faut dès lors tendre vers une participation accrue.

De tevredenheid van werknemers is middelmatig wat betreft participatie in ondernemingen. Als er veel mogelijkheid is tot participatie, zijn tevredenheid en arbeidsmotivatie groter. Meer participatie moet dus het streefdoel zijn.

La satisfaction est nettement plus élevée dans les petites entreprises que dans les grandes et est la plus basse dans le secteur public, qui se caractérise par de grandes entreprises bureaucratiques et hiérarchiquement structurées. Les employés sont davantage satisfaits que les ouvriers. Plus son niveau de formation est élevé, plus le travailleur est satisfait et plus il participe. Une distinction peut être établie entre la participation volontaire, la participation en équipe et la participation par le biais des organes plus classiques. La satisfaction se situe entre 6 et 7 sur

De tevredenheid is veel groter in kleine ondernemingen dan in grote, en het kleinst bij de overheid. Die laatste sector kenmerkt zich door grote, bureaucratische en hiërarchisch gestructureerde ondernemingen. Bedienden zijn meer tevreden dan arbeiders. Hoe hoger opgeleid, hoe meer tevreden de werknemer en hoe meer hij participeert. Men kan een onderscheid maken tussen vrijwillige participatie, participatie in team en participatie via de klassieker organen. Er is een tevredenheid tussen 6 en 7 op 10 wat betreft de ondernemingsraad, de syndicale afgevaardigden

10 en ce qui concerne le conseil d'entreprise, les délégués syndicaux et le Comité pour la prévention et la protection au travail. Ce résultat positif m'a agréablement surpris.

La situation n'est donc pas mauvaise, même si des lacunes existent. Les pouvoirs publics doivent oser balayer devant leur propre porte. En termes de stress également, les pouvoirs publics n'obtiennent pas un bon score.

Une évaluation sera effectuée à l'issue des élections sociales. Dans ce cadre, je ne ferai pas preuve de dogmatisme et je suis ouverte à toutes les pistes possibles. La représentation des syndicats au sein des PME figure à l'ordre du jour politique et une directive européenne nous enjoint de prendre des décisions sans délai.

11.03 Bart Tommelein (VLD): Chacun doit prendre ses responsabilités. Les libéraux plaident en tout état de cause pour une implication dans la vie de l'entreprise et pour une participation directe. Les organisations représentatives des travailleurs optent pour des méthodes trop classiques. Ils doivent associer directement le travailleur à la concertation.

L'incident est clos.

Projets et propositions

12 Proposition de loi modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (cruise control) (proposition de rejet) (138/1-3)

- Proposition de résolution relative à l'ouverture d'une enquête sur les causes des accidents de la circulation (229/1-5)

- Proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (365/1-4)

- Proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (758/1-6)

- Proposition de loi complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (176/1-2)

Je vous propose de consacrer une seule discussion à ces propositions.

La commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques propose de rejeter la proposition de loi n° 138/1. (138/3)

en het Comité voor Preventie en Bescherming. Die hoge tevredenheid heeft me aangenaam verrast.

Het is dus niet slecht gesteld, maar er zijn een paar mankementen. De overheid moet voor eigen deur durven vegen. Ook op het gebied van stress scoort de overheid niet goed.

Na de sociale verkiezingen komt er een evaluatie. Ik hanteer in dat verband geen dogma's en sta open voor alle mogelijke pistes. De vertegenwoordiging van vakbonden in KMO's staat op de politieke agenda en een Europese richtlijn maant ons ertoe aan snel beslissingen te nemen.

11.03 Bart Tommelein (VLD): Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen. De liberalen vragen alvast om betrokkenheid en directe participatie. De werknemersorganisaties gaan te klassiek te werk. Ze moeten de werknemer direct bij het overleg betrekken.

Het incident is gesloten.

Ontwerpen en voorstellen

12 Wetsvoorstel tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (cruise control) (voorstel tot verwerping) (138/1-3)

- Voorstel van resolutie betreffende het onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen (229/1-5)

- Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (365/1-4)

- Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem (758/1-6)

- Wetsvoorstel tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (cruise control) te gebruiken (176/1-2)

Ik stel u voor één enkele bespreking aan deze voorstellen te wijden.

De commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven stelt voor het wetsvoorstel nr. 138/1 te verwerpen. (138/3)

Conformément à l'article 88 du Règlement, l'assemblée plénière se prononcera sur cette proposition de rejet après avoir entendu le rapporteur et, éventuellement, l'auteur.

Ordre des travaux

12.01 Philippe Monfils (MR) : Mon intervention porte sur l'ordre des travaux. Les propositions concernées sont présentées de façon chaotique. La première relative à l'interdiction de régulateurs de vitesse classiques se borne à demander une enquête. D'autres propositions de résolution concernent la généralisation de l'interprétation intelligente de la vitesse ou des régulateurs. Tout cela fait désordre. Si l'on vote la première résolution sur l'étude, on ne peut envisager les autres qui anticipent déjà sur les résultats de l'enquête. Je demande le renvoi en commission sinon nous allons partir dans tous les sens, et je n'ai pas l'impression que le message envoyé au gouvernement sera compréhensible.

12.02 Jos Ansoms (CD&V): Je ne comprends pas tout à fait notre collègue, M. Monfils. Le sujet a été traité dans le détail en commission de l'Infrastructure. La Chambre peut aujourd'hui se prononcer en connaissance de cause sur l'éventuelle interdiction du régulateur de vitesse, d'une part, et sur l'ISA, d'autre part. Je propose de maintenir les deux sujets à l'ordre du jour.

12.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Les propositions ont en effet fait l'objet d'un débat approfondi en commission, mais il faut reconnaître que la manière dont l'ordre du jour a été libellé peut prêter à confusion. Le régulateur de vitesse et l'ISA sont deux systèmes différents. Les propositions ne doivent pas être renvoyées en commission, il faut les scinder ; il avait été convenu, en commission, de voter sur les deux sujets.

12.04 Georges Lenssen (VLD): Il existe, en effet, une différence manifeste entre les deux sujets. J'estime pour ma part qu'on peut les traiter aujourd'hui.

12.05 Guido De Padt (VLD): Je partage votre opinion.

12.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Cette matière a été longuement et soigneusement abordée en commission. Celle-ci est débordée pour l'instant. Voilà déjà une bonne raison de ne pas

Overeenkomstig artikel 88 van het Reglement spreekt de plenaire vergadering zich uit over dit voorstel tot verwerping na de rapporteur en eventueel de indiener te hebben gehoord.

Regeling van de werkzaamheden

12.01 Philippe Monfils (MR): Mijn uiteenzetting betreft de regeling van de werkzaamheden. De voorliggende voorstellen worden op een chaotische manier voorgesteld. De eerste, inzake het verbod op klassieke cruise control systemen, beperkt zich tot het vragen van een onderzoek. Andere voorstellen van resolutie betreffen de veralgemeende invoering van intelligente snelheidsbegrenzers of snelheidsaanpassingssystemen. Dit alles leidt tot verwarring. Indien wij over de eerste resolutie inzake het onderzoek stemmen, kunnen wij niet voortgaan met de overige, die reeds op de resultaten van het onderzoek vooruitlopen. Ik vraag de terugzending naar de commissie, zoniet zijn wij in het wilde weg bezig en zal onze boodschap aan de regering onbegrijpelijk zijn.

12.02 Jos Ansoms (CD&V): Ik begrijp collega Monfils niet goed. In de commissie Infrastructuur werd dit uitgebreid behandeld. Vandaag kan de Kamer zich met kennis van zaken uitspreken over het al dan niet verbieden van de *cruise control* enerzijds en over ISA anderzijds. Ik stel voor om beide onderwerpen op de agenda te houden.

12.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): In de commissie werden de voorstellen inderdaad grondig besproken. De manier waarop de agenda is opgesteld kan wel voor verwarring zorgen. *Cruise control* en ISA zijn twee verschillende zaken. De voorstellen moeten niet terug naar de commissie, men moet ze opsplitsen; in de commissie werd afgesproken dat over beide onderwerpen zou worden gestemd.

12.04 Georges Lenssen (VLD): Er is inderdaad een duidelijk onderscheid tussen de beide onderwerpen. Voor mij kunnen ze vandaag worden behandeld.

12.05 Guido De Padt (VLD): Ik deel die mening.

12.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): In de commissie werd de materie zorgvuldig en zeer langdurig behandeld. De commissie is momenteel overstelpt met ander werk. Dat is al een

renvoyer les propositions.

Les propositions de nos collègues Lenssens et Schalk, d'une part, et celle de notre collègue Ansoms sur le régulateur de vitesse, d'autre part, ont fait l'objet d'une nette distinction. Il y a par ailleurs la proposition relative au système intelligent d'adaptation de la vitesse, le système ISA, de nos collègues Schalck et De Coene. Je n'ai pas le sentiment qu'on pourrait ajouter quoi que ce soit à ce débat en commission. Je propose donc d'en discuter maintenant.

12.07 Camille Dieu (PS) : Je vous donnerai la position de notre groupe de façon globale, mais nous sommes prêts à voter séparément.

Le **président**: Ou du moins à procéder à des examens distincts. Il y a en fait deux sujets.

12.08 Daan Schalck (sp.a-spirit): J'ai retiré la proposition n° 176.

Le **président**: Nous opérons donc une distinction entre les deux sujets, même s'il n'y a qu'un rapporteur.

Je sens que la Chambre veut débattre. Dois-je faire voter là-dessus?

12.09 Philippe Monfils (MR) : Si l'on reclassifie comme vous le faites, on peut mener un débat. Mais la proposition de M. Lenssen se contente de demander une enquête.

Le **président**: Nous n'abordons pas le fond du dossier maintenant.

La discussion des diverses propositions se fera séparément.

12.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je ne comprends pas bien l'attitude de M. Monfils. Je vais aborder les deux sujets. Il s'agit d'un grand débat sur la sécurité routière.

12.11 Daan Schalck (sp.a-spirit): Une discussion commune ne pose pas de problèmes tant que l'on procède à un vote séparé sur les quatre propositions.

Le **président**: Nous allons donc d'abord écouter le rapporteur avant d'entamer la discussion sur les quatre propositions. Il y aura en tout état de cause des votes séparés.

reden om de voorstellen niet terug te sturen.

Er werd een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de voorstellen van collega's Lenssens en Schalck enerzijds en collega Ansoms anderzijds over de *cruise control*. Daarnaast is er het voorstel van collega's Schalck en De Coene over ISA. Ik heb niet de indruk dat er in de commissie aan dit debat nog iets zou kunnen worden toegevoegd en stel dus voor het nu te houden.

12.07 Camille Dieu (PS): Ik zal het standpunt van onze fractie over het geheel schetsen, maar wij zijn bereid om over alles afzonderlijk te stemmen.

De **voorzitter**: Of tenminste om de voorstellen afzonderlijk te bespreken. Er zijn dus twee onderwerpen.

12.08 Daan Schalck (sp.a-spirit): Nummer 176 heb ik ingetrokken.

De **voorzitter**: We maken dus een onderscheid tussen beide onderwerpen, al is er één rapporteur.

Ik begrijp dat de Kamer wenst te debatteren. Moet ik daarover laten stemmen?

12.09 Philippe Monfils (MR): Als wij de onderwerpen opnieuw indelen en verduidelijken zoals u dat doet, kunnen wij een debat voeren. Maar het voorstel van de heer Lenssen beperkt zich tot het vragen van een onderzoek.

De **voorzitter**: Wij zullen het hier nu niet over de grond van het dossier hebben.

De verschillende voorstellen zullen afzonderlijk worden besproken.

12.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik begrijp niet wat collega Monfils bezielt. Ik zal over de beide onderwerpen spreken. Dit is één groot debat over verkeersveiligheid.

12.11 Daan Schalck (sp.a-spirit): Een gezamenlijke bespreking vormt geen probleem zolang er maar een aparte stemming is over de vier voorstellen.

De **voorzitter**: Dan beluisteren we eerst de rapporteur, dan volgt een bespreking van de vier voorstellen, maar we stemmen apart.

Discussion

La discussion est ouverte.

12.12 Valérie De Bue, rapporteur: Le présent rapport concerne deux propositions de loi et trois propositions de résolution. La proposition de loi, doc. n° 138, de M. Ansoms a été rejetée en commission et celle de MM. Schalck et De Coene, doc. n° 176 n'a pas été soumise au vote. Je me limiterai aux trois propositions de résolution; celle de M. Lenssen, doc. n° 229, celle de M. De Padt, doc. n° 758 et une troisième de MM. Schalck et De Coene, doc. n° 365.

A l'origine de ces propositions, on retrouve la préoccupation relative au rôle du régulateur de vitesse. La commission a recueilli différents avis. Ses conclusions sont que rien ne permet d'établir un lien de cause à effet entre l'utilisation du *cruise control* et l'accident et que dans certains cas, elle n'est pas conseillée, que les régulateurs de vitesse présentent des avantages écologiques, et qu'il faut tenir compte du contexte européen.

Les résolutions présentent au gouvernement les demandes suivantes: ouvrir une enquête sur les causes des accidents de la circulation impliquant des camions, veiller à ce que les véhicules de service des cabinets ministériels soient équipés du système ISA, obliger les chauffeurs à l'utiliser et s'efforcer de rendre obligatoire ce système (*Applaudissements sur tous les bancs*).

12.13 Jos Ansoms (CD&V): Trop d'accidents graves se produisent encore sur nos routes. Les conséquences en sont souvent dramatiques, en particulier lorsque sont impliqués des autocars ou des poids lourds. Lorsque de tels accidents surviennent, c'est une vague d'indignation qui secoue le pays. L'année passée, à la suite de plusieurs accidents, il a été plaidé unanimement pour une interdiction des régulateurs de vitesse, y compris par le secteur du transport. Le politique a suivi et M. Schalck a déposé une proposition visant à limiter l'utilisation du régulateur de vitesse; il y a eu la proposition de résolution de M. Lenssen tendant à interdire purement et simplement le *cruise control*; le CD&V a lui aussi déposé une proposition de loi supprimant le régulateur de vitesse classique dans le cadre de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules. Le système comporte évidemment des avantages, mais aussi de nombreux

Bespreking

De bespreking is geopend.

12.12 Valérie De Bue, rapporteur: Dit verslag betreft twee wetsvoorstellen en drie voorstellen van resolutie. Het wetsvoorstel van de heer Ansoms, doc. nr. 138, werd in de commissie verworpen. Over het wetsvoorstel van de heren Schalck en De Coene, doc. nr. 176, werd niet gestemd. Ik zal het enkel over de drie voorstellen van resolutie hebben; dat van de heer Lenssen, doc. nr. 229, dat van de heer De Padt, doc. nr. 758 en ten slotte dat van de heren Schalck en De Coene, doc. nr. 365.

Aan de oorsprong van de voorstellen ligt de bezorgdheid over de rol van de snelheidsbegrenzer. De commissie heeft verscheidene adviezen ingewonnen. Zij besluit dat geen oorzakelijk verband tussen het ongeval en het gebruik van de *cruise control* kan worden aangetoond, dat dit laatste in bepaalde gevallen af te raden valt, dat snelheidsbegrenzers milieuvoordelen bieden en dat met de Europese context rekening moet worden gehouden.

In die resoluties wordt aan de regering het volgende gevraagd: een onderzoek verrichten naar de oorzaken van de verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, erop toezien dat het wagenpark van de beleidscellen met het ISA-systeem wordt uitgerust, de chauffeurs ertoe verplichten dat systeem te gebruiken en trachten dat systeem verplicht te stellen. (*Applaus op alle banken*)

12.13 Jos Ansoms (CD&V): Er gebeuren nog te veel zware ongevallen op onze wegen. Vooral als er autobussen of vrachtwagens bij betrokken zijn, zijn de gevolgen vaak dramatisch. Dan gaat er een golf van verontwaardiging door het land. Vorig jaar, naar aanleiding van een aantal ongevallen, werd algemeen een verbod op de *cruise control* bepleit, ook door de vrachtwagensector zelf. De politiek volgde en er kwam een wetsvoorstel van de heer Schalck om het gebruik van de *cruise control* aan banden te leggen, er was het resolutievoorstel van de heer Lenssen om de *cruise control* gewoonweg te verbieden en er was een wetsvoorstel van de CD&V om via de technische voertuigenwet de klassieke *cruise control* af te schaffen. Het systeem heeft natuurlijk voordelen, maar ook veel nadelen en eigenlijk is het ongeschikt voor ons wegennet. Wij wilden het mogelijk maken om de *cruise control* bij KB te verbieden.

inconvenients. En réalité, il est inadapté à notre réseau routier. Nous souhaitons que le *cruise control* puisse être interdit par arrêté royal.

Il ne reste pas grand chose de ces belles intentions. La résolution de M. Lenssen s'est réduite à un projet d'étude des accidents impliquant des camions. Pour le surplus, le seul résultat est un panneau de signalisation, récemment publié au Moniteur belge.

Nous avons manqué une occasion, d'autant plus qu'il existait un consensus entre l'ensemble des partis. La question des accessoires automobiles aurait dû, en définitive, être réglée légalement. Cela nous aurait permis de suivre de près l'évolution technique sur le plan législatif et de régler techniquement divers aspects tels que l'utilisation du GSM et les installations stéréo placées dans les véhicules.

Le nouveau panneau de signalisation devra indiquer le début et la fin de la zone d'interdiction du régulateur de vitesse. Cela signifie donc que dans notre pays, fort urbanisé, il faudra prévoir des milliers de ces panneaux. En réalité, ils ne seront sans doute pas très nombreux.

Par ailleurs, le respect de l'interdiction sera difficile à contrôler. Et si contrôle il y a, on peut encore se demander si les chauffeurs étrangers sont bien censés connaître le panneau, celui-ci n'ayant pas été enregistré selon les règles de la convention de Vienne.

Si une amende est infligée alors, elle est de 50 euros. En dépit de l'attente suscitée parmi l'opinion publique et malgré la bonne volonté affichée par le secteur, le débat se termine donc en eau de boudin. Voilà qui illustre une fois de plus la légèreté avec laquelle la coalition violette, qui gouverne par effet d'annonce, aborde la question de la sécurité routière. Le ministre tient absolument à encore faire quelque chose avant les élections mais cela ne veut rien dire : c'est tout juste le sujet d'un beau titre dans le journal.

La majorité a déposé deux résolutions à propos de l'ISA. Nous avons l'intention de soutenir ces résolutions car nous sommes favorables à la poursuite des expériences dans ce domaine, même s'il faut relativiser les choses. M. Daems, chef du groupe VLD, a déclaré lors d'un débat télévisé que l'ISA remplacerait les contrôles de vitesse et que les caméras automatiques deviendraient dès lors inutiles. L'ISA n'est toutefois pas encore opérationnel et de plus seul un système ISA fermé

Vandaag blijft er van al die goede intenties niet veel over. Van de resolutie van de heer Lenssen blijft alleen over dat er een studie moet worden gemaakt van ongevallen met vrachtwagens. Verder is de hele oogst een nieuw verkeersbord dat onlangs in het staatsblad werd gepubliceerd.

Dit is een gemiste kans, zeker in het licht van de consensus die er bij alle partijen was. Accessoires van auto's hadden nu eindelijk wettelijk geregeld moeten worden. Dat zou de kans hebben geschapen om de technische evolutie op de voet te volgen met de wetgeving en om allerlei zaken zoals het gebruik van de GSM en geluidsinstallaties in auto's technisch te regelen.

Het nieuwe verkeersbord moet het einde en het begin van een zone waar *cruise control* niet mag aanduiden. In ons verstedelijkt gebied moeten er dan wel duizenden van die borden worden aangebracht. In de realiteit zullen er wellicht her en der een paar komen.

Verder is het erg moeilijk om te controleren of het verbod wordt nageleefd. Als er al controle is, is de vraag of buitenlandse chauffeurs het verbodsbord moeten kennen, aangezien het nieuwe bord niet is aangemeld volgens de regels van de Conventie van Wenen.

Als er dan al boete wordt opgelegd, bedraagt die 50 euro. Ondanks de grote verwachtingen die bij de publieke opinie geschapen zijn en ondanks de inschikkelijkheid van de sector, eindigt het verhaal dus met een sisser. Dit illustreert nogmaals de lichtzinnige benadering van de verkeersveiligheid van paars, dat regeert bij aankondiging. De minister wil absoluut nog iets doen voor de verkiezingen, maar in feite betekent dat niets - het levert alleen een mooie titel in de krant op.

De meerderheid heeft twee resoluties ingediend over ISA. Wij zullen die resoluties steunen, omdat we voorstander zijn van verdere experimenten op dit gebied, maar men moet relativiseren. In een televisiedebat verklaarde VLD-fractieleider Daems dat ISA in de plaats zou komen van de snelheidscontroles en dat er dus geen onbemande camera's meer nodig zouden zijn. ISA is er echter nog niet en bovendien maakt enkel een gesloten ISA-systeem controles overbodig, terwijl er

rendrait les contrôles inutiles. Or, il n'est question à ce jour que d'un système ouvert ou semi-fermé. Quelques membres du VLD ont déposé une résolution concernant l'installation de limiteurs de vitesse dans les voitures des ministres. Le premier ministre et le ministre de l'Intérieur ont cependant bien vite laissé entendre qu'ils ne soutenaient pas cette initiative. Qui s'exprime alors en fait au nom du VLD? Il s'agit d'une nouvelle illustration de la légèreté avec laquelle les partis au gouvernement approchent les problèmes. Notre groupe soutiendra néanmoins les résolutions sur l'ISA. *(Applaudissements sur les bancs du CD&V)*

12.14 Camille Dieu (PS) : La sécurité routière est une priorité pour le PS, et nous devons maintenir l'objectif d'une diminution de 50 % du nombre de tués sur la route d'ici 2010.

Certes, l'Union européenne a connu une amélioration de la situation, mais la Belgique reste parmi les mauvais élèves. Or les véhicules qui roulent sur nos routes sont les mêmes que dans les pays obtenant de meilleurs résultats en la matière. Il faut donc intégrer les nouveaux concepts technologiques dans une réflexion plus globale sur la sécurité routière, englobant l'infrastructure et le facteur humain.

Le chauffeur doit toujours conserver la responsabilité finale du véhicule et pouvoir intervenir à tout moment. Mme Saudoyer a d'ailleurs déposé des propositions de loi encourageant la conduite défensive et préventive. D'autres initiatives existent aussi au niveau européen.

Nous devons démocratiser la sécurité et mettre à la portée de tous les technologies que l'on trouve sur les voitures de luxe, ainsi que l'information aux conducteurs concernant celles-ci.

La législation européenne doit également évoluer.

La mobilisation de tous les niveaux de pouvoir est donc indispensable pour relever le défi de l'amélioration de la sécurité routière.

Le groupe PS votera en faveur des propositions de résolution de Daan Schalck, de Georges Lenssen et de Guido De Padt, mais pas pour celle de M. Ansoms, car l'interdiction des régulateurs de vitesse classiques restera inopérante sur les camions immatriculés à l'étranger.

voorlopig enkel sprake is van een open of halfopen systeem. Enkele VLD-backbenchers hebben een resolutie ingediend over de installatie van snelheidsbegrenzers in de auto's van de ministers. Premier Verhofstadt en minister Dewael lieten echter al gauw verstaan dat zij daaraan niet meedoen. Wie spreekt er nu eigenlijk namens de VLD? Ook dit illustreert opnieuw de lichtzinnige benadering van de regeringspartijen. Onze fractie zal niettemin de ISA-resoluties steunen. *(Applaus bij CD&V)*

12.14 Camille Dieu (PS): Verkeersveiligheid is een prioriteit voor de PS en we moeten blijven streven naar een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2010.

Op Europees vlak is de toestand inderdaad verbeterd, maar België bengelt nog aan de staart van het Europees peloton. Op onze wegen rijden nochtans geen andere wagens dan in de landen die qua verkeersveiligheid beter scoren dan wij. We moeten de nieuwe technologische ontwikkelingen dus integreren in een totaalbenadering van de verkeersveiligheid waarbij we zowel voor de infrastructuur als voor de menselijke factor aandacht moeten hebben.

De bestuurder moet zijn wagen steeds in de hand kunnen houden en op elk moment kunnen reageren. Mevrouw Saudoyer heeft trouwens enkele wetsvoorstellen ingediend om het defensief en preventief rijgedrag te stimuleren. Op Europees vlak werden er ook al initiatieven genomen.

We moeten de verkeersveiligheid democratiseren. Iedereen moet kunnen beschikken over de technologieën die in luxewagens zijn ingebouwd. Bovendien moet de bestuurder mits de nodige informatie deze nieuwe technologieën onder de knie kunnen krijgen.

De Europese regelgeving moet ook mee-evolueren.

Alle beleidsniveaus moeten aan de kar stoten om te zorgen voor meer verkeersveiligheid.

De PS-fractie zal voor de voorstellen van resolutie van de heren Daan Schalck, Georges Lenssen en Guido De Padt stemmen, maar niet voor het wetsvoorstel van de heer Ansoms, want een verbod op de klassieke snelheidsbegrenzers zal niet gelden voor in het buitenland ingeschreven vrachtwagens.

Enfin, pour le PS, la mobilité est un point central de la vie en société, et une mobilité durable ne peut être qu'une mobilité solidaire et soucieuse de l'environnement (*Applaudissements sur les bancs du PS*).

12.15 Georges Lenssen (VLD): L'an dernier, alors que plusieurs collisions en chaîne impliquant des poids lourds s'étaient produites, j'avais demandé au gouvernement de commander une étude sur le lien entre le régulateur de vitesse classique et ce type d'accidents. N'ayant pas obtenu de réaction, j'ai introduit une proposition de résolution dans laquelle je demandais l'interdiction du régulateur de vitesse classique, des incitants fiscaux pour les systèmes intelligents de régulation de vitesse et une étude sur les liens de cause à effet entre les accidents graves et les régulateurs de vitesse classiques.

La création d'un nouveau panneau de signalisation, interdisant l'utilisation du régulateur de vitesse à certains endroits et dans certaines conditions, a été décidée par le Conseil des ministres spécial à Ostende. C'est une bonne solution. En effet, il ne conviendrait pas d'interdire le système partout et à tout moment. C'est pourquoi je retire le premier point de ma proposition de résolution.

Etant donné que l'interdiction d'installer un régulateur de vitesse relève de la compétence européenne, il ne servirait à rien d'interdire le *cruise control* dans les seuls véhicules belges. J'aimerais toutefois que le gouvernement examine la possibilité de prévoir des incitants fiscaux pour l'installation de systèmes intelligents d'adaptation de la vitesse. Et, pour maintenir une certaine pression, je demande au gouvernement de mettre le plus rapidement possible à l'étude le lien de causalité évoqué ci-dessus. (*Applaudissements*)

12.16 Philippe Monfils (MR): Je n'ai pas d'objection particulière à la proposition de résolution de M. Lenssen. Il faudrait être idiot pour ne pas accepter une étude. Si cette résolution est votée, je suis persuadé que le gouvernement commandera une analyse à une institution neutre et non engagée. Je formule une remarque quant au fait que la résolution, tout en demandant une étude, n'est pas en symbiose avec ses considérants, qui anticipent celle-ci.

Concernant les diverses propositions qui prévoient un régulateur de vitesse, je ne comprends pas la manie d'interdiction qui frappe ceux-ci. Bien peu de

Mobiliteit is voor de PS een basisgegeven in onze samenleving. Een duurzame mobiliteit kan enkel stoelen op solidariteit en milieuzorg. (*Applaus bij de PS*)

12.15 Georges Lenssen (VLD): Toen zich vorig jaar verschillende zware kop-staart-aanrijdingen voordeden waarbij zware vrachtwagens betrokken waren, vroeg ik de regering een studie te laten uitvoeren over het verband tussen de klassieke cruise control en dit soort aanrijdingen. Aangezien hieraan geen gevolg werd gegeven, diende ik een voorstel van resolutie in waarin ik vroeg de klassieke cruise control te verbieden, fiscale stimuli te geven voor intelligente cruise control systemen en een onderzoek uit te voeren naar het causale verband tussen zware verkeersongevallen en de klassieke cruise control.

Op de bijzondere Ministerraad in Oostende werd beslist een nieuw verkeersbord te creëren om de cruise control op bepaalde plaatsen en in bepaalde situaties te verbieden. Dit is een goede oplossing. Cruise control dient immers niet altijd en overal te worden verboden. Daarom trek ik het eerste punt van mijn voorstel van resolutie terug in.

Aangezien een installatieverbod in voertuigen een Europese bevoegdheid is, heeft het geen zin de cruise control alleen in Belgische voertuigen te verbieden. Ik wil de regering wel vragen te onderzoeken of fiscale stimuli voor het installeren van intelligente cruise control systemen mogelijk zijn. Om de druk op de ketel te houden vraag ik de regering het voornoemde causaal verband zo snel mogelijk te laten bestuderen. (*Applaus*)

12.16 Philippe Monfils (MR): Ik heb geen bijzondere bezwaren tegen het voorstel van resolutie van de heer Lenssen. Men zou gek moeten zijn om niet met een studie in te stemmen. Ik ben ervan overtuigd dat de regering, als die resolutie wordt aangenomen, een neutrale en niet-betrokken instelling met een studie zal belasten. Ik wil er echter op wijzen dat de resolutie, waarin wordt gevraagd dat een studie zou worden uitgevoerd, niet spoort met haar consideransen, waarin men op die studie vooruitloopt.

Inzake de diverse voorstellen met betrekking tot een cruise control, begrijp ik niet waarom men dat systeem absoluut wil verbieden. Zeer weinig

conducteurs possèdent un régulateur de vitesse et encore moins s'en servent, vu la densité de notre réseau routier.

Ces régulateurs présentent l'avantage, pour les partisans absolus de la limitation de vitesse - dont je ne suis pas -, d'éviter que l'on pousse sur l'accélérateur, de permettre d'importantes économies de carburant et de soulager l'attention du conducteur, qui ne doit plus surveiller son compteur. Je ne crois nullement en l'argument selon lequel l'utilisation du régulateur entraînerait une baisse de vigilance.

Une étude sur les causes d'accident est indispensable pour permettre une compréhension de la problématique. La seule réponse aux drames de la route, pour de nombreux parlementaires, c'est le couple interdiction/répression. A mon sens, la prévention est également primordiale.

En la matière, des mesures sont déjà prises d'office par les entreprises de transport. Ces solutions coûtent cher : on pourrait prévoir des mesures fiscales en ce domaine. Une simple interdiction de dépasser une vitesse limite ne suffit pas à supprimer les accidents. Encore une fois, on se donne bonne conscience.

Nous ne pouvons pas accepter cette haine anti-automobile. Nous préférons proposer des mesures en matière de formation à la conduite, de progrès techniques de prévention et d'aménagement du territoire. Le MR votera favorablement la proposition de M. Lenssen mais espère que les autres seront envoyées au bain.

12.17 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): On distingue trois types de système ISA (*Intelligent Speed Adaptation*) : le système ouvert, qui permet d'avertir le conducteur d'une vitesse trop élevée au moyen d'un signal sonore et/ou visuel, le système fermé, qui empêche le conducteur de dépasser la vitesse autorisée et le système semi-ouvert, qui crée une contre-pression dans la pédale de gaz.

Le système ISA ne présente pas que des avantages. Ainsi, un dispositif placé à l'arrière d'un véhicule peut poser problème à la fois sur le plan technique et financier. En outre, il n'a toujours pas été démontré de manière irréfutable qu'équiper sa voiture d'un tel système conduira d'emblée à une réduction sensible du nombre de victimes de la route. Plusieurs études ont révélé que seuls 30 pour cent des accidents de la circulation étaient dus à une vitesse trop élevée ou inadaptée. Sur le plan écologique, l'ISA ne contribue que dans une

autobestuurders beschikken immers over een cruise control en nog minder bestuurders maken er gebruik van, gelet op de verkeersdruk in ons land.

Voor de *die-hards* van de snelheidsbeperking – tot wie ik me niet reken – bieden deze snelheidsregelaars een aantal voordelen: de bestuurder moet niet op het gaspedaal duwen, kan veel brandstof sparen en kan de weg beter in het oog houden vermits hij niet meer op de snelheidsmeter moet letten. Ik geloof helemaal niet dat door het gebruik van de snelheidsregelaar de aandacht zou verslappen.

Om de problematiek te kunnen vatten moeten de oorzaken van ongevallen bestudeerd worden. Veel parlementariërs hebben maar één antwoord op de verkeersdrama's: verbod en repressie. Volgens mij speelt preventie ook een sleutelrol.

De vervoersondernemingen nemen in dat verband maatregelen op eigen initiatief. Het gaat om dure oplossingen, waarvoor best in een fiscale tegemoetkoming zou kunnen worden voorzien. Eenvoudigweg verbieden een bepaalde maximumsnelheid te overschrijden, volstaat niet om ongevallen te voorkomen. Men is eens te meer bezig zijn geweten te sussen.

We kunnen deze hetze tegen de wagen niet aanvaarden. Wij verkiezen maatregelen inzake rijopleiding, verbeterde technische preventie en ruimtelijke ordening. De MR zal het voorstel van de heer Lenssen goedkeuren, maar hoopt dat de andere naar de prullenmand worden verwezen.

12.17 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Van het ISA-systeem bestaat een aantal varianten: de open variant die de bestuurder met zichtbare en/of hoorbare signalen waarschuwt als hij te snel rijdt, een gesloten variant die de gastoevoer beperkt tot de aangegeven snelheid en de halfopen variant die tegendruk uitoefent op het gaspedaal.

Een aantal argumenten pleit niet in het voordeel van het ISA-systeem. Zo kan de installatie achteraf van een toestel problematisch zijn, op technisch én financieel vlak. Dat de installatie van de ISA rechtstreeks zou leiden tot een aanzienlijke vermindering van het aantal ongevallen en verkeersdoden is nog altijd niet onomstotelijk bewezen. Uit sommige studies blijkt dat slechts 30 procent van de verkeersongevallen mede veroorzaakt is door overdreven of onaangepaste snelheid. Op ecologisch vlak zorgt het systeem

moindre mesure à une diminution des matières polluantes. Les conducteurs refusent d'instaurer ce système. Les constructeurs automobiles partagent cet avis.

Le système ISA présente également des avantages. Les primes d'assurance des voitures pourraient être abaissées. Une standardisation permettrait de réduire considérablement le coût de l'appareil. A partir de 2008, la question devrait être réglée par une directive européenne. Le contrôle des limitations de vitesse nécessiterait moins de moyens et de personnel. De nombreux rétrécissements de chaussée, ralentisseurs de trafic et radars automatiques pourraient disparaître à long terme.

Les avantages l'emportent manifestement sur les inconvénients. Le Vlaams Blok soutient dès lors la résolution tendant à l'instauration généralisée du système ISA. M. Daems se trompe. Il n'est pas exact que le système ISA supprimera tout contrôle sur le véhicule. A entendre certains ministres annoncer au lendemain de l'approbation de la résolution en commission qu'ils n'ont pas l'intention d'utiliser ce système, on est en droit de s'interroger sur les véritables préoccupations des partis de la majorité en matière de sécurité routière. Comme M. Ansoms, je constate que le VLD tient un double langage.

En ce qui concerne les régulateurs de vitesse, une grande confusion règne à propos de la responsabilité en cas d'accidents sur les autoroutes. Les chauffeurs de camion sont facilement mis en cause. Une mise en balance des avantages et des inconvénients d'un comportement irresponsable dans le domaine du transport de marchandises infirme partiellement cette hypothèse. L'IBSR base son analyse de la sécurité routière dans notre pays sur les statistiques de l'INS. En cas d'accident de la route avec blessés, on utilise un formulaire comprenant un questionnaire limité et peu scientifique. Les statistiques actuelles ne permettent pas à l'IBSR d'établir de liens de cause à effet en matière d'accidents. De nombreuses données statistiques font défaut, par exemple en ce qui concerne l'état des routes et les conditions atmosphériques. La mise en œuvre d'une politique de sécurité routière à long terme sur la base de ces formulaires se révèle quasi impossible.

Selon M. De Mol, expert en sécurité routière à l'université de Gand, les chiffres prometteurs récents ne sont pas crédibles. Il faudrait créer un institut de recherche autonome chargé d'examiner les véritables causes des accidents,

slechts voor een heel lichte afname van de schadelijke stoffen. Bestuurders aanvaarden het gesloten ISA-systeem niet. De autoconstructeurs zijn dezelfde mening toegedaan.

Het ISA-systeem heeft ook voordelen. De verzekeringspremies voor wagens zouden kunnen worden verlaagd. De kosten voor het toestel zouden bij standaardisering aanzienlijk kunnen dalen. Vanaf 2008 zou de kwestie worden geregeld met een Europese richtlijn. Er zouden minder middelen en personeel nodig zijn voor de handhaving van de snelheidslimieten. Vele wegversmallingen, verkeersdrempels en flitspalen zouden op lange termijn kunnen verdwijnen.

De voordelen wegen duidelijk op tegen de nadelen. Het Vlaams Blok steunt daarom de resolutie over de veralgemeende invoering van het ISA-systeem. De voorstelling van de heer Daems klopt niet. Het is niet zo dat er bij de invoering van het ISA-systeem geen enkele controle over het voertuig meer is. Als men vaststelt dat een aantal ministers, daags na de goedkeuring van de resolutie in de commissie, aankondigt dat ze niet van plan zijn om dat systeem te gebruiken, dan kan men zich vragen stellen bij de bekommernissen van de regeringspartijen inzake verkeersveiligheid. Ik stel samen met de heer Ansoms vast dat de VLD met dubbele tong spreekt.

Wat de cruise control betreft, bestaan er bijzonder veel onduidelijkheden over de verantwoordelijkheid bij ongevallen op de autosnelwegen. Vrachtwagenchauffeurs worden nogal vlug met de vinger gewezen. Een afweging van de voor- en de nadelen van onverantwoord rijgedrag inzake vrachtvervoer spreekt deze hypothese gedeeltelijk tegen. Het BIVV analyseert in dit land de verkeersveiligheid via statistieken van het NIS. Bij een verkeersongeval met gekwetsten gebruikt men een formulier met een beperkte en onwetenschappelijke vragenlijst. Uit de huidige statistieken kan het BIVV geen oorzakelijke verbanden trekken betreffende ongevallen. Er ontbreken heel wat statistische gegevens, bijvoorbeeld over de staat van de weg en de weersgesteldheid. Een verkeersveiligheidsbeleid op lange termijn op basis van deze formulieren is zo goed als onmogelijk.

Verkeersdeskundige De Mol van de Gentse universiteit vindt de recente hoopgevende cijfers over verkeersveiligheid niet geloofwaardig. Er zou een onafhankelijk onderzoeksinstituut moeten worden opgericht die los van commerciële of

indépendamment des intérêts commerciaux ou politiques. Ce n'est que sur la base des conclusions de ces études que les pouvoirs publics et les autres intéressés pourraient prendre les mesures qui s'imposent pour réduire le nombre des accidents de la route. La forme que prendra cet institut constitue une matière qui ressortit à la compétence des autorités flamandes.

La proposition Lenssen constitue un pas dans la bonne direction. Je propose de remplacer partout «cruise control» par «kruissnelheidsregelaar» à l'aide d'une correction technique. *(Colloques)*

Nous voterons en faveur de la proposition de résolution de M. Lenssen. *(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok)*

12.18 Guido De Padt (VLD): En matière de sécurité routière, l'attention des décideurs politiques va à juste titre au comportement au volant et à l'infrastructure routière. Les nouvelles technologies visant à améliorer la sécurité des véhicules ne peuvent jamais mener à la déresponsabilisation du conducteur, mais nous ne pouvons non plus rester sourds à leurs effets positifs. Le système d'adaptation intelligente de la vitesse ISA est en tout cas très prometteur. En effet, la vitesse excessive ou inadaptée constitue la cause principale d'accidents.

La nouvelle loi relative à la circulation routière représente l'étape la plus importante vers une limitation de la vitesse. Les amendes plus élevées pour les infractions relatives à la vitesse n'ont pas manqué leur cible. Dans ma zone de police, le nombre d'excès de vitesse a diminué de 38 pour cent après l'instauration de la loi rendue plus sévère. Aucun lien de causalité irréfutable avec la nouvelle loi routière n'a été établi à cet égard, mais il s'agit selon moi d'une indication.

Ce serait donner un mauvais signal que d'affirmer que le système ISA favorise la sécurité routière à court terme. Aussitôt que la population roulera de manière plus sûre, nous pourrions poursuivre l'installation du système ISA. Mais cela ne peut servir d'alibi pour négliger d'autres initiatives.

12.19 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Nous avons appris ce matin que les statistiques des accidents de la circulation traduisent, pour l'an 2002, une amélioration par rapport aux années précédentes. Il semblerait même qu'on en soit revenu au niveau des années 50. Pourtant, les 'super-amendes' n'étaient pas encore d'application

politieke belangen de ware oorzaken van ongevallen opspoot. Pas dan zou de overheid en de andere betrokkenen de nodige maatregelen kunnen treffen om het aantal verkeersongevallen te verminderen. In welke vorm dat instituut moet worden opgericht moet op Vlaams niveau worden geregeld.

Het voorstel-Lenssen is een stap in de goede richting. Ik stel voor om via een technische correctie cruise control overal te vervangen door kruissnelheidsregelaar. *(Samenspraken)*

Wij zullen het voorstel van resolutie-Lenssen goedkeuren. *(Applaus van het Vlaams Blok)*

12.18 Guido De Padt (VLD): Inzake verkeersveiligheid gaat de aandacht van de beleidsmakers terecht uit naar rijgedrag en wegeninfrastructuur. Nieuwe technologieën ter verbetering van de veiligheid van voertuigen mogen nooit de deresponsabilisering van de bestuurder tot gevolg hebben, maar evenmin mogen we blind zijn voor de positieve impact ervan. Veelbelovend is alvast de ISA. Overdreven of onaangepaste snelheid is immers de belangrijkste oorzaak van ongevallen.

De nieuwe verkeerswet is de belangrijkste stap naar een snelheidsbegrenzing. Hogere boetes voor snelheidsovertredingen hebben hun effect niet gemist. In mijn politiezone daalde het aantal snelheidsovertredingen na de invoering van de verstrengde wet met 38 procent. Er werd daarbij geen onomstotelijk oorzakelijk verband met de nieuwe verkeerswet vastgesteld, maar een aanwijzing lijkt het me wel.

Stellen dat ISA de verkeersveiligheid op korte termijn ten goede komt, ware een verkeerd signaal. Zodra de bevolking veiliger rijdt, kunnen we verdergaan met het ISA-systeem. Maar het mag geen alibi zijn om andere initiatieven achterwege te laten.

12.19 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Vanmorgen vernamen we dat de statistieken van 2002 inzake de verkeersongevallen een verbetering inhouden tegenover die van de jaren daarvoor. We blijken zelfs op het niveau van de jaren '50 te zijn teruggevallen. In 2002 waren de superboetes echter nog niet van toepassing. Men

en 2002. On peut donc en conclure qu'elles ne sont pas nécessaires pour accroître la sécurité routière. Je partage le point de vue adopté aux Pays-Bas selon lequel le risque de se faire prendre est plus important que le montant de l'amende.

12.20 Guido De Padt (VLD): Je ne conteste pas cette position, mais les constats de ma police révèlent une importante diminution du nombre d'excès de vitesse. Les automobilistes ont pris peur et c'était bien le but recherché.

Il existe des systèmes d'adaptation de la vitesse (ISA) ouverts, semi-ouverts et fermés. Il ne saurait être question d'une instauration généralisée de la variante fermée car elle n'est pas conforme au code de la route. Le conducteur doit pouvoir garder en permanence le contrôle du volant. Des études révèlent que l'ISA peut accroître la sécurité routière. Une expérience menée en Suède sur les systèmes ouverts et semi-ouverts a démontré que la vitesse moyenne et les infractions diminuent. Il ressort d'une enquête de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et d'une expérience menée à Gand qu'en Belgique aussi, de nombreuses personnes seraient favorables au système.

Mais il y a également des obstacles. Par exemple, la technologie n'est pas encore tout à fait au point: la localisation par GPS n'est pas toujours utilisable ni suffisamment précise et il n'est guère aisé d'établir des cartes routières numériques ni de les tenir à jour. Si l'on veut éviter une certaine accoutumance, il faut faire en sorte que ces systèmes fonctionnent correctement et revêtent un caractère universel. En outre, le coût du système doit faire l'objet d'une étude. La compatibilité de l'ISA avec d'autres dispositifs – électroniques – constitue également un point délicat. Enfin, il faut une harmonisation au plan européen.

La résolution adoptée par la commission souligne la nécessité d'effectuer des recherches scientifiques et de mettre sur pied des projets pilotes. La résolution de M. Schalck va aussi dans ce sens.

Les véhicules de service ne pourront être équipés du système que lorsque l'ISA fonctionnera efficacement et qu'il sera financièrement abordable. Dans le cas contraire, la population considérera comme un simple coup d'éclat politique les expériences menées en la matière. Je pense donc que ce n'est pas demain que toutes les voitures des cabinets et des administrations seront équipées du système.

heeft ze dus niet nodig om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik geloof in de Nederlandse stelling dat de pakkans belangrijker is dan het boetebedrag.

12.20 Guido De Padt (VLD): Ik betwist die stelling niet, maar uit de vaststellingen van mijn politie valt een belangrijke daling van de snelheidsovertredingen vast te stellen. Men heeft schrik gekregen en dat was eigenlijk wel de bedoeling.

Er bestaan open, halfopen en gesloten ISA-systemen. Van een algemene invoering van de gesloten variant kan geen sprake zijn, want dat is strijdig met de wegcode. De bestuurder moet permanent de controle over het stuur kunnen behouden. Uit studies blijkt dat ISA de verkeersveiligheid kan verhogen. Een Zweeds experiment met open en halfopen systemen maakte duidelijk dat de gemiddelde snelheid en de overtredingen verminderden. Volgens een enquête van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en volgens een Gents experiment zijn ook in België heel wat mensen voor het systeem te vinden.

Maar er zijn ook obstakels. Zo staat de technologie nog niet helemaal op punt: GPS-plaatsbepalingen zijn beperkt beschikbaar en onvoldoende precies, digitale wegenkaarten moeilijk aan te maken en up-to-date te houden. Willen we gewenning vermijden, dan is een correcte en universele werking nochtans onontbeerlijk. Ook naar de kostprijs moet nog onderzoek worden verricht. Ook de verenigbaarheid van de ISA met andere - elektronische - onderdelen blijft een heikel punt. Op Europees vlak ten slotte moet werk worden gemaakt van harmonisatie.

In de resolutie die de commissie aannam ligt de klemtoon op de nood aan wetenschappelijk onderzoek en proefprojecten. Ook in de resolutie van de heer Schalck wordt daarvoor gepleit.

De uitrusting van dienstvoertuigen met ISA kan slechts als het systeem op punt staat en financieel haalbaar is. Is dat niet het geval, dan zal de bevolking de experimenten als een politieke stunt afdoen. Alle wagens van kabinetten en overheidsadministraties uitrusten, lijkt me dus nog niet voor morgen.

12.21 Daan Schalck (sp.a-spirit): C'est à juste titre que la commission de l'Infrastructure s'est beaucoup intéressée à la sécurité routière au cours de ces dernières années. La Belgique a encore un long chemin à parcourir.

En ce qui concerne le cruise control pour les camions, certains collègues ont évoqué les nombreux accidents sur l'E17. M. Ansoms a oublié de préciser que le secteur était opposé à une interdiction d'installer de tels appareils. Après quelque temps, il n'a plus été question d'un large consensus dans le secteur.

Il y avait entre nous un consensus pour limiter l'utilisation du cruise control pour les camions ou pour l'interdire sur les autoroutes. Il faut d'ailleurs faire la distinction entre le cruise control et le régulateur de vitesse. Si le régulateur de vitesse est réglé sur 90 km/heure, il n'est pas possible d'ôter le pied de la pédale. Le cruise control permet par contre d'enlever le pied de la pédale.

L'arrêté royal du ministre était la voie la plus rapide mais aussi la meilleure. Ma proposition et celle de M. Ansoms auraient beaucoup moins facilement soutenu l'évaluation au niveau européen. Et dans ce cas, une solution ne serait sans doute pas intervenue aujourd'hui.

Une proposition de loi interdisant l'installation d'un régulateur de vitesse n'est pas souhaitable, car tous les poids lourds étrangers y échapperaient. Or, ces véhicules sont la cause d'une grande partie des accidents.

12.22 Jos Ansoms (CD&V: L'administration et les experts en matière de sécurité routière s'accordent pour dire qu'un panneau de signalisation national n'ayant pas fait l'objet d'une concertation au sein de la Convention ne vaudrait pas pour les poids lourds étrangers.

Une mention dans la loi relative aux caractéristiques techniques auxquelles doivent répondre les véhicules aurait au moins permis de rendre responsables les conducteurs de poids lourds belges. A présent, on ne peut pratiquement rien entreprendre contre eux non plus. La diffusion du panneau est limitée, le contrôle est quasi inexistant et l'amende s'élève à 50 euros tout au plus. Quel impact cela aura-t-il sur la personne qui veut absolument utiliser un régulateur de vitesse ?

12.23 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je ne me fais aucun souci sur ce plan. Je suis persuadé du fait que la mesure s'appliquera également aux camions

12.21 Daan Schalck (sp.a-spirit): In de Commissie Infrastructuur besteedden we de voorbije jaren terecht veel aandacht aan de verkeersveiligheid. België heeft nog een lange weg te gaan.

Inzake de cruise control bij vrachtwagens verwezen sommige collega's naar de vele ongevallen op de E17. De heer Ansoms vergat daarbij te zeggen dat de sector tegen een verbod op installatie was. Van een brede consensus in de sector was na verloop van tijd geen sprake meer.

Er was bij ons een consensus om de cruise control bij vrachtwagens in te perken of onmogelijk te maken op de snelwegen. Cruise control is trouwens iets anders dan een snelheidsregelaar. Bij een snelheidsregelaar die op 90 kilometer per uur is afgesteld, kan je de voet niet van het pedaal halen. Bij cruise control kan dat wel.

Het KB van de minister was de snelste maar ook de beste weg. Mijn voorstel en dat van de heer Ansoms zouden de Europese toets veel moeilijker hebben doorstaan. Waarschijnlijk was er dan vandaag geen oplossing geweest.

Een wetsvoorstel inzake verbod op installatie komt er beter niet omdat alle buitenlandse vrachtwagens buiten zo een regeling zouden vallen. Nochtans zijn het uitgerekend deze voertuigen die voor het hoge percentage ongevallen zorgen.

12.22 Jos Ansoms (CD&V: De administratie en verkeersdeskundigen zijn het erover eens dat een nationaal verkeersbord waarover niet werd overlegd binnen de Conventie, niet van toepassing zou zijn op buitenlandse vrachtwagens.

Inschrijving in de technische voertuigenwet had er tenminste voor gezorgd dat de Belgische vrachtwagens verantwoordelijk konden worden gesteld. Nu kunnen we ook tegen hen heel weinig doen. Het bord wordt slechts beperkt verspreid, de controle is quasi nihil en de boete pakweg 50 euro. Wat zal dan het effect zijn voor wie absoluut met cruise control wil rijden?

12.23 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik maak mij op dit vlak geen zorgen: ik ben er zeker van dat het ook voor de buitenlandse vrachtwagens zal gelden.

étrangers. Par ailleurs, le cruise control pour les camions ne pose aucun problème dans les agglomérations mais bien sur les autoroutes. Le panneau pourrait être utilisé pour régler le problème là où il se pose.

La FEBIAC affirme qu'il n'a pas encore été établi de manière incontestable que le cruise control est à l'origine des accidents. C'est le monde à l'envers: les constructeurs automobiles ne doivent pas démontrer que les systèmes qu'ils développent sont sûrs alors que l'on attend des pouvoirs publics qu'ils disposent d'études approfondies pour empêcher l'installation de systèmes douteux. Cela vaut également pour les systèmes avancés.

Les avantages et le potentiel de l'ISA sont clairs. Quoi qu'il en soit, la vitesse excessive demeure l'une des principales causes d'accidents, et certainement d'accidents graves. L'ISA est également une bonne chose pour l'environnement. Le système améliore également le confort du conducteur. Pour le projet pilote mené à Gand, on a volontairement fait appel à des adversaires du système pour collaborer au projet et 75% des chauffeurs ont en fin de compte voulu conserver le système ISA dans leur véhicule. Le système ISA n'est pas un système hostile à la voiture, M. Monfils, car sinon Volvo refuserait d'apporter sa collaboration à son développement. La Suède, l'un des pionniers en matière de sécurité routière, a décidé de rendre l'ISA obligatoire dans tous les véhicules à partir de 2015. Il serait peut-être souhaitable de suivre pour une fois le meilleur élève de la classe. L'ISA n'est donc pas une punition.

Dans l'état actuel de la technique, nous ne pouvons en tout état de cause pas aller au-delà du système semi-ouvert.

L'ISA ne peut se substituer aux contrôles, qu'il faut continuer à renforcer.

12.24 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Un panneau de signalisation interdisant l'utilisation du régulateur de vitesse présente l'avantage de ne pas entraîner de discriminations vis-à-vis des transporteurs étrangers. Nous avons respecté l'ensemble des règles, de sorte qu'il ne fait aucun doute que cette interdiction s'applique également aux conducteurs étrangers. Nous avons consulté le secrétariat international des conventions de Genève et de Vienne et sur la base des directives fournies par celui-ci, nous avons fait état de l'initiative de la Belgique lors de la réunion CEMT qui a eu lieu à Paris le 5 avril. J'adresserai cette

Verder is cruise control bij vrachtwagens geen probleem in de bebouwde kom, maar wel op snelwegen. Het bord kan gericht gebruikt worden zodat het probleem wordt opgelost waar het zich voordoet.

Febiac zegt dat het nog niet onomstotelijk vaststaat dat cruise control de oorzaak is van de ongevallen. We leven in een omgekeerde wereld: autoconstructeurs hoeven niet aan te tonen dat de systemen die ze ontwikkelen veilig zijn, terwijl van de overheid wordt verwacht dat ze over uitgebreide onderzoeken beschikt om systemen waaraan ze twijfelt, tegen te gaan. Dat geldt ook voor geavanceerde systemen.

De voordelen en het potentieel van ISA zijn duidelijk. Hoe dan ook is overdreven snelheid nog altijd een van de hoofdoorzaken van ongevallen, zeker van ernstige ongevallen. Ook voor het milieu is ISA gunstig. Verder draagt ISA bij tot het comfort van de chauffeur. Het proefproject dat in Gent plaatsvond heeft doelbewust gezocht naar tegenstanders van ISA om eraan mee te werken en na afloop wou 75 procent van de chauffeurs ISA in zijn wagen behouden. ISA is niet anti-auto, meneer Monfils, anders zou Volvo er ook niet aan meewerken. Zweden, een koploper inzake verkeersveiligheid, stelt ISA tegen 2015 verplicht in alle wagens. Misschien is het aangewezen om voor een keertje eens de beste van de klas te volgen. ISA is dus geen straf.

Het halfopen systeem is alleszins het verste dat we met de huidige techniek kunnen gaan.

Ik ben het ermee eens dat ISA niet in de plaats kan treden van handhaving en controle, die verder moeten worden opgedreven.

12.24 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het voordeel van het verkeersbord dat het gebruik van de kruissnelheidregelaar verbiedt, is dat het niet discriminerend werkt tegenover buitenlandse vervoerders. We hebben alle regels nageleefd zodat het geen twijfel lijdt dat dit verbod ook voor buitenlandse bestuurders geldt. We hebben het internationaal secretariaat van de conventies van Genève en Wenen geraadpleegd en op basis van de richtlijnen die het gaf, hebben we op 5 april in Parijs op de CEMT-bijeenkomst het initiatief van België gemeld. Deze week vertrekt een brief van mij aan de internationale conventies om ze het

semaine encore une lettre aux instances responsables des conventions internationales pour leur annoncer par écrit l'introduction de ce nouveau panneau de signalisation.

Il s'agit d'une interdiction locale, que le gestionnaire de la voirie peut imposer dans des circonstances susceptibles de créer des situations dangereuses, telles qu'un trafic dense, le mauvais temps ou des travaux de voirie, où à des endroits où le risque d'embouteillages est réel.

Il est vrai qu'il n'est pas évident d'organiser le contrôle et les sanctions. Les propositions de loi déposées ne portent pas plus remède à cette situation. C'est pourquoi nous appliquerons, dans un premier temps, des peines de police. Il est clair que le juge, face au constat qu'un conducteur accusé d'avoir provoqué un accident de la circulation a malgré tout utilisé le régulateur de vitesse de croisière, prononcera des sanctions plus lourdes que la simple perception immédiate. L'arrêté royal est entré en vigueur le 1^{er} mai. Nous l'appliquerons.

Le **président** : La discussion est close.

Plus personne ne peut prendre la parole pour la proposition de loi n° 138/1.

Le vote sur la proposition de rejet aura lieu ultérieurement.

Nous passons à la discussion de la proposition de résolution n° 229/5. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (229/5)

L'intitulé a été modifié par la commission en "proposition de résolution relative à l'ouverture d'une enquête sur les causes des accidents de la circulation".

Amendement déposé:

- 3: *Georges Lenssen cs* (229/6)

Le vote sur l'amendement est réservé.

Le vote sur l'amendement réservé et sur l'ensemble de la proposition de résolution n°229/5 aura lieu ultérieurement.

Nous passons à la discussion de la proposition de résolution n° 365/4. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (365/4)

nieuwe verkeersbord ook schriftelijk aan te kondigen.

Het gaat om een lokaal gebruiksverbod dat de wegbeheerder kan installeren in omstandigheden die tot gevaarlijke situaties kunnen leiden, zoals druk verkeer, neerslag en wegenwerken of op plaatsen met een reële kans op filevorming.

Het klopt dat de controle en de handhaving niet vanzelfsprekend zijn. De ingediende wetsvoorstellen scoren op dat vlak zeker niet beter. Daarom hanteren we in een eerste fase politiestraffen. Het spreekt voor zich dat een rechter die vaststelt dat de veroorzaker van een verkeersongeval toch cruise control gebruikte, daar zwaardere gevolgen aan zal verbinden dan degene die samenhangen met een onmiddellijke inning. Het KB is van kracht sedert 1 mei. We zullen het ook toepassen.

De **voorzitter**: De bespreking is gesloten.

Geen andere sprekers kunnen worden ingeschreven voor het wetsvoorstel nr. 138/1.

De stemming over het voorstel tot verwerping zal later plaatsvinden.

Wij vatten de bespreking van het voorstel van resolutie nr. 229/5 aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (229/5)

Het opschrift werd door de commissie gewijzigd in "voorstel van resolutie betreffende het onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen".

Ingediend amendement:

- 3: *Georges Lenssen cs* (229/6)

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

De stemming over het aangehouden amendement en over het geheel van het voorstel van resolutie nr. 229/5 zal later plaats vinden.

Wij vatten de bespreking van het voorstel van resolutie nr. 365/4 aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (365/4)

Aucun amendement n'a été déposé ou redéposé.

Er werden geen amendementen ingediend of heringediend.

Le vote sur la proposition de résolution n° 365/4 aura lieu ultérieurement.

De stemming over het voorstel van resolutie nr. 365/4 zal later plaatsvinden.

Nous passons à la discussion de la proposition de résolution n° 758/6. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (758/6)

Wij vatten de bespreking van het voorstel van resolutie nr. 758/6 aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (758/6)

Aucun amendement n'a été déposé ou redéposé.

Er werden geen amendementen ingediend of heringediend.

Le vote sur la proposition de résolution n° 758/6 aura lieu ultérieurement.

De stemming over het voorstel van resolutie nr. 758/6 zal later plaatsvinden.

13 **Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et la République d'Albanie tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et à prévenir l'évasion fiscale, signée à Bruxelles le 14 novembre 2002 (911/1)**

13 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Albanië tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting, ondertekend te Brussel op 14 november 2002 (911/1)**

Discussion générale

Algemene bespreking

Le **président**: La discussion générale est ouverte.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is geopend.

Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

Vraagt iemand het woord? (Nee)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (911/1)

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (911/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.

Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

14 **Projet de loi portant assentiment au texte révisé de la Convention internationale pour la protection des végétaux, et à l'Annexe, adoptées à Rome le 17 novembre 1997, lors de la 29e session de la Conférence de la FAO (912/1)**

14 **Wetsontwerp houdende instemming met de herziene tekst van het Internationaal Verdrag voor de bescherming van planten, en met de Bijlage, aangenomen te Rome op 17 november 1997 tijdens de 29e zitting van de**

Conferentie van de FAO (912/1)**Discussion générale**

La discussion générale est ouverte.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (912/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

15 **Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et au Protocole, faits à Ottawa le 23 mai 2002 (913/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (913/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (912/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

15 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Canada tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, en met het Protocol, ondertekend te Ottawa op 23 mei 2002 (913/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (913/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

16 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Croatie, relatif à la réadmission des personnes en situation irrégulière, et aux Annexes I et II, faits à Zagreb le 11 juin 1999 (914/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (914/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

17 **Projet de loi portant assentiment à la Convention sur la protection des enfants et la coopération en matière d'adoption internationale, faite à La Haye le 29 mai 1993 (942/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

16 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Kroatië betreffende de overname van onregelmatig binnengekomen of verblijvende personen, en met de Aangangsels I en II, gedaan te Zagreb op 11 juni 1999 (914/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De voorzitter: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (914/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

17 **Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag inzake de internationale samenwerking en de bescherming van kinderen op het gebied van de interlandelijke adoptie, gedaan te Den Haag op 29 mei 1993 (942/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als

discussion. (Rgt 85, 4) (942/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

18 **Projet de loi portant assentiment à l'Amendement au Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté à Montréal le 17 septembre 1997 (943/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (943/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

19 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif au régime "vacances-travail", et à l'Echange de lettres, signés à Canberra le 20 novembre 2002 (945/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (942/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

18 **Wetsontwerp houdende instemming met de Wijziging van het Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken, aangenomen te Montreal op 17 september 1997 (943/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (943/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

19 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië inzake de regeling van "werkvakanties", en de Uitwisseling van brieven, ondertekend te Canberra op 20 november 2002 (945/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (945/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

20 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande relatif au régime "vacances-travail", signé à Bruxelles le 23 avril 2003 (946/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (946/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

21 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Bénin concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, signé à Bruxelles le 18 mai 2001 (947/1)**

Discussion générale

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (945/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

20 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Regering van Nieuw-Zeeland inzake de regeling van "werkvakanties", ondertekend te Brussel op 23 april 2003 (946/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (946/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

21 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Benin inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te Brussel op 18 mei 2001 (947/1)**

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (947/1)

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (947/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.

Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

22 **Projet de loi portant assentiment au Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, et aux Annexes 1, 2 et 3, faits à Londres le 7 novembre 1996 (964/1)**

22 **Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol van 1996 bij het Verdrag van 1972 inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afvalstoffen, en met de Bijlagen 1, 2 en 3, gedaan te Londen op 7 november 1996 (964/1)**

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (964/1)

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (964/1)

Le projet de loi compte 3 articles.

Het wetsontwerp telt 3 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.

Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 à 3 sont adoptés article par article.

De artikelen 1 tot 3 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

23 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord**

23 **Wetsontwerp houdende instemming met de**

réglissant les activités des Etats sur la lune et les autres corps célestes, fait à New York le 18 décembre 1979 (965/1)

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (965/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

24 **Projet de loi portant assentiment à la Convention n° 181 concernant les agences d'emploi privées, adoptée à Genève le 19 juin 1997 (966/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (966/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur

Overeenkomst ter regeling van de activiteiten van Staten op de maan en andere hemellichamen, gedaan te New York op 18 december 1979 (965/1)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (965/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

24 **Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag nr. 181 betreffende de particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, aangenomen te Genève op 19 juni 1997 (966/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (966/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De

l'ensemble aura lieu ultérieurement.

25 **Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et la République d'Arménie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et au Protocole, signés à Bruxelles le 7 juin 2001 (995/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (995/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

26 **Projet de loi portant assentiment à la Convention européenne du Paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000 (996/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (996/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

25 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Armenië tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, en met het Protocol, ondertekend te Brussel op 7 juni 2001 (995/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (995/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

26 **Wetsontwerp houdende instemming met de Europese Conventie met betrekking tot het Landschap, gedaan te Firenze op 20 oktober 2000 (996/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (996/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.

Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

27 **Projet de loi portant assentiment à la Décision des représentants des Gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant les privilèges et immunités accordés à l'Institut d'études de sécurité et au Centre satellitaire de l'Union européenne, ainsi qu'à leurs organes et aux membres de leur personnel, faite à Bruxelles le 15 octobre 2001 (997/1)**

27 **Wetsontwerp houdende instemming met het Besluit van de vertegenwoordigers van de Regeringen der Lidstaten van de Europese Unie, in het kader van de Raad bijeen, betreffende de voorrechten en immunititeiten die aan het Instituut voor veiligheidsstudies en het Satellietcentrum van de Europese Unie, alsmede aan hun organen en de leden van hun personeel worden verleend, gedaan te Brussel op 15 oktober 2001 (997/1)**

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (997/1)

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (997/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.

Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

28 **Projet de loi portant assentiment au Traité sur le droit des marques et le Règlement d'exécution, faits à Genève le 27 octobre 1994 (998/1)**

28 **Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag inzake merkenrecht en het Uitvoeringsreglement, gedaan te Genève op 27 oktober 1994 (998/1)**

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (998/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

29 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie relatif à la réadmission des personnes en séjour irrégulier (Accord de réadmission), et au Protocole d'application, signés à Tirana le 17 avril 2001 (1000/1)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1000/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

30 **Projet de loi portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et à l'Annexe, faits à Londres le 26 septembre 1997 (1001/1)**

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (998/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

29 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende de overname van onregelmatig verblijvende personen (Overnameakkoord), en met het Uitvoeringsprotocol, ondertekend te Tirana op 17 april 2001 (1000/1)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1000/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

30 **Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978, en met de Bijlagen, gedaan te Londen op**

26 september 1997 (1001/1)**Discussion générale**

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1001/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

31 **Projet de loi portant assentiment à la Convention européenne sur la coproduction cinématographique, et aux Annexes I et II, faites à Strasbourg le 2 octobre 1992 (1002/1)**
- Proposition de résolution relative à la Convention européenne sur la coproduction cinématographique (761/1)

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

Le **président** : Quelqu'un demande-t-il la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1002/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1001/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

31 **Wetsontwerp houdende instemming met het Europees Verdrag inzake cinematografische coproductie, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Straatsburg op 2 oktober 1992 (1002/1)**
- Voorstel van resolutie betreffende het Europees Verdrag inzake cinematografische coproductie (761/1)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

De **voorzitter**: Vraagt iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1002/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De

l'ensemble aura lieu ultérieurement.

stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

La séance est levée à 18h.14. Prochaine séance à 18h.30.

*De vergadering wordt gesloten om 18.14 uur.
Volgende vergadering donderdag 6 mei om 18.30 uur.*