



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

jeudi

06-05-2004

Après-midi

donderdag

06-05-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

Excusés	1
QUESTIONS	1
Questions jointes de	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
- 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)	1
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
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)	6
<i>Orateurs:</i> Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Questions jointes de	8
- M. Guido Tastenhoye au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "une réunion de la LAE prévue à Anvers le 22 mai 2004" (n° P360)	8
- M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "une réunion de la LAE prévue à Anvers le 22 mai 2004" (n° P361)	8
<i>Orateurs:</i> Guido Tastenhoye, Claude Marinower, Patrick Dewael , vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur	
Question de M. Pierre-Yves Jeholet au ministre des Finances sur "la réunion au niveau européen concernant les centres de coordination" (n° P362)	11
<i>Orateurs:</i> Pierre-Yves Jeholet, Didier Reynders , ministre des Finances	
Question de M. Carl Devlies au premier ministre sur "la baisse de compétitivité de notre pays" (n° P356)	12
<i>Orateurs:</i> Carl Devlies, Didier Reynders , ministre des Finances	
Questions jointes de	15
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P366)	15
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P367)	15

INHOUD

Berichten van verhindering	1
VRAGEN	1
Samengevoegde vragen van	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
- 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>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
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)	6
<i>Sprekers:</i> Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Samengevoegde vragen van	8
- de heer Guido Tastenhoye aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "een AEL-meeting in Antwerpen op 22 mei 2004" (nr. P360)	8
- de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "een AEL-meeting in Antwerpen op 22 mei 2004" (nr. P361)	8
<i>Sprekers:</i> Guido Tastenhoye, Claude Marinower, Patrick Dewael , vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken	
Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de minister van Financiën over "de vergadering op het Europese niveau betreffende de coördinatiecentra" (nr. P362)	11
<i>Sprekers:</i> Pierre-Yves Jeholet, Didier Reynders , minister van Financiën	
Vraag van de heer Carl Devlies aan de eerste minister over "de daling van de concurrentiekracht van ons land" (nr. P356)	12
<i>Sprekers:</i> Carl Devlies, Didier Reynders , minister van Financiën	
Samengevoegde vragen van	15
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P366)	15
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale economie over "het spreidingsplan" (nr. P367)	15

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P368)	15	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P368)	15
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° P369)	15	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan" (nr. P369)	15
<i>Orateurs:</i> François-Xavier de Donnea, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Marie Nagy, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Yves Leterme		<i>Sprekers:</i> François-Xavier de Donnea, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Marie Nagy, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Yves Leterme	
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)	23	Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de bestrijding van tuberculose in de gevangenissen" (nr. P363)	23
<i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Rudy Demotte , ministre des Affaires sociales et de la Santé publique		<i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Rudy Demotte , minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- M. Jo Vandeurzen au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la grève des pédiatres hospitaliers" (n° P364)	24	- de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de staking van de ziekenhuispediaters" (nr. P364)	24
- Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la grève des pédiatres hospitaliers" (n° P365)	24	- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de staking van de ziekenhuispediaters" (nr. P365)	24
<i>Orateurs:</i> Jo Vandeurzen, Catherine Doyen-Fonck, Rudy Demotte , ministre des Affaires sociales et de la Santé publique		<i>Sprekers:</i> Jo Vandeurzen, Catherine Doyen-Fonck, Rudy Demotte , minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	
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)	26	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)	26
<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		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Marie Arena , minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen	
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)	27	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)	27
<i>Orateurs:</i> Yvan Mayeur, Marie Arena , ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et l'Egalité des chances		<i>Sprekers:</i> Yvan Mayeur, Marie Arena , 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)	28	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)	28
<i>Orateurs:</i> Kathleen Van Brempt, Bart Tommelein		<i>Sprekers:</i> Kathleen Van Brempt, Bart Tommelein	
Agenda	30	Agenda	30
<i>Orateurs:</i> Bart Tommelein, Alfons Borginon		<i>Sprekers:</i> Bart Tommelein, Alfons Borginon	

PROJETS ET PROPOSITIONS	31	ONTWERPEN EN VOORSTELLEN	31
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)	31	Wetsvoorstel tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (cruise control) (voorstel tot verwerping) (138/1-3)	31
- Proposition de résolution relative à l'interdiction des régulateurs de vitesse classiques (229/1-6)	31	- Voorstel van resolutie betreffende het verbod op klassieke cruise control systemen (229/1-6)	31
- Proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (365/1-4)	31	- Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (365/1-4)	31
- Proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (758/1-6)	31	- Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem (758/1-6)	31
- Proposition de loi complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (176/1-2)	31	- Wetsvoorstel tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (cruise control) te gebruiken (176/1-2)	31
<i>Discussion</i>	35	<i>Bespreking</i>	35
<i>Orateurs: Philippe Monfils, Jos Ansoms, Daan Schalck, Georges Lenssen, Guido De Padt, Francis Van den Eynde, Camille Dieu, Jan Mortelmans, Valérie De Bue, rapporteur, Gerolf Annemans, président du groupe VLAAMS BLOK, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>		<i>Sprekers: Philippe Monfils, Jos Ansoms, Daan Schalck, Georges Lenssen, Guido De Padt, Francis Van den Eynde, Camille Dieu, Jan Mortelmans, Valérie De Bue, rapporteur, Gerolf Annemans, voorzitter van de VLAAMS BLOK-fractie, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
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)	60	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)	60
<i>Discussion générale</i>	60	<i>Algemene bespreking</i>	60
<i>Discussion des articles</i>	60	<i>Bespreking van de artikelen</i>	60
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)	61	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)	61
<i>Discussion générale</i>	61	<i>Algemene bespreking</i>	61
<i>Discussion des articles</i>	61	<i>Bespreking van de artikelen</i>	61
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)	61	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)	61
<i>Discussion générale</i>	61	<i>Algemene bespreking</i>	61
<i>Discussion des articles</i>	62	<i>Bespreking van de artikelen</i>	62
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)	62	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)	62
<i>Discussion générale</i>	62	<i>Algemene bespreking</i>	62

<i>Discussion des articles</i>	62	<i>Bespreking van de artikelen</i>	62
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)	63	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)	63
<i>Discussion générale</i>	63	<i>Algemene bespreking</i>	63
<i>Discussion des articles</i>	63	<i>Bespreking van de artikelen</i>	63
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)	63	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)	63
<i>Discussion générale</i>	64	<i>Algemene bespreking</i>	64
<i>Discussion des articles</i>	64	<i>Bespreking van de artikelen</i>	64
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)	64	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)	64
<i>Discussion générale</i>	64	<i>Algemene bespreking</i>	64
<i>Discussion des articles</i>	64	<i>Bespreking van de artikelen</i>	64
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)	65	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)	65
<i>Discussion générale</i>	65	<i>Algemene bespreking</i>	65
<i>Discussion des articles</i>	65	<i>Bespreking van de artikelen</i>	65
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)	66	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)	66
<i>Discussion générale</i>	66	<i>Algemene bespreking</i>	66
<i>Discussion des articles</i>	66	<i>Bespreking van de artikelen</i>	66
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)	66	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)	66
<i>Discussion générale</i>	66	<i>Algemene bespreking</i>	66
<i>Discussion des articles</i>	67	<i>Bespreking van de artikelen</i>	67
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)	67	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)	67
<i>Discussion générale</i>	67	<i>Algemene bespreking</i>	67
<i>Discussion des articles</i>	67	<i>Bespreking van de artikelen</i>	67
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)	68	Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag nr. 181 betreffende de particuliere bureaus voor arbeidsbemiddeling, aangenomen te Genève op 19 juni 1997 (966/1)	68
<i>Discussion générale</i>	68	<i>Algemene bespreking</i>	68
<i>Discussion des articles</i>	68	<i>Bespreking van de artikelen</i>	68
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	68	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	68

sur le revenu et sur la fortune, et au Protocole, signés à Bruxelles le 7 juin 2001 (995/1)

<i>Discussion générale</i>	68
<i>Discussion des articles</i>	69
Projet de loi portant assentiment à la Convention européenne du Paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000 (996/1)	69
<i>Discussion générale</i>	69
<i>Discussion des articles</i>	69
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)	70
<i>Discussion générale</i>	70
<i>Discussion des articles</i>	70
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)	70
<i>Discussion générale</i>	71
<i>Discussion des articles</i>	71
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)	71
<i>Discussion générale</i>	71
<i>Discussion des articles</i>	71
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)	72
<i>Discussion générale</i>	72
<i>Discussion des articles</i>	72
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)	73
- Proposition de résolution relative à la Convention européenne sur la coproduction cinématographique (761/1)	73
<i>Discussion générale</i>	73
<i>Discussion des articles</i>	73
ANNEXE	74
DECISIONS INTERNES	74
COMMISSIONS	74
COMPOSITION	74
(ART. 157.6 RGT)	74
DECISIONS	74

van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, en met het Protocol, ondertekend te Brussel op 7 juni 2001 (995/1)	68
<i>Algemene bespreking</i>	68
<i>Bespreking van de artikelen</i>	69
Wetsontwerp houdende instemming met de Europese Conventie met betrekking tot het Landschap, gedaan te Firenze op 20 oktober 2000 (996/1)	69
<i>Algemene bespreking</i>	69
<i>Bespreking van de artikelen</i>	69
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)	70
<i>Algemene bespreking</i>	70
<i>Bespreking van de artikelen</i>	70
Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag inzake merkenrecht en het Uitvoeringsreglement, gedaan te Genève op 27 oktober 1994 (998/1)	70
<i>Algemene bespreking</i>	71
<i>Bespreking van de artikelen</i>	71
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)	71
<i>Algemene bespreking</i>	71
<i>Bespreking van de artikelen</i>	71
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 Bijlage, gedaan te Londen op 26 september 1997 (1001/1)	72
<i>Algemene bespreking</i>	72
<i>Bespreking van de artikelen</i>	72
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)	73
- Voorstel van resolutie betreffende het Europees Verdrag inzake cinematografische coproductie (761/1)	73
<i>Algemene bespreking</i>	73
<i>Bespreking van de artikelen</i>	73
BIJLAGE	74
INTERNE BESLUITEN	74
COMMISSIES	74
SAMENSTELLING	74
(ART. 157.6 RGT)	74
BESLISSINGEN	74

DEMANDES D'INTERPELLATION	75	INTERPELLATIEVERZOEKEN	75
DEPOTS	75	INGEKOMEN	75
RETRAITS	75	INGETROKKEN	75
PROPOSITIONS	76	VOORSTELLEN	76
AUTORISATION D'IMPRESSION	76	TOELATING TOT DRUKKEN	76
(ART. 75.2 RGT)	76	(ART 75.2 RGT)	76
COMMUNICATIONS	78	MEDEDELINGEN	78
COMMISSIONS	78	COMMISSIES	78
RAPPORTS	78	VERSLAGEN	78
SENAT	80	SENAAT	80
PROJETS DE LOI TRANSMIS	80	OVERGEZONDEN WETSONTWERPEN	80
PROJETS DE LOI ADOPTES	80	AANGENOMEN WETSONTWERPEN	80
PROJET DE TEXTE TRANSMIS PAR LE SENAT	80	ONTWERP VAN TEKST OVERGEZONDEN DOOR DE	80
		SENAAT	
GOUVERNEMENT	81	REGERING	81
DEPOT DE PROJETS DE LOI	81	INGEDIENDE WETSONTWERPEN	81
RAPPORTS	82	VERSLAGEN	82
BUDGET GENERAL DES DEPENSES	82	ALGEMENE UITGAVENBEGROTING	82
DEPOT D'UN AVIS DU CONSEIL D'ETAT RELATIF A UN	82	INDIENING VAN EEN ADVIES VAN DE RAAD VAN	82
ARRETE ROYAL		STATE BETREFFENDE EEN KONINKLIJK BESLUIT	
COUR D'ARBITRAGE	82	ARBITRAGEHOF	82
ARRETS	82	ARRESTEN	82
RECOURS EN ANNULATION	83	BEROEPEN TOT VERNIETIGING	83
QUESTIONS PREJUDICIELLES	83	PREJUDICIËLE VRAGEN	83
COUR DES COMPTES	85	REKENHOF	85
CAHIER D'OBSERVATIONS	85	BOEK VAN OPMERKINGEN	85
RAPPORTS ANNUELS	85	JAARVERSLAGEN	85
POLITIQUE SCIENTIFIQUE FEDERALE	85	FEDERAAL WETENSCHAPSBELEID	85
COUR D'APPEL DE BRUXELLES	85	HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL	85
COUR DU TRAVAIL DE LIEGE	85	ARBEIDSHOF TE LUIK	85
COMMISSARIAT GENERAL AUX REFUGIES ET AUX	86	COMMISSARIAAT-GENERAAL VOOR DE	86
APATRIDES		VLUCHTELINGEN EN DE STAATLOZEN	
AUDITORAT DU TRAVAIL DE DENDERMONDE	86	ARBEIDSAUDITORAAT TE DENDERMONDE	86
CONSEIL DE LA CONCURRENCE	86	RAAD VOOR DE MEDEDINGING	86
TRIBUNAL DE COMMERCE DE MONS	86	RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TE BERGEN	86
MOTIONS	86	MOTIES	86
DEPOTS	87	INGEKOMEN	87
AVIS	87	ADVIEZEN	87
CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE ET CONSEIL	87	CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN EN	87
NATIONAL DU TRAVAIL		NATIONALE ARBEIDSRAAD	
DIVERS	87	VARIA	87
COMMISSION DES DROITS DE LA FEMME ET DE	87	COMMISSIE VOOR RECHTEN VAN DE VROUW EN DE	87
L'EGALITE DES CHANCES DU PARLEMENT EUROPEEN		GELIJKE KANSSEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT	
APPEL DE LA DOUMA D'ETAT DE L'ASSEMBLEE	87	OPROEP VAN DE STAATSDOEMA VAN DE FEDERALE	87
FEDERALE DE LA FEDERATION DE RUSSIE		ASSEMBLEE VAN DE RUSSIJSCH Föderatie	
BUREAU FEDERAL DU PLAN	88	FEDERAAL PLANBUREAU	88
CONSEIL SUPERIEUR DE LA JUSTICE	88	HOGE RAAD VOOR DE JUSTITIE	88

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

JEUDI 6 MAI 2004

Après-midi

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 6 MEI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.19 heures par M. Herman De Croo, président.
De vergadering wordt geopend om 14.19 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

Le **président**: La séance est ouverte.
De vergadering is geopend.

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.
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.

Excusés**Berichten van verhindering**

Dalila Douifi, Serge Van Overtveldt, pour raisons de santé / wegens ziekte;
François Bellot, Greta D'hondt, Raymond Langendries, pour devoirs de mandat / wegens ambtsplicht;
Philippe Collard, convenances personnelles / persoonlijke aangelegenheden;
Stef Goris, UEO / WEU.

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

De vergadering wordt geschorst
La séance est suspendue.

*De vergadering wordt geschorst om 14.19 uur.
La séance est suspendue à 14.19 heures.*

*De vergadering wordt hervat om 14.35 uur.
La séance est reprise à 14.35 heures.*

De vergadering wordt hervat.
La séance est reprise.

Vragen**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" (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 Samengevoegde vragen van

- 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)

- 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): Monsieur le président, le vice-premier ministre a proposé récemment la gratuité sur les lignes de la STIB pour les navetteurs qui possèdent un abonnement de la SNCB.

Monsieur le ministre, si nous partageons cet objectif louable qui est de désengorger les routes de Bruxelles, cette mesure me semble pourtant contestable pour différentes raisons. A mon avis, elle entraîne une discrimination par rapport aux Bruxellois. Les fonctionnaires fédéraux bruxellois n'ont évidemment pas d'abonnement SNCB puisqu'ils vivent à Bruxelles. Cependant, ils ont parfois un abonnement de la STIB. L'abonnement de ces fonctionnaires ne sera donc pas remboursé puisque seules les personnes demeurant à l'extérieur de Bruxelles bénéficieront de cet avantage, ce qui est tout à fait inégalitaire et discriminatoire. En outre, cette discrimination ne concerne pas seulement les Bruxellois mais aussi, par exemple, les personnes qui utilisent les parkings de dissuasion aux alentours de Bruxelles. Vous savez que tous les villages n'ont pas de gare et que certains conducteurs décident de garer leur voiture dans un parking de dissuasion avant d'emprunter un transport en commun. Ces gens ne pourront pas non plus bénéficier de cette gratuité.

Monsieur le ministre, vous savez que Bruxelles développe d'énormes infrastructures en matière de transports en commun afin de mieux servir les Bruxellois, mais aussi les dizaines de milliers de navetteurs qui les utilisent à raison de 55%. Vous savez aussi que le prix d'un ticket ne couvre que 40% du coût réel du transport. C'est donc la Région bruxelloise et indirectement ses habitants, via leurs impôts, qui paient ce déficit d'exploitation.

Ainsi, le fonctionnaire fédéral bruxellois n'aura pas l'abonnement gratuit, mais il devra aussi payer le déficit d'exploitation. Il aura donc à subir une double discrimination.

Monsieur le ministre, n'estimez-vous pas, comme moi, que c'est une sérieuse discrimination pour le moins inacceptable?

En outre, ne pourrait-on pas imaginer une plus grande solidarité de l'État fédéral vis-à-vis de ces transports régionaux?

01.02 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je ne suis pas Bruxellois mais je peux comprendre la frustration qui s'exprime aujourd'hui. Je suis un navetteur qui vient de l'extérieur de Bruxelles et je devrais donc me réjouir de cette mesure. Si elle m'enchantait personnellement, j'estime qu'elle devrait aussi permettre de faciliter les trajets des Bruxellois eux-mêmes. Il faudrait permettre à toute personne, bruxelloise ou non, d'accéder à des tarifs préférentiels lorsqu'elle choisit de ne pas se rendre à son travail en voiture, puisque c'est là votre objectif.

Etant donné que les derniers 20% sont pris en charge par l'autorité publique uniquement pour les trajets qui combinent la SNCB et la STIB, les trajets ne requérant que la STIB ne seront pas pris en compte. Cela pose un problème. En effet, comme l'a dit Mme Lalieux, ce sont les Bruxellois qui contribuent pour la plus grande part au

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

financement de la STIB. Quelqu'un qui viendrait de Verviers pourrait bénéficier d'un remboursement de 100% parce qu'il prendrait un ticket SNCB et STIB, d'après votre déclaration du 1^{er} mai, alors que quelqu'un qui se déplace uniquement à Bruxelles n'y aurait pas droit.

J'entends cependant que M. Flausch, M. Chabert et M. Simonet disent ne pas avoir connaissance d'un accord entre la SNCB et la STIB permettant de rembourser un ticket combiné SNCB-STIB à concurrence de 100%. Ces trois personnes prétendent qu'il n'y a eu aucun contact et qu'elles n'ont pas été informées des modalités de remboursement total.

Ma question est donc double. D'une part, existe-t-il un accord entre la SNCB et la STIB sur ce ticket combiné? Que pensez-vous de cette possible discrimination et de ce traitement à tout le moins défavorable pour les Bruxellois?

01.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne la dernière question, à savoir si la STIB a été informée, je réponds oui, le directeur responsable des voyageurs de la STIB a été personnellement informé, dès la prise de décision, par M. Pardon, directeur de la SNCB. Si le président de la STIB n'a pas été informé, cela signifie que le comité de direction n'a pas relayé l'information. Mais il s'agit là d'un problème interne à la société.

Je comprends votre interrogation qui se réclame d'une certaine logique, mais la logique que nous avons utilisée est différente. En effet, si le nombre de navetteurs vers Bruxelles est important, le nombre de personnes qui prennent la voiture pour se rendre à Bruxelles l'est tout autant. L'objectif essentiel est de diminuer le nombre de voitures entrant à Bruxelles, et, a fortiori, la pollution ainsi que les embouteillages dans la capitale.

Par conséquent, nous avons défini un groupe-cible, constitué de navetteurs émanant des différentes provinces et se rendant à Bruxelles en voiture. Dans le but de modifier leur comportement, nous préconisons deux mesures:

1. L'augmentation du nombre de parkings dans les différentes gares de province, parce que de nombreux usagers veulent se rendre à la gare en voiture. Les études l'ont confirmé, avoir un accès facile à la gare via les parkings est important.
2. Une fois les navetteurs arrivés à destination, il est important qu'ils puissent compter sur un relais via les bus, trams et métros.

Nous avons donc également misé sur ce deuxième élément. Il en résulte que la SNCB, en vertu d'un accord existant, achète des tickets à la STIB.

Auprès d'un guichet de la SNCB, on peut ainsi acheter deux abonnements: l'abonnement SNCB et l'abonnement STIB. La SNCB doit alors rembourser l'abonnement STIB, qui est payé par l'employeur et par l'employé.

A l'avenir, quand la SNCB vendra un abonnement STIB, elle remboursera la STIB, comme cela se passait auparavant. Il s'agit d'une action commerciale qui aura pour conséquence que la STIB vendra plus d'abonnements.

de MIVB? Wat is uw mening over deze mogelijke discriminatie?

01.03 Minister Johan Vande Lanotte: 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.

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.

L'employeur continuera à payer 80% et les 20% restants seront à charge de la SNCB. C'est pour cette raison que le subside n'est pas très élevé car il ne s'agit pas de gros montants.

Nous ne travaillons pas seulement sur Bruxelles; une deuxième action est envisageable mais pas encore prévue pour les navetteurs qui vont à Anvers, à Liège, à Gand, à Charleroi ou à Verviers. Par exemple, les Ostendais qui vont travailler tous les jours à Verviers y vont en train, puis prennent le métro à Verviers pour arriver à leur travail. Je le répète, ces actions ne sont pas encore prévues mais, dans ce cas, il faudra travailler en concertation avec De Lijn, la STIB et les TEC. Il faudra décider qui paie quoi. Cette négociation aura plus que probablement lieu mais ce n'est pas encore sur les rails. Pour le moment, nous nous sommes attachés à diminuer la pollution des voitures qui viennent de province vers Bruxelles.

On peut considérer cette action dans l'optique du fonctionnaire et à cet égard, en effet, il y a quelque chose qui ne va pas. Je le comprends très bien.

Mais du point de vue de l'environnement – puisque c'est une décision axée sur Kyoto -, on s'est essentiellement concentré sur l'environnement et on a opté pour le maximum. Ainsi, une personne venant de Verviers, d'Ostende, de Charleroi ou d'Anvers ne prendra plus sa voiture pour se rendre à Bruxelles mais le train. C'est précisément pour encourager ce changement de mentalité que la décision a été prise. Par contre, un habitant de Bruxelles qui travaille dans sa ville prend le bus comme un habitant d'Anvers ou de Gand ou de Liège utilise le bus dans sa ville. Dans ce cas, le gain de la réduction de la facture est nettement moindre.

Nous avons donc commencé par les priorités. Je n'exclus pas que, dans le futur, on parvienne à trouver des arrangements avec les trois sociétés de transport, STIB, De Lijn et TEC. C'est le deuxième volet de l'opération. Je ne vois aucun obstacle à le faire, sauf qu'il faut savoir qu'il y aura une facture à payer et qu'il s'agira de savoir qui paiera quoi.

01.04 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Je le répète, nous partageons les objectifs de Kyoto, mais ce qui m'effraie, c'est la discrimination entre fonctionnaires. Je ne crois pas que ce soit correct, je n'en vois pas la raison. Surtout qu'apparemment ce que vont payer la SNCB, l'Etat fédéral et votre budget équivaut plus ou moins à 2 euros sur le ticket, le reste étant payé par la Fonction publique. Cette discrimination est inacceptable pour les Bruxellois et les fonctionnaires bruxellois.

Ensuite, si vous pensez que votre mesure recueillera beaucoup de succès - ce que j'espère, car elle participera à diminuer la pollution et l'engorgement de nos rues -, cela signifie que la STIB devra sans doute augmenter son offre, renforcer son matériel, augmenter les emplois - tant mieux! - mais cela signifie aussi que le coût et le déficit d'exploitation, puisque le prix du ticket ne sera pas modifié et que les financements ne seront pas augmentés, retomberont encore davantage sur les Bruxellois, notamment sur le fonctionnaire

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 exploitatiekosten 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.

bruxellois qui ne recevra pas d'abonnement gratuit.

Si cette mesure est louable, elle doit être accompagnée d'un véritable débat à propos d'une solidarité touchant au transport bruxellois et à son utilisation par les gens en provenance de l'extérieur. Cela me paraît indispensable.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, quant au fait de savoir si la STIB a été informée, je me base uniquement sur les articles de presse que j'ai lus. Je cite: "M. Flausch et M. Chabert ont affirmé en chœur ne pas être informés des négociations à ce propos. M. Jacques Simonet faisait également part de son étonnement par rapport à ces négociations dont il a affirmé ignorer l'existence".

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je répète: c'est le directeur responsable des voyageurs, membre du comité de direction, qui a été informé le jour même de la décision par M. Pardon. En tant que membre du comité de direction ayant un certain poids, c'est normalement lui qui doit informer les autres membres du comité de direction.

01.07 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je suis bien d'accord avec vous! Mais comprenez ...

(Interruptions de la part de MM. Tant et De Crem)

01.08 **Minister Johan Vande Lanotte**: De directeur van de STIB, van de NMVB, is vier tot vijf weken voordien verwittigd geweest. Als de heer Chabert vijf weken nadat zijn directie verwittigd is, dit niet weet, moet hij zijn directie vragen hoe dat komt en mij niet zeggen dat hij niet geïnformeerd werd.

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

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

01.08 Johan Vande Lanotte, ministre: 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.

01.09 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, en tout cas, dans le cas présent, le directeur général, le ministre compétent et le ministre-président ne le savaient pas!

Le **président**: Cela n'a pas beaucoup d'importance.

01.10 Melchior Wathelet (cdH): Cela n'a pas beaucoup d'importance, d'après le président, mais j'estime qu'il est quand même utile que ces personnes soient au courant.

Le **président**: On verra bien!

01.11 Melchior Wathelet (cdH): Oui mais je montrais le fondement de ce que j'avançais. J'entends bien ce que le ministre dit.

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

Par ailleurs, je voudrais remercier le ministre pour la clarté de sa réponse. Manifestement, le ministre a fait un choix, celui de privilégier les navetteurs par rapport aux habitants de Bruxelles. Je ne partage pas ce choix. L'accent est mis sur les personnes qui viennent à Bruxelles. Les Bruxellois polluent moins parce qu'ils n'ont pas de voiture ou, en tout cas, puisqu'ils habitent en ville, ils n'y viennent pas avec leur voiture mais ils sont pénalisés à double titre. D'une part, ce sont eux qui participent au financement de la STIB à concurrence de 400€ par an et, d'autre part, ils paient une seconde fois en ne pouvant

pas bénéficier d'un tarif préférentiel sur leur abonnement de la STIB.

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): Monsieur le président, monsieur le ministre, alors que le climat général de sécurité s'améliore, que l'on assiste à une baisse des car-jackings et des home-jackings ainsi qu'à une amélioration de la sécurité routière, on se rend compte qu'au niveau de la sécurité à la SNCB, paradoxalement, c'est l'inverse. En effet, au vu des statistiques qui ont été présentées hier dans le cadre de la conférence de presse de la SNCB, on constate une dégradation de la situation tant au niveau de la sécurité des usagers qu'au niveau de la sécurité du personnel de la SNCB.

Dans ce cadre, je pense que la réforme que vous avez proposée, c'est-à-dire la décision du Conseil des ministres du 30 avril dernier, va dans le bon sens et veut donner aux agents de B-Security les moyens d'assumer leur fonction le plus efficacement possible.

Etant donné que je n'ai pas vu de document officiel émanant du Conseil des ministres à propos de la réforme, pouvez-vous me confirmer l'ensemble des dispositions relatives à l'évolution du statut de 200 agents de B-Security, le port d'armes défensives, etc.?

Au-delà de ceci, je souhaite également vous poser une question concernant l'implication que cette réforme pourrait avoir au niveau de zones et de lignes qui sont plus problématiques que d'autres. Je fais allusion à des zones qui, sur le plan national, sont reconnues par B-Security comme extrêmement difficiles; je pense à la ligne 124 Charleroi-Bruxelles, à la ligne 96 Bruxelles-Mons et à la ligne 94 Bruxelles-Mouscron sur lesquelles les agents de B-Security affirment rencontrer d'importants problèmes alors que les brigades ne sont pas pour autant composées d'effectifs plus nombreux. Dans ce sens-là, la réforme prévoit-elle un déplacement de davantage d'agents vers ces zones difficiles?

Dans le même ordre d'idées, vous savez que les journées sont réparties ...

Le **président**: Vous devez conclure, monsieur Ducarme.

02.02 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, je vais essayer de conclure très vite.

Un autre élément important est la couverture des tranches horaires nocturnes. Vous savez que la tranche horaire de 22 heures à 6 heures n'est pas couverte, hormis à Bruxelles. Ce sont des heures pourtant critiques. Dès lors, ne faudrait-il pas pour des gares comme Charleroi, qui sont extrêmement difficiles, que cette couverture soit également assurée la nuit? Si la SNCB prévoyait de s'équiper, dans le cadre de l'implantation de systèmes de caméras et de

02.01 Denis Ducarme (MR): Het aantal carjackings en home-jackings 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 aantal zones een slechte reputatie op het gebied van de veiligheid. Zal de hervorming leiden tot de inzet van meer agenten in die risicozones?

02.01 Denis Ducarme (MR): In de periode van 22 's avonds tot 6 uur '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

vidéosurveillance, de 1.500 appareils supplémentaires à répartir à travers les petites et moyennes gares, les zones plus difficiles comme Charleroi ou Tournai pourraient-elles bénéficier en priorité de telles installations?

Ma dernière question porte sur la fermeture, en 2001, du centre de sécurité à Tournai. Cette fermeture pose un certain nombre de problèmes aux agents de sécurité B-Security sur les zones de Comines, Ath, Mouscron et Tournai. Dans le cadre de cette réforme, allez-vous répondre à cette question régionale importante?

Le **président**: Monsieur Ducarme, vous avez un peu dépassé votre temps de parole. Je le signale également à l'intention des autres orateurs.

02.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je peux confirmer les mesures annoncées pour la sécurité, notamment les changements de statut des fonctionnaires de B-Security. Ces mesures ont été décidées par le Conseil des ministres et vont entrer en vigueur, soit directement étant donné que ce sont des décisions à prendre par la SNCB, soit après quelques semaines si elles sont soumises au vote du Parlement.

Quoi qu'il en soit, cette amélioration a été bien accueillie par le personnel et par la SNCB qui ont remercié le gouvernement pour ces changements.

Vous m'avez demandé comment j'allais procéder pour les zones et les lignes plus difficiles. Nous avons décidé d'augmenter le nombre des agents de B-Security et de le faire passer à 27. Il ne s'agira donc pas seulement d'une scission. Si nous avons voulu recruter 27 agents supplémentaires, c'est pour mieux répondre aux difficultés qui se posent sur les lignes et les gares à problèmes.

En ce qui concerne les gares en particulier, l'horaire de ces effectifs est effectivement limité entre 22 heures et 6 heures. Mais il faut savoir que seules quelques gares sont confrontées à des difficultés. De plus, après 22 heures, il n'y a presque plus de trains. Les problèmes qui s'y posent ne sont donc pas très importants.

En résumé, il nous est possible de répondre aux problèmes qui se posent dans les gares concernées entre 22 heures et 6 heures. Et les 27 agents de B-Security supplémentaires seront affectés sur les lignes que vous avez énumérées, afin de répondre aux problèmes qui se posent actuellement.

02.04 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, la réponse du ministre me satisfait.

Monsieur le ministre, au-delà d'une conception globale de ce dossier, il était nécessaire de répondre à des problématiques particulières comme celles liées aux lignes et aux zones que j'ai évoquées.

Toutefois, la gare de Charleroi est le théâtre d'agressions régulières entre 22 heures et 6 heures du matin. Lors du dernier conseil communal, le bourgmestre de cette ville a lui-même avoué son impuissance face à la problématique de la sécurisation de cette gare. Il a également mis l'accent sur la difficulté de collaboration entre B-Security et la zone de police.

gesteld? Wat zal u ondernemen om de gevolgen van de sluiting van het veiligheidscentrum te Doornik op te vangen?

02.03 Minister Johan Vande Lanotte: 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.

02.04 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.

Pour ces zones difficiles, j'espère que vous continuerez dans le sens dans lequel vous vous êtes engagé et qui me semble être le bon.

L'incident est clos.

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 2004" (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 2004" (nr. P361)

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 2004" (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 2004" (n° P361)

03.01 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben vernomen dat een Pakistaanse moslimleider op 22 mei in het Elzenveld in Antwerpen een lezing zou geven op uitnodiging van de Arabisch Europese Liga van Dyab Abou Jahjah, de Arabische nationalist die de autochtonen enkele dagen geleden nog aanraadde te emigreren als ze zich niet aan de vreemdelingen kunnen aanpassen.

Deze moslimleider, Qazi Hussain Ahmad is niet de eerste de beste. Hij is met name de leider van de grootste moslimpartij in Pakistan, Jamaat-e-Islami, die in het noorden van Pakistan aan de macht is en daar de sharia, de islamitische wetgeving, invoert. Het gaat om een gevaarlijk en risicovol personage van wie men kan aannemen dat hij bij zijn aanwezigheid hier zou proberen contacten te leggen met islamitische fundamentalisten. Men mag niet vergeten dat ook de twee moordenaars van de Afghaanse verzetsheld Massoud van hieruit hun aanslag gepland hebben en reisden met Belgische paspoorten. De grootste voorzichtigheid is hier dus geboden.

Ook in Nederland zorgt deze kwestie voor beroering want deze Pakistaanse moslimleider zou de dag voordien, op 21 mei, in Den Haag eveneens een lezing geven. De Nederlandse regering beraadt zich nu over wat haar te doen staat. In elk geval is er grote ongerustheid in joodse kringen ook in Nederland. Het Centrum Informatie Documentatie Israël in Nederland heeft de ministers Remkes van Binnenlandse Zaken en Donner van Justitie reeds gevraagd deze Ahmed bij de grens tegen te houden en niet toe te laten tot het Nederlandse grondgebied, om ophitsing te vermijden.

We vernemen nu dat het OCMW in Antwerpen beslist heeft om de zaal Elzenveld niet ter beschikking te stellen, niet omdat deze Ahmed een gevaarlijk persoon zou zijn, maar omdat ze de sperperiode tijdens de precampagne voor de verkiezingen willen respecteren.

Mijnheer de minister, welke informatie heeft u met betrekking tot deze zaak? Zal u aan de heer Ahmed een inreisvisum weigeren? Heeft u terzake al overleg gepleegd met uw Nederlandse collega Remkes of, in ontkennend geval, zult u dat doe?

03.01 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): La LAE a invité Qazi Hussain Ahmad, chef du principal parti musulman pakistanaï 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.

La question agite également les Pays-Bas car un jour plus tôt, soit le 21 mai, Qazi Hussain Ahmad devrait également donner un exposé à La Haye. Le gouvernement néerlandais se concerta 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 consultera-t-il son homologue néerlandais, M. Remkes?

03.02 Claude Marinower (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-premier, over de persoonlijkheid van de man die op bezoek zou komen op uitnodiging van de AEL moet niet worden uitgeweid. Zijn curriculum werd zopas beschreven door de vorige spreker.

Mijnheer de minister, u herinnert zich dat ik iets meer dan een maand geleden uw collega van Justitie over de AEL ondervraagd heb. Een paar dagen later deelde u zelf in een uitzending mee dat aan het Centrum voor Gelijke Kansen en Racismebestrijding bepaalde opdrachten waren gegeven in het kader van uitspraken van de AEL. Precies dat AEL nodigt de man uit om een lezing te komen geven. Voor de AEL en de heer Abu Jahjah is het belangrijkste om weten of de man voor of tegen het zionisme is. Sinds mijn vorige vraag naar aanleiding waarvan de minister van Justitie de procureur-generaal van Antwerpen bepaalde opdrachten heeft gegeven, weten we dat zionisme in Antwerpen door de AEL geïdentificeerd wordt met de joodse gemeenschap.

Mijn vragen zijn eenvoudig.

Frankrijk heeft bepaalde imams met fundamentalistische visies van de ene dag op de andere het land uitgezet. Spanje heeft eveneens bepaalde maatregelen genomen. Houdt de komst van deze man in deze tijden geen gevaar in voor de openbare orde in België, en meer bepaald in Antwerpen waar de spanningen tussen beide gemeenschappen reeds door bepaalde mensen, daden en uitspraken, hoog oplopen.

Onder welke omstandigheden gebeurt dit bezoek? Ik neem als dat hij als parlementair de toegang tot het grondgebied niet kan worden ontzegd? Zal de openbare orde niet verstoord worden?

Hoever kunnen deze provocaties nog gaan, niet alleen in daden maar ook in woorden met spanningen tussen de gemeenschappen in Antwerpen tot gevolg?

03.03 Minister Patrick Dewael: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wens twee aspecten te onderscheiden.

Ten eerste, er zijn de aspecten die de openbare orde raken. Ik kan u meedelen dat ik contact heb gehad met de burgemeester van Antwerpen. Hij is tenslotte bevoegd voor de openbare orde. Hij heeft me laten weten dat de lokale politie deze aangelegenheid opvolgt. Op 24 april heeft het Antwerpse college de beslissing genomen een sperperiode in te laten van 5 mei tot 13 juni. Dit betekent dat er geen openbare politieke manifestaties zullen plaatsvinden in de culturele centra van de stad.

Ook het OCMW heeft een soortgelijke beslissing genomen. Dat is misschien een eerste element van antwoord, want als de lezing wordt aangekondigd met als locatie het Centrum Elzenveld in Antwerpen, schept dat al onmiddellijk een probleem. Nogmaals, de burgemeester

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 ce qui concerne 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

van Antwerpen moet dat verder van nabij opvolgen.

Het tweede element van antwoord heeft natuurlijk betrekking op het statuut van de betrokkene. Wat gebeurt er als hij zich aanmeldt aan onze grens? De ambassadeur laat mij weten dat hij wellicht houder is van een officieel of een diplomatiek paspoort, wat automatisch tot gevolg heeft dat hij voor zijn binnenkomen in België – hetzelfde geldt voor de Benelux-landen – zelfs geen visum moet aanvragen. Dat is de regel als hij houder zou zijn van een diplomatiek of officieel paspoort. Dat weten we op dit ogenblik nog niet. Dat wordt nagetrokken.

Ingaand op hetgeen collega Tastenhoye zegt, zal ik in dit verband uiteraard ook overleg plegen met mijn Nederlandse collega, die vanuit het oogpunt van de Benelux uiteraard aan dezelfde regelgeving is gehouden. In voorkomend geval, indien hij de openbare rust in het land zou kunnen schaden, biedt de vreemdelingenwet mij de mogelijkheid om de toegang te weigeren, maar dat is een hypothese. Eerst moeten we nagaan of de betrokkene zich al dan niet kan aanmelden in het bezit van een diplomatiek of officieel paspoort, wat we op dit ogenblik nog niet weten. Dat aspect volg ik van nabij. Daarover pleeg ik ook overleg met mijn Nederlandse collega. Wat de aspecten van openbare orde in Antwerpen betreft, spreek ik af met de burgemeester van Antwerpen.

03.04 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het verwondert mij alleen een beetje dat de overheid van Antwerpen in de persoon van de burgemeester blijkbaar alleen het argument aanhaalt dat nu die sperperiode is ingetreden waarin politieke partijen geen manifestaties meer mogen houden in openbare gebouwen van de stad. Het zal u wel bekend zijn dat er in Antwerpen nog andere zalen zijn, privé-zalen, waarnaar de AEL perfect zou kunnen uitwijken.

Wij vragen dat u hier kordaat zou optreden, mijnheer de minister. Het verheugt ons dat u van plan bent om overleg te plegen met uw Nederlandse collega want, zoals ik heb gezegd, gaat Ahmad eerst in Nederland praten. Hij zal eerst Nederland binnenkomen, dus in feite zijn het de Nederlanders die hem de toegang tot de Schengen-zone zullen moeten weigeren. Daarom vragen wij dat u vanuit ons land sterk zou aandringen bij uw Nederlandse collega opdat Ahmad een inreisvisum zou worden geweigerd zodat hij het grondgebied van Europa niet kan betreden.

De **voorzitter**: Ik laat de heer Marinower een repliek geven. De vice-premier zal daarna misschien nog een toevoeging doen.

03.05 Claude Marinower (VLD): Mijnheer de minister, ik heb genoteerd dat een en ander in nauw overleg met uw Nederlandse collega van nabij zal gevolgd worden. In dit geval is het dus een beetje de omgekeerde wereld. De AEL is eerst in Antwerpen begonnen en is later uitgeweken naar Nederland. Nu hebben we een omgekeerd manoeuvre waar eerst in Nederland zal moeten worden bekeken welke maatregelen genomen worden.

Er is iets dat bij mij een beetje verwondering wekt. We zullen dat wel op Antwerps niveau aankaarten. Het enige argument wat vandaag aangekaart schijnt te zijn, is het niet ter beschikking stellen van zalen

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.

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.

wegens de sperperiode. We zullen er in Antwerpen op aandringen dat een en ander van zeer nabij gevolgd wordt door de lokale politie. Die heeft inderdaad ervaring met spanningen tussen de beide gemeenschappen. Het is geruststellend dat het ook gevolgd wordt door uw kabinet.

03.06 Minister **Patrick Dewael**: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog twee kleine elementen.

Ten eerste, als het zo is dat de eerste locatie die de betrokkene zal aandoen in Nederland gesitueerd is, dan zal daar de proof of the pudding moeten gebeuren. Laten we dus kijken wat de Nederlandse autoriteiten zullen doen. De heer Tastenhoye zegt in elk geval op basis van zijn informatie dat de persoon in kwestie er zal worden geweigerd. We zullen daarover overleg plegen.

Ten tweede, in overleg met de burgemeester van Antwerpen voeg ik er nog aan toe dat volgens zijn informatie de betrokkene niet gerechtelijk geseind is, noch in België, noch internationaal. De burgemeester van Antwerpen heeft mij laten weten dat hij op basis van de informatie waarover hij beschikt, niet onmiddellijk redenen ziet om een manifestatie – zelfs al zou ze privaatrechterlijk georganiseerd worden – te verbieden. Dat is echter een aspect van de lokale overheid.

*Het incident is gesloten.
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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question concerne l'examen depuis un an par la Commission européenne du nouveau régime des centres de coordination.

Monsieur le ministre, la semaine dernière, lors d'une rencontre au Forum 187, le premier ministre avait déclaré que vous auriez, lui et vous, ce matin, une réunion avec le commissaire Monti à ce sujet. Cette réunion a manifestement bien eu lieu. Que peut-on en dégager? Quels sont les différents aspects d'un accord éventuel par rapport à ce nouveau régime? Quelles sont les conséquences pour les centres de coordination, mais aussi pour les entreprises directement liées à ce régime?

04.02 **Didier Reynders**, ministre: Monsieur le président, monsieur Jeholet, le premier ministre avait effectivement annoncé qu'une rencontre aurait lieu avec la Commission européenne aujourd'hui. Nous avons donc tenu cette rencontre avec le commissaire Monti. Je viens de montrer au président de la Chambre le communiqué commun qui a été rédigé par le premier ministre et moi-même, d'une part, par le commissaire Monti, d'autre part.

On parle des centres de coordination depuis un certain temps. Vous le savez, monsieur le président, le Parlement a voté une loi prévoyant un nouveau système de centres de coordination, sur la base d'un

03.06 **Patrick Dewael**, ministre: 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.

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**: 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.

"ruling", d'une décision anticipée. Nous avons maintenant un accord complet de la Commission sur plusieurs aspects. Si certains le souhaitent, j'y reviendrai en commission.

Premier élément, nous allons étendre certains avantages qui étaient à ce jour réservés aux centres de coordination à l'ensemble des entreprises, notamment en ce qui concerne le droit d'apport, les avantages anormaux et bénévoles et le précompte mobilier. Première série de mesures, pour ne pas prévoir de discriminations, nous donnons un avantage supplémentaire aux autres entreprises, et plus seulement aux centres de coordination.

Deuxième élément tout aussi important, la Commission européenne accepte que nous travaillions sur la base du "ruling", donc d'une décision individuelle, centre de coordination par centre de coordination, sur la base d'un système de "cost plus". La Commission nous demande bien entendu de respecter les règles internationales en la matière, les règles édictées par l'OCDE et les règles selon lesquelles il faut un prélèvement comparable à ce qui se passerait pour le même type d'entreprises dans le même secteur.

Sur cette base, nous allons pouvoir entamer maintenant l'examen, soit de la prolongation des centres de coordination existants, soit - ce qui est encore plus important - l'octroi de nouvelles autorisations pour de nouveaux investisseurs qui souhaitent obtenir un centre de coordination en Belgique. Cela met fin à une procédure en cours depuis pas mal de temps, vous le savez. Cela nous permet dès lors d'être, de manière très sécurisante, compétitifs en matière d'investissements internationaux.

Comme je le disais, j'y reviendrai volontiers en commission des Finances - le président est dans la salle - si les commissaires le souhaitent.

Monsieur Jeholet, non seulement nous avons un accord complet sur le statut des centres de coordination mais nous allons même étendre certains avantages, réservés jusqu'ici aux centres de coordination, à l'ensemble des autres entreprises.

04.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour les précisions apportées au sujet de cet accord dont on ne peut que se réjouir, non seulement pour les centres de coordination mais aussi pour les entreprises directement concernées ainsi que pour de nouveaux investissements en Belgique.

*L'incident est clos.
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 Question de M. Carl Devlies au premier ministre sur "la baisse de compétitivité de notre pays" (n° P356)

De **voorzitter:** Mijnheer Devlies, u hebt er geen bezwaar tegen dat minister Reynders antwoordt in plaats van de eerste minister, die momenteel in Spanje verblijft? (Nee)

05.01 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben regelmatig de gelegenheid met elkaar een debat

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 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.

05.01 Carl Devlies (CD&V): J'ai déjà fait part au ministre de mes

te voeren over de concurrentiepositie van België. Meestal is het nogal sterk verbonden met de louter fiscale of financiële kant van de zaak.

De voorbije veertien dagen hebben we echter ook herhaaldelijk gediscussieerd over de positie van de coördinatiecentra, van de holdings en van de R&D-instellingen. Ik heb het gevoel dat zij naar het buitenland verhuizen en dat er dus een probleem rijst.

Ik ben dan ook heel erg verrast door het rapport dat werd gepubliceerd door IMD. De daarin vermelde resultaten zijn ronduit catastrofaal. België zakt van de vijftiende naar de achttiende plaats in de rangschikking wat betreft concurrentiekracht. Het is een belangrijk rapport waarin 323 criteria werden onderzocht. Wij staan ongeveer gerangschikt tussen landen als China en Chili. Uit dit rapport blijkt onder meer dat de grootste problemen zich situeren bij de overheid. Wij bekleden wat betreft de efficiëntie van de overheid de 44^{ste} positie op 60 landen. Dat is een verlies van 10 plaatsen op twee jaar. Wij staan daardoor na Colombia, Thailand en de Filipijnen gerangschikt. Die landen hebben dus allemaal een efficiëntere overheid dan België. Wat betreft de kans op delokalisatie van de productie bekleden we de 59^{ste} plaats op 60. Dat betekent een verlies van 18 plaatsen wat ronduit dramatisch is voor de toekomstige tewerkstelling. Wat betreft de kans op delokalisatie voor R&D bekleden wij de 48^{ste} plaats op 60, wat een verlies van 22 plaatsen betekent. Wat betreft belastingdruk bekleden we de 58^{ste} plaats op 60. De heer Bogaert heeft het regelmatig over de Olympische medaille en hieruit blijkt dat dit juist is. Wat betreft de werkloosheid bekleden wij de 57^{ste} plaats op 60, wat betreft het loonkostenniveau de 55^{ste} plaats op 60 en wat betreft de administratieve lasten voor startende ondernemingen de 50^{ste} plaats op 60. Wat betreft het aantal gewerkte uren per jaar bekleden wij de 50^{ste} plaats op 60 en wat betreft arbeidswetgeving de 47^{ste} plaats op 60.

Die cijfers zijn catastrofaal. Ik begrijp dan ook het Verbond van Belgische Ondernemingen dat vandaag in haar nieuwsbrief stelt dat het hier werkelijk gaat om een noodkreet. Wij stelden begin dit jaar vast dat de ministers Vandenbroucke en Vande Lanotte in hun open nieuwjaarsbrief wezen op belangrijke structurele problemen waarmee België wordt geconfronteerd, ook inzake veroudering. Wij stellen echter vast dat er tot dusver nog geen enkele maatregel werd genomen.

Deze regering blinkt uit door inertie, ondanks het feit dat deze cijfers catastrofaal zijn voor onze competitie en dat ze een belangrijk bedreiging zijn voor de toekomstige tewerkstelling.

05.02 Minister **Didier Reynders**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Devlies, er zijn drie verschillende categorieën van problemen bij zo'n studie. Wat de methodologie betreft zijn er twee nieuwe elementen in de studie.

Ten eerste,— en ik heb dit gevraagd aan de auteur van de studie —, er is een nieuw criterium voor de delokalisatie van diensten. Er wordt een zeer slechte positie ingenomen, de achtenvijftigste plaats. Na de verklaring van uw fractie en van een vorige eerste minister is het normaal om zo'n angst te zien in België, maar het is alleen een subjectief criterium zonder enige realiteit. We hebben dat gezien bij Interbrew en bij de reactie van Interbrew in de laatste dagen na het

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: 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

commentaar van uw fractie.

Ten tweede, wat de methodologie betreft, voor de directe investeringen tot en met 2003, was het een criterium met een berekening voor Luxemburg en België samen. Nu is het alleen voor België. Het is normaal dat men dat apart van Luxemburg doet maar het is wel een andere rangschikking. Er zijn dus veranderingen wat de methodologie betreft van het ene jaar tot het andere.

Ten gronde is er een meer positieve evolutie in de Verenigde Staten en Azië. Dat is normaal. Er is nu ook een betere economische groei in de Verenigde Staten en in Azië dan in Europa. Dat kan men zien aan de rangschikking van alle Europese landen, van de hele Eurozone.

Na de perceptie zijn er ook harde cijfers in de studie. Ik zal enkele voorbeelden geven. Wat de groei betreft, in 2004 was er in België 2% groei en in de Eurozone 1,7%. De werkloosheidsgraad – de studie is een realisatie van Eurostat – in 2004 bedraagt 8,3% in België en 8,7% in de Eurozone. Wat het overheidssaldo betreft, dat is nul, een evenwicht dus in België en in de Eurozone is het -2,7%. Wat de schuldratio betreft, is er tussen 2002 en 2005 een vermindering in België met 10,5% en een verhoging in de Eurozone met 1,7%.

Mijnheer de voorzitter, ik heb de heer Jeholet altijd gezegd dat om in België meer investeerders te krijgen, er verschillende mogelijkheden zijn. Men kan zich op een studie baseren of op de realiteit. Wat de realiteit betreft, hebben we nu nieuwe positieve maatregelen.

Eerst en vooral is er een vermindering van de sociale bijdragen. In het verleden werd daarover jaarlijks beslist. Er is tevens een hervorming van de vennootschapsbelasting. Sinds vandaag is er een akkoord – ik heb dat net gezegd tegen de heer Jeholet in een vorige vraag – met de Europese Commissie over de coördinatiecentra.

Vandaag hebben wij met de heer Monti twee zaken afgesproken. Ten eerste, een uitbreiding van verschillende fiscale voordelen voor alle bedrijven, niet alleen voor de coördinatiecentra. Ten tweede, wij hebben een akkoord met de Europese Commissie om te werken met een ruling. Dat is een systeem van voorafgaande beslissingen voor alle huidige of nieuwe coördinatiecentra. Volgens mij is dat de goede oplossing om nieuwe investeringen in België tot stand te brengen.

Ik herhaal, tot slot, dat wij zeer goede cijfers hebben wat betreft de economische groei en het saldo van de overheidsfinanciën, ook wat de schuldratio betreft. Ik denk dat dit het beste resultaat voor België is in vergelijking onze buurlanden.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de voorzitter, als minister Reynders dan toch harde cijfers wenst te hebben – want hij heeft er geen gegeven – dan zal ik ze geven.

De stijging van de werkloosheid over de eerste vier maanden van dit jaar beloopt 12,4%. Het gaat om 543.599 werklozen, wat neerkomt op 8% voor Vlaanderen, 17,8% voor Wallonië en 22,1% voor Brussel. Dat zijn de harde cijfers.

Nog een cijfer is de stijging van het aantal faillissementen met 8,8% over de eerste vier maanden van dit jaar. Dat is een hard cijfer.

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 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%.

Le ministre émet des critiques sur la méthodologie qui sous-tend

Met betrekking tot de begrotingscijfers verwijs ik naar het verslag van de Nationale Bank, waarin gewezen wordt op een structureel tekort van 0,9%. Ook dat is een hard cijfer.

Mijnheer de minister, over de methodologie kunt u natuurlijk altijd bemerkingen maken. Ik stel echter vast dat het gaat om een erkende, internationale onderzoeksinstelling waarop u vroeger nooit kritiek geformuleerd hebt. Er werden 323 parameters onderzocht. Dat komt overeen met de resultaten van andere internationale studies, onder meer de Lissabon-index – ook een competitimeter –, waarop België ook achteruit gegaan is.

De cijfers van Luxemburg verneem ik nu pas, maar ik vind dat toch een eigenaardige mededeling. Dat zou namelijk betekenen dat in het verleden foutieve cijfers aan het Parlement en aan de bevolking medegedeeld werden met betrekking tot de concurrentiepositie van België. U bent dan vorig jaar zelfs met die foutieve cijfers naar de verkiezingen gegaan. Dat is voor mij zeer duidelijk.

(...): (...)

05.04 **Carl Devlies** (CD&V): Het is wel een privé-studie, maar u hebt die cijfers in het verleden ook gebruikt. Dat is geen cumulatie van cijfers. Men onderzoekt een profiel. Ik ben dus zeer verwonderd over de verklaring die u geeft. Ik denk dat wij dat nader moeten onderzoeken. Andermaal blijkt namelijk dat wij op een bepaald domein vorig jaar voor de verkiezingen foutief geïnformeerd werden.

De harde cijfers van vandaag zijn de cijfers van de werkloosheid en de cijfers van de faillissementen.

*Het incident is gesloten.
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 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)

Le **président**: De ces quatre questions, trois nous parviennent de la commission. La question de M. de Donnea y avait déjà été posée le 30 avril.

De vraag van mevrouw Creyf werd in de commissie gesteld op 4 mei en de vraag van de heer Laeremans werd gesteld op 5 mei.

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!

Mme Nagy a posé sa question en commission aujourd'hui, si je ne me trompe pas.

Ces questions portent sur le plan de dispersion des vols, dont nous avons déjà entendu parler plusieurs fois.

Deze vragen handelen over het spreidingsplan, vermoedelijk van de dag- en nachtvluchten rond en boven de nationale luchthaven van Zaventem.

06.01 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, fin avril et début mai, on assistait à un véritable tollé dans plusieurs secteurs de Bruxelles et de la périphérie concernant l'application du plan de dispersion des vols, mieux connu sous le nom de plan Anciaux.

En fait, on a constaté des déséquilibres dans les sacrifices résultant de l'application de ce plan puisque certaines sous-régions de Bruxelles et du Brabant flamand criaient beaucoup plus fort que d'autres! Or, un plan équilibré doit avoir pour conséquence que tous soient également satisfaits ou insatisfaits. Quand on constate des déséquilibres importants dans les protestations, il faut reconnaître qu'il y a un problème.

Suite à ces protestations violentes et virulentes, vous avez eu la sagesse de demander aux médiateurs de l'aéroport de vous faire une nouvelle proposition pour essayer de limer les aspérités de votre plan dans certaines parties du Brabant flamand et de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce plan des médiateurs qui, m'a-t-on dit, emporterait votre adhésion a-t-il déjà reçu l'accord du gouvernement dans son ensemble? Quelles composantes de vent allez-vous adopter pour les opérations sur la piste 02-20 de façon à pouvoir appliquer une partie de votre plan, à savoir les nuits scindées sur cette piste pour alléger les nuisances que subissent notamment les habitants de l'Oostrand?

Indépendamment de la question générale sur le niveau d'approbation de votre plan, je me demande comment vous comptez faire pour que, dans la nuit du samedi au dimanche, la majorité des départs de la piste 25-gauche ne survole pas systématiquement l'Oostrand. Enfin, de façon plus générale, où en sont vos discussions avec DHL et où en sont les études concernant le développement d'un deuxième aéroport?

06.02 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, er wordt beslist om het spreidingsplan van de vluchten van en naar Zaventem voor de zoveelste keer aan te passen. Er wordt geschoven met richtingen, banen en normen. Dat verhoogt de transparantie zeker niet.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen.

Ten eerste, klopt het dat de aanpassingen aan het spreidingsplan er komen onder invloed en onder druk van de MR-minister, Louis Michel? De Vlamingen hebben ongeveer twee jaar moeten wachten vooraleer het concentratiemodel werd aangepast. Ik stel vast dat de Franstaligen de aanpassing na twee weken krijgen.

Ten tweede, het spreidingsplan komt op de agenda van het kernkabinet. Wilt dat zeggen dat u nu uw instructies van het kernkabinet moet krijgen, mijnheer de minister? Staat u onder voogdij van het kernkabinet? Bent u uw dossier kwijt? Bent u nog meester

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 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): 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

van uw dossier?

Ten derde, in de Senaat heeft de MR amendementen ingediend tegen de investering in het elektronisch landingssysteem. Ik stel vast dat de MR tegen een echt spreidingsplan is. De investeringen in het elektronisch landingssysteem en in taxibaan 25L zijn noodzakelijke investeringen wil men komen tot een echt spreidingsplan en tot een multifunctioneel gebruik van de verschillende banen. Mijnheer de minister, wat is uw houding ten opzichte van de investeringen in het elektronisch landingssysteem en in taxibaan 25L?

Tot slot heb ik nog een aantal vragen over het plan zelf. Klopt het dat op een stiekeme wijze opnieuw het concentratiemodel wordt ingevoerd? Men stijgt niet op in de richting van bestemmingen. Voor een aantal banen worden opnieuw grote bochten gemaakt, vooral rond Brussel. Op het vlak van veiligheid en milieu – denk maar aan de hoeveelheid kerosine die daarvoor nodig is – heeft dat negatieve gevolgen. Klopt het dat men verschillende windnormen hanteert per baan? Vindt u dat niet discriminerend? Ik vind van wel. Dat wil zeggen dat de omwonenden van de diverse banen niet op dezelfde manier worden behandeld.

06.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, het spreidingsplan verandert inderdaad zo snel dat geen kat haar jongen er nog in kan terugvinden. Daarom betreur ik ook dat mevrouw Nagy de dwaasheid heeft begaan om deze zeer ingewikkelde materie snel te doen bespreken in de plenaire vergadering, zodat wij niet tot een grondig debat kunnen komen en nauwelijks extra informatie zullen kunnen verkrijgen. Het was veel beter volgende week besproken.

In elk geval is het mijn indruk, mijnheer de minister, dat hier aan opbod wordt gedaan tussen de verschillende Franstalige partijen om zo hard mogelijk tegen de minister te schreeuwen dat het allemaal zo slecht is voor Brussel, hoewel het in de praktijk de jongste maanden precies veel beter is voor Brussel dankzij het spreidingsplan.

Mijnheer de minister, ik heb voor u de volgende vragen.

Ten eerste, wat is het statuut van wat nu is overeengekomen in die 9 punten? Is dat al een akkoord? In de teksten die wij lezen spreekt men over een akkoord. In welke mate is dat zo? Werd het al beslist door de regering of door het kernkabinet? Hoe zit dat precies in elkaar?

Ten tweede, wat de extra hinder voor de Noordrand betreft, blijkt uit de analyse van de werkgroep Daedalus, waarvan ik hoop dat u ze kunt tegenspreken, dat er weer meer hinder zal zijn doordat de vliegtuigen veel sneller afdraaien wanneer zij baan 02/20 nemen richting Noordrand, waardoor zij de Noordrand op zondag veel lager zullen overvliegen met veel extra gevolgen. Ik zie u neen schudden, maar u moet er straks toch op antwoorden.

Ten derde, er is het probleem van de verschillende windnormen die zouden gehanteerd worden per baan. Klopt dat? Dat lijkt mij

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 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

inderdaad een discriminatie te zijn. Dat moet u zeker kunnen motiveren want als dat zo is, zou het ertoe kunnen leiden dat slechts één zaterdag op zes die baan gebruikt kan worden. Dat is helemaal niet meer redelijk.

Ten vierde, mijnheer de minister, hoe zal op basis van die 9 punten de verdeling gebeuren over de fameuze 6 zones? Zal er een wijziging komen of juist niet? Blijft alles hetzelfde? Graag enige verduidelijking.

Ten slotte, mijnheer de minister, u hebt enkele weken geleden beloofd dat voor het einde van de voorbije maand, de maand april, u een akkoord zou hebben over de geluidsnormen met de verschillende Gewesten. U hebt beloofd dat u dat zou kunnen komen presenteren. Waar staat u vandaag? Is het akkoord er of is het er niet?

06.04 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, dans ce dossier mené par M. Anciaux, nous continuons à assister à de nombreux changements. J'espère que les autorités européennes chargées de l'information des pilotes et des compagnies d'aviation sur les différentes voies et routes à suivre pour atteindre Zaventem pourront arriver à suivre tous ces changements et modifications.

M. Anciaux, dans une tentative de communautarisation de ce débat, a défavorisé la périphérie est de Bruxelles et Bruxelles. Aujourd'hui, il sème la panique dans les rangs du MR, majoritaire dans ces communes. M. Michel demande à M. Anciaux de réaliser ce qui pourrait s'appeler le nouveau plan Anciaux-Michel.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, vous poser une série de questions pour comprendre la portée des décisions annoncées.

D'abord, je voudrais savoir si vous confirmez que vous allez à nouveau assouplir les normes de vent applicables aux différentes pistes de Zaventem, alors qu'elles viennent d'être renégociées à la demande des pilotes, souvenez-vous en.

Ensuite, confirmez-vous l'abaissement de 1.700 pieds à 700 pieds de l'altitude à laquelle peuvent virer les avions? C'est assez aberrant puisque c'est, en fait, les obliger à voler au-dessus de Bruxelles lors des décollages en piste 20, entraînant un survol de la capitale à une altitude encore plus faible, alors que des alternatives existent.

Enfin, pouvez-vous me dire où en sont les discussions avec DHL? Quelle est votre position sur la demande de supprimer le plafond des 25.000 vols autorisés par an?

06.05 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, premièrement, il n'existe pas du tout de nouveau plan de dispersion ou de répartition des vols.

Ten tweede, er werden heel veel vragen gesteld. Ik had dan ook, in alle eerlijkheid, graag meer tijd gehad om te antwoorden. Ik zal echter proberen heel kort te zijn.

Er is inderdaad een verhoogde hinder door de uitzonderlijke windomstandigheden van de voorbije weken. Sinds de invoering van

Régions sur les normes sonores a-t-il déjà été conclu?

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: Er bestaat geen nieuw spreidingsplan.

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

het plan is er een uitdrukkelijke, verhoogde toename geweest van noorden- en oostenwinden. Ik kan veel regelen, maar dat kan ik niet regelen.

(...): Het is vooral de regering die veel wind maakt!

06.06 Minister **Bert Anciaux**: Dat kan zijn, maar hij komt dan niet vanuit Brussel. Hij komt naar Brussel toegewaaid. Het zijn anderen die wind veroorzaken.

(...): ... uit Nederland.

06.07 Minister **Bert Anciaux**: Door de noorden- en oostenwinden is er een verhoogde hinder geweest in een aantal zones. De hinder was echter niet zo erg als hier soms wordt voorgesteld. Het zou soms goed zijn om ook eens op basis van cijfers het dossier te bekijken.

Zone 3, de Oostrand, heeft sinds de invoering van het spreidingsplan 14% van de vluchten over zich gekregen. Zone 1, waarvan de Franstaligen zeggen dat ze zo goed uit het plan komt, heeft 36% van de vluchten over zich heen gekregen.

Men moet dus weten waarover men het heeft. Er is geen nieuw plan. Het oude plan of het spreidingsplan wordt integraal doorgevoerd. We willen evenwel een aantal zaken verbeteren. Een aantal routes die nu pal over dorpskernen gaat, willen we ernaast leggen. Er gebeuren geen verschuivingen tussen de zones. Er is geen verhoging naar andere zones. Ik wil een verlichting brengen binnen de zone voor een aantal dorpskernen. Ik heb het dan over Wezembeek-Oppem, Tervuren, Kraainem, Sterrebeek, Kortenberg, Erps-Kwerps en Meerbeek. Dat zijn de dorpen die minder hinder zouden hebben indien wij een aantal wijzigingen, die ik voorstel, doorvoeren.

Het plan komt van mij en ik werd door niemand onder druk gezet, al is het een beetje onnozel om dat te zeggen. In dit dossier word ik immers elke dag door honderden mensen onder druk gezet. Ik geef er echter niet aan toe en op generlei wijze worden op basis van die druk beslissingen genomen.

De windnorm willen wij normaliseren. Wat wil dat zeggen? Vandaag zijn de uitzonderingen bijna algemene regel geworden. Door een heel strenge windnorm kan het spreidingsplan het grootste deel van de tijd niet worden uitgevoerd. Door een normalisering van de windnorm zal het spreidingsplan dus meer kunnen worden uitgevoerd.

Mijnheer de voorzitter, normalisering houdt in dat er niet politiek wordt beslist. Er wordt door de deskundigen beslist wat kan en wat niet kan. Op basis van hun rapporten, die ik heel binnenkort zal krijgen, over wat kan en wat niet kan, zullen de windnormen worden genormaliseerd, met de uitdrukkelijke bedoeling om een betere spreiding en minder concentraties op basis van de wind te realiseren. Er is dus geen druk en geen bevoordeling van de ene zone ten opzichte van een andere zone.

Er is geen sprake van om opnieuw concentratie in te voeren.

Wat de investeringen betreft, u weet dat ik voorstander daarvan blijf, maar dit zal een onderdeel zijn van een diepgaander gesprek over de

nuisances sonores.

06.07 **Bert Anciaux**, ministre: 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% des vols ont eu lieu au-dessus de la zone 3, qui correspond à la périphérie est, contre 36% 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 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-

toekomst van deze luchthaven, dat zonder enige twijfel samen met de Gewesten moet worden gevoerd.

Het probleem van de 700 voet geeft, voor alle duidelijkheid, geen bijkomende hinder voor de Noordrand. Er wordt niet gevlogen op zondag. Er wordt uitsluitend gevlogen als er uitdrukkelijk een bijzondere zuidenwind is, als het spreidingsplan niet gevlogen kan worden, want dit houdt in dat men moet landen en opstijgen op baan 20. Dat is in mijn spreidingsplan nooit voorzien. Dat geeft geen bijkomende hinder voor de Noordrand en helemaal niet, mevrouw Nagy, – waar haalt men het toch altijd, alles wordt omgedraaid – voor Brussel. Men draait inderdaad sneller af, maar men vliegt over kantoorzones, want langs die kant zijn er uitsluitend kantoorzones.

Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een punt, namelijk de harmonisering van de windnormen. Op 21 april was er een grote vergadering met de betrokken Gewesten, BIAC, Belgocontrol, DGLV en mijn kabinet, onder meer over het geluidskadaster. Er is uitdrukkelijk aan mij gevraagd door de Gewesten om de discussie in verband met de harmonisering – ik heb namelijk een voorstel klaar – uit te stellen tot er een aantal technische verduidelijkingen komen betreffende het geluidskadaster. Dit is uitdrukkelijk door alle partijen gevraagd, ik heb het nog eens gemaild en uitdrukkelijk gevraagd of niemand dan toch alleen met de geluidsnormen zou afkomen. Dat was niet het geval, men wacht op een aantal verduidelijkingen. Er is een deskundige die voor mij een plan heeft klaargemaakt, maar dit wordt alleen besproken op die vergadering, samen met de Gewesten, op het moment dat zij wensen. Ik ben er in elk geval klaar voor, maar er is dus uitstel. Voor de technische details die men heeft gevraagd, is er anderhalve à twee maand nodig. Er moeten daarvoor technische berekeningen en wetenschappelijk onderzoek gebeuren.

Mijnheer de voorzitter, er is geen beslissing nodig van het kernkabinet of de regering. Er is een voorstel van de minister van Mobiliteit. Ik toets dit binnen de meerderheid af bij de andere kabinetten. Er is eensgezindheid over. De windnormen hangen louter en alleen af van de deskundigen. Ik wens daarover niet politiek te marchanderen. Het verschil in windnormen kwam er nadat de heer de Donnea, onder meer met CD&V en het Vlaams Blok, een commissie heeft bijeengeroepen over die windnormen. Ik stel vast dat het gevolg daarvan was dat wij tot verschillende windnormen zijn gekomen, met name 0 rugwind voor de baan 02/20.

Ik heb toen aangekondigd dat wij door deskundigen laten onderzoeken of dit genormaliseerd kan worden. Die resultaten verwacht ik vandaag of morgen. Er is geen argumentatie om te zeggen dat de Kern zich hier nog over moet buigen.

06.08 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, je persiste à croire que j'ai bien fait de provoquer une réunion avec les pilotes. Celle-ci nous a permis à tous deux de prendre conscience de certains phénomènes que nous n'appréhendions peut-être pas, ni l'un ni l'autre. En tout cas, elle a permis de clarifier certains points. Ainsi, monsieur le ministre, avez-vous pu adopter, par après, certaines positions que j'ai appréciées, je m'empresse de le dire.

Je prends note du fait que les composantes de vent normalisées ne sont pas encore arrêtées mais qu'elles le seront bientôt. Il serait

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.

06.08 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

normal que vous veniez nous l'expliquer en compagnie d'experts. Il est normal que vous ne vouliez pas jouer l'expert, mais il faudrait néanmoins nous expliquer en commission en quoi cela consiste et quelles en seront les conséquences. Je déplore également que ce débat n'ait pu avoir lieu en commission. Cela aurait permis de mieux visualiser la situation à l'aide de cartes et de tableaux chiffrés ainsi que de l'audition éventuelle de l'un ou l'autre expert et de vous-même, monsieur le ministre, ou d'autres encore.

Enfin, je pense également que nous devons vous encourager à aller de l'avant. Vous le faites, dites-vous. Je m'en réjouis et j'en prends acte, avec la mise sur pied d'un cadastre du bruit qui puisse se baser sur des méthodes de travail approuvées par les trois régions, en vue du développement de normes de bruit consensuelles à ce niveau. Cela me semble important.

Je me permettrai de terminer sur une note plus polémique. Ce dossier s'est développé de façon très confuse du fait des circonstances. Lorsque Mme Durant a pris la responsabilité de toucher à cette question, elle a ouvert une boîte de Pandore dont on éprouvera beaucoup de difficultés à refermer le couvercle; elle a permis le développement d'un imbroglio dont, quel que soit le ministre et quel que soit le gouvernement en place, nous aurons beaucoup de difficultés à nous extirper.

06.09 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij zijn voor een maximale spreiding. Daarvoor zijn investeringen noodzakelijk. Wij stellen vast dat de MR tegen is. U wordt niet gevolgd door een partij van de meerderheid. Het is niet u die tegenwoordig beslist in dit dossier; u staat onder voogdij, zowel van de MR als van het kernkabinet.

Ik ben het eens met de heer de Donnea als hij zegt dat de overheid dit probleem heeft gecreëerd. Eerst minister Durant met haar beslissing tot afschaffing van de nachtvluchten en vervolgens premier Verhofstadt door over te gaan tot een concentratiemodel. Daarna is heel de hetze begonnen.

Thans stel ik vast dat de overheid niet bij macht is om het probleem dat zij zelf heeft gecreëerd, op te lossen.

06.10 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u heeft niet echt duidelijkheid geschapen in verband met het statuut. U zegt nog te moeten aftoetsen, nog te moeten zien omdat u een aantal bevoegdheden heeft. Het is niet echt duidelijk wat nu de definitieve beslissingen zijn. Ik heb gekeken naar uw website, www.spreidingsplan.be, maar daarop staat hierover nog niets. Het lijkt mij nochtans opportuun dat terzake duidelijkheid wordt gebracht.

U zei daarnet dat het afbuigen van de vluchten niet op zondag gebeurt. Dat is allemaal best mogelijk, maar daar bestaat in elk geval verwarring over. Terzake moet duidelijkheid worden geboden.

Wat de windnormen betreft, schuift u nogal gemakkelijk de schuld in de schoenen van de andere partijen. Het is toch niet omdat wij een hoorzitting inzake veiligheid mee ondersteunen – net zoals de meeste andere partijen – dat daaruit automatisch conclusies moeten volgen.

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 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.

06.09 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.

06.10 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?

Als u andere windnormen zult hanteren voor de ene baan ten opzichte van de andere, dan moet u dat motiveren. Het is niet omdat een persoon of enkele personen dat op een hoorzitting zeggen, dat u dat automatisch moet volgen. Wat de normalisatie betreft heeft u gelijk, maar u moet zeker niet de schuld op andere partijen steken omdat iemand dat op hoorzittingen heeft gezegd. U moet zich inderdaad baseren op de inhoud van het dossier.

Over het IMS en de investeringen had u maanden geleden al in de commissie een studie beloofd. U zou alles grondig laten bestuderen en daarna zou u naar buiten komen met die plannen. Nu blijkt dat een en ander doorkruist is door een manoeuvre van de MR. Daarover moet u uitleg geven. U moet de Kamer verduidelijken hoe het zit met die studie en wanneer u daarmee naar buiten zult komen.

06.11 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, je trouve quelque peu paradoxal que des partis qui ont introduit ce que l'on a appelé la route Chabert - qui pendant des années a empoisonné la vie des Bruxellois, que Mme Durant a supprimée et que le gouvernement actuel a remise d'application - ou que le parti de M. de Donnea dont fait partie M. Vandenhautte qui, depuis des années, bien avant même que Mme Durant fasse de la politique, se plaignait déjà de la situation à Zaventem, disent tout à coup que c'est Ecolo qui porte la responsabilité dans ce dossier. Je rappellerai à M. de Donnea que la réduction des nuisances et le travail sur les avions "hushkittés" sont des décisions qui n'avaient pas été prises précédemment, mais qui l'ont été par Mme Durant.

Monsieur Anciaux, vous nous répondez en disant que l'on va étudier le dossier et normaliser la situation en matière de vents. Il y a quand même des questions que j'aimerais voir résoudre et qui ne le sont toujours pas! Il s'agit notamment de la réduction réelle des nuisances pour les personnes victimes aujourd'hui du survol des avions, en particulier le soir. Comme moi, vous avez reçu des milliers de plaintes de personnes dont certains témoignages sont assez intéressants puisqu'ils expliquent que les pilotes d'avions survolant Bruxelles font état de leurs difficultés et de l'obligation qui leur est faite d'effectuer un certain nombre de tours de la capitale pour obéir aux instructions de Zaventem en la matière.

Il n'y a toujours pas d'autorité indépendante avec pouvoir de sanction, alors que vous vous y étiez engagé. Il n'y a pas de mesures de réduction à la source, aucune mesure de cadastre du bruit et aucune initiative européenne en ce qui concerne les vols de nuit!

Monsieur Anciaux, je pense que, malgré les déclarations de M. Michel, les riverains et les victimes de l'aéroport - mais cela ne vous intéresse pas! - continueront à souffrir et je le regrette.

Le président: Monsieur le ministre, je suggère que d'ici deux à trois semaines, lorsque vous disposerez d'autres informations, vous veniez les communiquer à la commission, par exemple sous la forme de slides, ce qui facilite le dialogue.

Dat betekent natuurlijk niet dat men geen vragen mag stellen. Ik denk toch – en dat is positief – dat in verband met zo'n complexe aangelegenheid er een consensus kan ontstaan om over twee weken daarover in de commissie een ruim debat te houden.

06.11 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 eerste betreurt.

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

06.12 Yves Leterme (CD&V): (...)

De **voorzitter**: De heer Chabert en ik zijn beiden begonnen in 1968, mijnheer Leterme. Ik heb de indruk dat geen van ons beiden al weggaat.

L'incident est clos.

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

07.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la suite de deux cas de tuberculose, les gardiens de la prison de Mons ont été soumis à des examens et 39 d'entre eux ont réagi positivement à l'intradermo. Selon le médecin-directeur, aucune personne n'est tuberculeuse. En effet, une réaction positive à l'intradermo ne signifie nullement que l'on a contracté la maladie. Toutefois, devant la recrudescence de la tuberculose en Belgique – en 2002, 1.200 nouveaux cas ont été détectés, dont 300 en Wallonie –, ne pensez-vous pas qu'il serait utile de procéder à des dépistages sur les détenus et éventuellement sur les agents, dès leur arrivée dans les prisons?

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 gevangenebewaarders niet nuttig zijn? Welke maatregelen worden er getroffen met betrekking tot de noodzakelijke begeleiding?

La question du contrôle et du suivi se pose également à l'extérieur des prisons. Quelles mesures avez-vous déjà prises pour ce nécessaire accompagnement?

07.02 Rudy Demotte, ministre: Monsieur le président, pour être bref, le premier volet de la question relève des compétences de ma collègue, la ministre de la Justice. Elle a déjà, semble-t-il, pris un certain nombre de dispositions pour le monde des prisons, tant pour les gardiens que pour les prisonniers.

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

Le deuxième volet concerne l'approche générale de la tuberculose et, singulièrement, de germes multirésistants. Où les trouve-t-on? Essentiellement dans des populations précarisées sur le plan social, mais aussi dans des populations dont les pays d'origine n'ont pas bénéficié des mêmes méthodes d'éradication de la tuberculose que chez nous.

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.

J'ajouterai qu'il y a encore un phénomène de recombinaison des virus, qui est aujourd'hui extrêmement préoccupant, à savoir l'apparition de souches multirésistantes. A cette fin, j'ai fait développer des budgets de 1.100.000€ qui ont été accordés aux associations ad hoc s'occupant de ces pathologies, pour travailler sur les populations cibles et répondre à cette problématique.

07.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, j'espère que les cas de tuberculose, comme ceux que l'on a connus en 2002, pourront diminuer au fil des années. A notre époque, cette maladie devrait avoir disparu et nous ne devrions plus en parler.

L'incident est clos.

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 **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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de ziekenhuispediaters slaan de alarmklok. Morgen is er een grote actie van de kinderartsen die in de ziekenhuizen werken. Ze maken zich zeer veel zorgen over de kindergeneeskunde in de ziekenhuizen. De werkdruk van deze pediaters is zeer hoog. Zij moeten vaak met kleine associaties permanenties waarnemen. Zij worden erbij geroepen in het verloskwartier, op tal van verpleegeenheden en in de consultaties. Hun beloning, hun waardering is eigenlijk ondermaats in het geheel van de financiering en de waardering van de specialisten.

Mijnheer de minister, dat is een zeer ernstig probleem. Naar het schijnt hebt u gesuggereerd dat u het aantal pediatrische afdelingen in ziekenhuizen zou willen beperken, maar dat zal natuurlijk de afstand tussen de patiënten – de kinderen – en de gespecialiseerde kindergeneeskundendiensten alleen maar vergroten.

De dag vóór de actie van de pediaters heb ik de volgende vraag. Welke maatregelen zult u nemen om een oplossing te bieden aan dat schrijnend probleem, dat leidt tot grote tekorten aan pediaters in ziekenhuizen?

08.02 **Catherine Doyen-Fonck** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, mon collègue a déjà parfaitement résumé la situation.

Monsieur le ministre, vous m'avez déjà répondu au même type de questions le 22 avril dernier. Cela se passait dans cette enceinte. Toutefois, à la suite du manque de pédiatres dans les structures hospitalières et des difficultés inhérentes aux conditions d'exercice de cette profession en termes de rémunération, de charge de travail ou encore d'obligations liées aux gardes, une grève a été annoncée pour demain.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire quelles sont les mesures concrètes que vous comptez prendre pour remédier à ce problème?

08.03 **Rudy Demotte**, ministre: Monsieur le président, madame Doyen-Fonck, je voudrais tout d'abord, aborder le problème structurel. Il est vrai qu'il existe aujourd'hui un malaise dans le domaine de la pédiatrie.

Il ne faut pas oublier qu'une étude a déjà été réalisée à ce sujet par

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): Voor morgen is een staking aangekondigd. Welke concrete maatregelen zal u treffen?

08.03 **Minister Rudy Demotte**: 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

les professeurs Cannoodt et Casaer de la KUL, sous la précédente législature. Cette étude montre effectivement une inadéquation dans la structure de l'offre et de la demande. Cela pose également un certain nombre de problèmes de statut, sur lesquels je ne m'étendrai pas aujourd'hui.

Demain, je recevrai une délégation des pédiatres, dans le but de leur faire part d'un certain nombre de pistes de réflexion. Vous permettrez donc que ces pistes soient débattues avec les professionnels. Vous devez savoir que je vais m'inspirer de quelques éléments qui figurent déjà dans le rapport scientifique établi sous la précédente législature et toujours d'actualité. Un des problèmes qui sera mis sur la table portera sur la question de savoir si l'adéquation des moyens est suffisante ou non.

Je rappelle que, contrairement à ce qui a été dit dans la presse, je n'ai jamais exclu une réallocation de moyens, à la fois de moyens déjà attribués dans le secteur et que l'on pourrait peut-être redistribuer plus efficacement, mais aussi une augmentation éventuelle des moyens. Je rappelle aussi que, depuis 2001, une somme supplémentaire d'environ 4,7 millions est spécifiquement destinée la pédiatrie. De plus, l'accord Medicomut 2004 prévoit un montant de 1,3 million, notamment pour les accouchements difficiles et leur accompagnement, ce qui concerne aussi la pédiatrie. Il y a également des pistes que je vois peut-être se dessiner via les enveloppes déterminées dans l'accord Medicomut, mais laissez-moi le soin de débattre de cette problématique, demain, avec les pédiatres.

08.04 Jo Vandeurzen (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Een van de grote discussiepunten is natuurlijk de vraag naar een debat over de herijking van de erelonen. Uit het antwoord op vorige vragen heb ik begrepen dat het debat dat mevrouw De Block en ikzelf samen nog bepleit hebben bij de vorige minister van Sociale Zaken, eigenlijk begraven is. Wij voeren dat debat niet meer. Die commissie wordt niet geïnstalleerd in het RIZIV.

Eigenlijk hoop ik, mijnheer de minister, dat morgen de ziekenhuispediaters een concreet antwoord van u krijgen. Ik verberg niet dat stilaan in onze fractie het geduld op is inzake volksgezondheid en ziekteverzekering. Na het kakelen moeten er ook eieren gelegd worden. Ik weet niet hoe men dat vertaalt in het Frans, maar de vertalers weten dat wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandeurzen, de minister kent uitstekend Nederlands. U weet dat in Brakel, dat hij goed kent, een bijzonder kippenras bestaat.

08.05 Jo Vandeurzen (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik weet alleen dat bij collega Paul Tant in Kruishoutem er eieren gelegd worden.

De politieke vraag is, mijnheer de minister, of u in staat bent voor gerechtvaardigde verwachtingen en concrete problemen, waaronder dat van de ziekenhuispediaters dat u reeds lang bekend is – onze collega heeft er u vroeger al op geattendeerd – concrete maatregelen te nemen. Uw antwoord vandaag is vaag. Ik wil morgen kunnen zien, wellicht ook via de media, hoe u de ziekenhuispediaters ervan kunt overtuigen dat u enkele concrete acties kunt doordrukken.

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): 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.

08.05 Jo Vandeurzen (CD&V): 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.

08.06 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Monsieur le président, puisque vous appréciez les interventions courtes, que puis-je dire d'autre après celle de M. Vandeurzen?

Moi aussi, j'attendrai. Monsieur le ministre, si vous trouvez demain une réponse concrète à cette situation, je n'attendrai rien de plus. J'espère que vous nous donnerez des nouvelles très rapidement.

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

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 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'Égalité des chances sur "les cinq Africains échoués dans la zone de transit à Zaventem" (n° P370)

09.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u kent het verhaal van de vijf Afrikanen die in de transitzone van Zaventem zaten en vanmorgen eindelijk gerepatrieerd werden. Het verhaal van het optreden van senator Durant kent u waarschijnlijk nog beter. Zij heeft voor haar inmenging op het gebied van Zaventem niet ten onrechte de bijnaam Calamity Jane verdiend. Ze is telefonisch in de zaak tussenbeide gekomen en heeft de betrokken mensen ervan overtuigd niet in te gaan op het verzoek van de dienst Vreemdelingenzaken. Het politieke spel dat ze daar gespeeld heeft is haar zaak; of het veel met menselijkheid te maken heeft is een andere, maar dat is haar verantwoordelijkheid.

Als een alert minister weet u echter ongetwijfeld dat de kranten bol stonden van het verhaal dat mevrouw Durant terzake bijgestaan werd door de voormalige dienst van pater Leman, het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en voor Racismebestrijding. Ik heb me de moeite getroost uw collega, vice-eerste minister Patrick Dewael, gisteren te vragen wat hij dacht van het feit dat het werk van diensten waarvoor hij verantwoordelijk is, gesaboteerd wordt door de ambtenaren van het Centrum en niet, ik herhaal, door Calamity Jane Durant die voor eigen rekening handelde. Hij heeft geantwoord dat hij terzake contact zou opnemen met zijn collega, mevrouw Arena, die verantwoordelijk is voor die dienst. Hij zou haar de klachten van zijn mensen over die dienst en in het bijzonder over een paar medewerkers die zich daar nogal storend hebben gedragen, overmaken.

Mijn vraag is nu: heeft u al van die klacht gehoord? U heeft ongetwijfeld de kranten gelezen. Een alert minister zoals u is op de hoogte van de gebeurtenissen in dit land. Welke maatregelen hebt u getroffen opdat deze mensen die zich met alles bemoeien eens zouden leren dat zij niet betaald worden om volkomen legaal door ambtenaren uit te voeren werk te saboteren? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

09.02 Minister Marie Arena: De aanwezigheid op de luchthaven past binnen de wettelijke opdracht van het Centrum. Het Centrum noch zijn personeel heeft geprobeerd de individuele beslissingen te

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

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.

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

09.02 Marie Arena, ministre: La présence du Centre à l'aéroport est conforme à ses missions

beïnvloeden. Informatie uit de pers is niet altijd correct. Ik heb van minister Dewael of van zijn diensten geen klachten gekregen. De mensen van het Centrum hebben geen fout gemaakt in dit dossier.

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.

09.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik vermoedde wel dat het de schuld van de pers zou zijn. Met uw toestemming wil ik echter even het antwoord van vice-eerste minister Dewael voorlezen uit het verslag van de Kamer. Hij antwoordde mij letterlijk: "Het Centrum valt niet onder mijn bevoegdheid, maar ik zal niet nalaten om de bemerkingen inzake het optreden van bepaalde personeelsleden van het Centrum, die door mijn administratie werden gemaakt, over te zenden aan mijn bevoegde collega, mevrouw Arena". De pers is dus fout en als ik u mag geloven was minister Dewael op dat ogenblik aan het zeveren.

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.

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

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'Egalité 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): Monsieur le président, madame la ministre, tout récemment, j'ai pris connaissance de la position d'un échevin d'Anvers - soutenu par son parti -, M. Van Peel, à propos du souci de mixité sociale dans certains quartiers. Il prône une mesure régulatrice d'installation des pauvres dans ces quartiers, mesure qui serait au fond basée sur un minimum de ressources. Ainsi, les personnes qui bénéficieraient d'un revenu inférieur à 120% du minimum vital ne seraient pas autorisées à s'installer dans certains quartiers.

Certes, il importe de réguler la mixité dans certains quartiers et de faire en sorte qu'il n'y ait pas de ghettos de riches ou de pauvres. Mais tout de même! Je souhaitais vous interroger, madame Arena, en votre qualité de ministre responsable de la Politique des grandes villes mais aussi de l'Intégration sociale et donc de la lutte contre la pauvreté, sur ce qui est loin d'être la lutte contre les pauvres! Je voudrais surtout vous demander si vous estimez que ce type de proposition pourrait voir le jour chez nous, d'autant qu'elle rencontre des obstacles importants: l'article 12 de la Constitution sur la liberté de circuler librement dans notre pays, la liberté de choisir librement sa résidence, la Convention européenne des droits de l'homme qui, en son article 14, précise que: "La jouissance des droits et libertés reconnus dans la Convention ne peut être fondée sur des discriminations de sexe, de race, de nationalité". Elle ajoute que "les discriminations ne peuvent être ni sociales ni fondées sur la fortune".

Clairement, l'idée de limiter l'accès au territoire en fonction d'un revenu, c'est vraiment s'en prendre aux pauvres, car il faut dire les

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?

choses directement et non tourner autour du pot en enrobant la situation sous le couvert de la saine gestion d'une ville. Au travers de cet exemple, je pense que nous sommes loin de la saine gestion d'une ville. Cette situation est d'ailleurs contraire au projet que vous avez choisi à Ostende, de maintenir et de développer la lutte contre la taudification des quartiers.

Ainsi, je voudrais savoir si le gouvernement pouvait prêter oreille à ce type de proposition ou, au contraire, la combattre avec la plus ferme énergie.

10.02 Marie Arena, ministre: Monsieur le président, monsieur Mayor, cette question m'a déjà été posée concernant une expérience pilote qui s'est tenue à Rotterdam et dans le cadre de laquelle il était prévu une limitation des accès ou en tout cas une limitation à la résidence concernant certains quartiers, à des personnes dont le revenu n'était pas suffisant.

En ma qualité de ministre de l'Intégration sociale ou ministre de la Politique des grandes villes, est-ce que j'opte pour ce type de démarche? Non, je vous rassure. En effet, je plaide tout simplement en faveur de la lutte contre la pauvreté et non en faveur de la lutte contre les pauvres. Je me positionne en faveur des politiques d'inclusion et non des politiques d'exclusion. Ce sont, bien entendu, ces lignes de force - inclusion sociale, intégration sociale, lutte contre la pauvreté - que nous devons absolument soutenir tant au niveau communal que fédéral.

Aussi est-il important de respecter la Constitution, les droits fondamentaux et de pouvoir investir non pour exclure les pauvres de certains endroits mais, au contraire, les inclure dans notre société.

10.03 Yvan Mayeur (PS): Monsieur le président, je me réjouis de la réponse, à laquelle heureusement je m'attendais, de Mme la ministre Arena. On tue ainsi un rêve un peu horrible de ségrégation dans les quartiers qui, sur le plan social, était pour nous inacceptable.

Je remercie donc la ministre d'avoir affirmé ainsi la position du gouvernement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 **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)**

De **voorzitter**: Mijnheer Tommelein, het is niet de eerste keer dat u mevrouw de staatssecretaris hierover ondervraagt.

11.01 Staatssecretaris **Kathleen Van Brempt**: Toch wel, mijnheer de voorzitter, het is absoluut de eerste keer.

De **voorzitter**: Dan vergis ik mij.

10.02 Minister **Marie Arena**: 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)**: Uw antwoord drukt een afschrikwekkende droom van segregatie in bepaalde buurten - voor ons een onaanvaardbaar idee - de kop in.

11.02 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, het is wel degelijk de eerste keer dat ik staatssecretaris Van Brempt hierover ondervraag. Wellicht verwacht u met sommige van haar collega's die ik over deze aangelegenheid ondervroeg.

Mevrouw de minister, via de pers vernam ik dat Randstad een onderzoek heeft verricht naar de tevredenheid van de werknemer inzake inspraak op het werk. De resultaten hiervan zijn voor u, als staatssecretaris en voor ons allen, als overheid, het bekijken waard.

Wat vooral opvalt, is dat de tevredenheid van de werknemers in de kleinere bedrijven, in de KMO's, veel hoger ligt dan de tevredenheid over de inspraak in de grotere bedrijven en vooral bij de overheid. We stellen dus vast dat er heel wat zaken, zoals arbeidsmotivatie en dergelijke, meespelen in deze tevredenheid.

Mevrouw de staatssecretaris, welke conclusies zullen uit het onderzoek worden getrokken en wat kan u in uw hoedanigheid terzake ondernemen?

Voldoen het overlegmodel en de sociale wetgeving terzake nog wel aan de verwachtingen en de eisen van de werknemers? Moeten we het overleg tussen werknemers en vakbondsorganisaties, zeker bij de overheid en in de grotere bedrijven, niet op een andere manier organiseren? De werknemers verwachten immers een meer direct contact, directe participatie en betrokkenheid bij het gebeuren.

Mevrouw de minister, op welke manier kan u daaruit de nodige conclusies trekken en acties ondernemen?

11.03 Staatssecretaris Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Tommelein voor zijn vraag.

Het gaat inderdaad om een bijzonder belangrijk onderwerp, zeker vandaag met de start van de sociale verkiezingen.

Het gevoerde onderzoek is interessant, al legt het uiteraard veel meer vragen bloot dan dat het antwoorden geeft. Dat is echter bij elk onderzoek zo.

Ik zet evenwel een paar belangrijke conclusies op een rijtje. U hebt er immers slechts enkele vernoemd.

Ten eerste, de tevredenheid van de werknemers is middelmatig goed in ons land, als het gaat over participatie in ondernemingen. Dat is een belangrijke conclusie.

Een nog veel belangrijkere conclusie is dat, als er veel participatiemogelijkheden zijn in het bedrijf, de werknemers meer tevreden zijn en hun arbeidsmotivatie groter is. Een eerste conclusie die de overheid zeker moet trekken is dat wij moeten werken aan meer participatie in de ondernemingen.

Wij stellen effectief ook vast dat de tevredenheid veel groter is in kleine ondernemingen dan in grote ondernemingen. Ze is er het slechtste aan toe in de overheid. Dat heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat het altijd om grote, nogal bureaucratische ondernemingen gaat met veel hiërarchische structuren. Ook daaruit moeten we de

11.02 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.

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.

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

11.03 Kathleen Van Brempt, secrétaire d'Etat: 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.

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.

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

nodige conclusies trekken.

Een andere, belangrijke conclusie is dat de tevredenheid bij de bedienden groter is dan bij de arbeiders. Anders gesteld: hoe hoger opgeleid, hoe meer tevreden de werknemer is en hoe meer hij participeert in de onderneming.

Er is een onderscheid te maken tussen participatie op basis van vrijwilligheid, participatie in team en participatie via de klassieke organen, waarvoor vandaag de sociale verkiezingen starten.

Over de tevredenheidsgraad ben ik eigenlijk aangenaam verrast. Er is een tevredenheidsgraad tussen 6 en 7 op 10 wanneer het gaat over de ondernemingsraad, de syndicale afgevaardigden en het comité voor preventie en bescherming. Ik noem dat een hoge tevredenheidsgraad. Op de universiteit zou dat een grote onderscheiding zijn.

Samengevat betekent het dat het niet slecht met de participatie is gesteld, maar dat er inderdaad wel een aantal mankementen is. U hebt zelf de overheid vernoemd. Ik denk dat wij moeten durven voor eigen deur te vegen. Wanneer wij ook naar een aantal stressindicatoren kijken, scoren wij als overheid niet goed.

Wat zullen wij doen? Wij zullen in eerste instantie de sociale verkiezingen afwachten om er dan een goede evaluatie van te maken. Voor mij zijn er terzake geen dogma's. U weet dat de vertegenwoordiging van vakbonden in KMO's sowieso op de politieke agenda staat. Er is trouwens een Europese richtlijn die ons aanmaant om terzake snel een aantal beslissingen te nemen.

De evaluatie van de klassieke sociale verkiezingen staat, wat mij betreft, zeker op de agenda. Ik wil hierop evenwel niet vooruitlopen, aangezien dat de huidige sociale verkiezingen zou hypothekeren. Ik sta wel open voor alle mogelijke pistes in dat verband.

11.04 Bart Tommelein (VLD): Ik stel inderdaad vast dat er sprake is van een matige tevredenheid. Wij moeten er met z'n allen aan werken, alle beleidsmensen in ons land, dat de tevredenheid toeneemt. Als u het aan ons, de liberalen, vraagt, zijn wij voor directe participatie en de betrokkenheid bij de ondernemingen vragende partij. Ik merk alleen op dat de werknemersorganisaties te klassieke methoden hanteren. Zij zouden af en toe hun rol in het overleg moeten onderzoeken en overgaan tot het direct betrekken en verantwoordelijk stellen van de werknemer als individu in de organisatie en niet op een betuttelende manier in de plaats van de werknemer optreden.

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

Agenda

Agenda

De **voorzitter**: Collega's Bourgeois en Borginon, gisteren heeft de Conferentie van voorzitters gesproken over het wetsvoorstel tot toekenning aan de journalisten van het recht om hun informatiebronnen te

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 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 surprise.

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.

11.04 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.

verzwijgen (nrs. 24/1 tot 16). Eerst werd gedacht de behandeling in de plenaire vergadering uit te stellen tot volgende week. Later heb ik vernomen dat de commissie voor de Justitie het verslag heeft goedgekeurd. Ik heb begrepen dat de heer Van Parys een mondeling verslag zal geven van de werkzaamheden. Indien er geen probleem is, zal de Kamer het wetsvoorstel vandaag behandelen.

11.05 **Alfons Borginon** (VLD): (...)

De **voorzitter**: We zullen de wetsvoorstellen straks behandelen.

Projets et propositions

Ontwerpen en voorstellen

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'interdiction des régulateurs de vitesse classiques (229/1-6)
- 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)

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 verbod op klassieke cruise control systemen (229/1-6)
- 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)

(Déposées par / Ingediend door: Jos Ansoms – 138; Georges Lenssen – 229; Daan Schalck, Philippe De Coene – 365; Guido De Padt – 758; Daan Schalck, Philippe De Coene – 176)

Je vous propose de consacrer une seule discussion à ces propositions.
Ik stel u voor één enkele bespreking aan deze voorstellen te wijden.

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

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.

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.

12.01 **Philippe Monfils** (MR): Monsieur le président, je souhaite intervenir au sujet de l'ordre des travaux.

Monsieur le président, chers collègues, nous nous trouvons devant une série de propositions connexes dont la diversité présente un aspect quelque peu chaotique. La première qui est une proposition de résolution relative à l'interdiction des régulateurs de vitesse classique ne poursuit pas cet objectif puisque son contenu se borne à demander une enquête, encore que son contenu ne soit pas dans la ligne des considérants qui, eux, anticipent déjà sur les résultats de

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

ladite enquête. Nous avons également deux propositions de résolution concernant la généralisation de systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse ou de régulateurs. Tout cela, me semble-t-il, fait un peu désordre. Par ailleurs, si l'on vote la première proposition de résolution qui concerne cette étude, je me demande comment on pourrait poursuivre le débat sur les deux ou trois résolutions suivantes qui anticipent sur une étude qui n'est pas encore réalisée.

C'est la raison pour laquelle je pense qu'il faudrait encore réfléchir sur l'ensemble de cette problématique très intéressante et très importante. Au nom du groupe MR, je souhaiterais que l'on renvoie l'ensemble de ces résolutions en commission pour essayer d'aboutir à une résolution unique, reprenant une partie de l'ensemble, que l'on pourrait alors soumettre à la discussion et au vote. Sinon, nous allons partir dans tous les sens et le message que nous enverrions au gouvernement risquerait de ne pas être compréhensible, en raison de la diversité des votes sur l'ensemble de ces résolutions.

Monsieur le président, je demande le renvoi de l'ensemble de ces résolutions en commission pour arriver à un accord, si ce n'est un consensus, sur un texte coordonné.

12.02 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp het voorstel van collega Monfils niet goed. Wij hebben hierover lang gediscussieerd in de commissie voor de Infrastructuur. Er zijn hoorzittingen geweest en er liggen hier twee onderwerpen voor waarover men zich perfect kan uitspreken. Er is enerzijds, het al of niet verbieden van de cruise control en, anderzijds, een aanbeveling over ISA. De twee onderwerpen kunnen volgens mij duidelijk worden afgebakend en men kan zich daarover met kennis van zaken uitspreken. Ik stel dus voor de agenda te behouden.

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): 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.

De **voorzitter**: Ik wil dit even nagaan. Ik geef hierbij voorrang aan de auteurs. Mijnheer Lenssen, De Padt, Schalck, mag ik uw reactie kennen?

12.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, de bespreking op zich werd grondig gehouden in de commissie. De agenda zoals hier opgesteld kan misschien voor enige verwarring zorgen. We hebben een duidelijke opdeling gemaakt van de twee verschillende onderwerpen. Er is enerzijds ISA met twee voorstellen van resolutie en, anderzijds, het al of niet gebruiken van de cruise control.

Zoals hier op de agenda staat, kan punt 1 inderdaad laten uitschijnen dat alle onderwerpen door elkaar worden behandeld. Wij hoeven helemaal niet terug naar de commissie, maar moeten de opsplitsing naar de onderwerpen maken opdat de bespreking vanmiddag op een ordentelijke manier zou kunnen verlopen, zoals trouwens in de commissie werd afgesproken.

De onderwerpen zijn als volgt opgesplitst. Enerzijds zijn er de voorstellen van resolutie over ISA, van de heer De Padt en mijzelf. Anderzijds, wat betreft de cruise control, vond er een stemming plaats over het voorstel van resolutie van de heer Lenssen, waarvoor in de commissie de goedkeuring werd gevraagd en vond er een stemming

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.

plaats over het voorstel van de heer Ansoms, waarvoor de verwerping wordt voorgesteld. Overeenkomstig de bepalingen van het Reglement verzoekt de heer Ansoms deze aangelegenheid nogmaals voor te leggen aan deze assemblee. Het voorstel van collega De Coene en mijzelf werd ingetrokken in de commissie en wij hebben daarover geen stemming gevraagd.

De agenda moet volgens mij derwijze worden bepaald dat het voorstel van resolutie van collega Lenssen en het wetsvoorstel van collega Ansoms samen worden besproken, maar dat erover afzonderlijk moet worden gestemd. Daarna of daarvoor – dat is mij om het even – moeten de voorstellen van resolutie van mijzelf en collega De Padt over de snelheidsbegrenzers samen worden besproken, maar moet er, zoals in de commissie werd afgesproken, over beide aangelegenheden worden gestemd. Zodoende is het niet nodig deze voorstellen terug naar de commissie te verzenden.

De **voorzitter**: Ik begrijp uw voorstel. U wenst hier een debat te voeren over de cruise control en een debat over ISA?

12.04 Georges Lenssen (VLD): Mijnheer de voorzitter, er is duidelijk een onderscheid tussen de twee onderwerpen. Het voorstel dat collega Schalck en ikzelf hebben ingediend betreft duidelijk het gebruik van cruise control voor vrachtwagens, terwijl het ISA-systeem een totaal ander fenomeen is. Ik denk dat het goed is dat wij de twee discussies apart houden. Iedereen heeft de vrijheid om daarover vandaag zijn standpunten kenbaar te maken. In de commissie hebben wij daarover inderdaad een duidelijke discussie gehad. Niets belet om daarover vandaag verder uit te weiden.

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): Mijnheer de voorzitter, ik heb hetzelfde standpunt als de heer Lenssen en de heer Schalck.

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

12.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijn interventie is geen politieke, maar een technische interventie in verband met de orde van de werkzaamheden. Wij hebben in de commissie deze materie zorgvuldig en langdurig, zelfs zeer langdurig, behandeld. De commissie is bovendien op dit ogenblik overstelpt met ander werk. Dat is een eerste reden om niet terug te keren naar de commissie.

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 renvoyer les propositions.

Bovendien is er in de commissie heel duidelijk een onderscheid gemaakt tussen enerzijds het voorstel van de heer Lenssen en collega Schalck en, anderzijds, het voorstel van de heer Ansoms. Ze hebben beide betrekking op de cruise control. Er is ook nog een voorstel van de heren Schalck en De Coene over ISA. Dat zijn twee verschillende zaken, mijnheer de voorzitter, die beide zeer zorgvuldig uitgebeend werden in de commissie. Ik heb niet de indruk dat wij nog iets kunnen toevoegen aan het debat in de commissie. Ik pleit er dus voor dat dit nu behandeld wordt, dit geldt vanzelfsprekend ook voor het voorstel van de heer Ansoms.

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): Monsieur le président, je vous donnerai la

12.07 Camille Dieu (PS): Ik zal

position de notre groupe globalement, pour l'ensemble des résolutions: en effet, nous englobons ces nouveaux concepts dans d'autres concepts plus larges.

het standpunt van onze fractie over het geheel schetsen, maar wij zijn bereid om over alles afzonderlijk te stemmen.

Je vous donnerai donc une position globale, mais nous sommes d'accord pour voter séparément.

Le **président**: Du moins pour discuter.

Je vais essayer de mettre de l'ordre.

Le rapport de Mme De Bue est un rapport commun sur toutes les résolutions. J'ai donc deux sujets.

Mijnheer Ansoms, uw wetsvoorstel, document 138, gaat over cruise control. Hetzelfde geldt voor het voorstel van resolutie van de heer Lenssen, document 229, alsook voor het wetsvoorstel van de heren Daan Schalck en Philippe De Coene, document 176.

12.08 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik heb in de commissie duidelijk te kennen gegeven dat document 176 is ingetrokken.

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

De **voorzitter**: Ik heb dus, om het eenvoudig weer te geven, in eerste discussie de "cruise control Jos Ansoms" en de "cruise control Georges Lenssen".

J'ai deux résolutions qui s'adressent aux limiteurs "intelligents" – je l'espère – de vitesse.

Dat is het voorstel van Daan Schalck en Philippe De Coene met nummer 365 en het voorstel van Guido De Padt met nummer 758. Is dat zo? We hebben dus twee onderwerpen. Ik weet wel wat het lot is geweest van een van de twee teksten in het begin en de twee andere.

Monsieur Monfils, je sens que la Chambre souhaite ouvrir le débat. Y a-t-il un problème majeur? Dois-je faire prendre une décision à ce sujet?

12.09 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, à partir du moment où vous adoptez un classement par catégorie, cela me convient. Encore que, si je comprends bien, la proposition de M. Lenssen est la suivante: au lieu du titre "Interdiction des régulateurs de vitesse classiques", il se contente, dans le nouvel intitulé, de demander une enquête. C'est bien cela?

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.

Le **président**: Je ne discute pas du fond, je veux clarifier les choses pour nos débats.

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

12.10 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, si vous clarifiez par catégorie, à ce moment-là, on pourra s'en sortir en sachant bien de quoi on discute. Sinon, comme vous l'avez très bien dit à la suite de mon intervention, on ne sait plus où on en est.

Le **président**: Le rapport de Mme De Bue, à qui je vais donner la parole dans un instant, traite des quatre résolutions, mais la discussion se fera séparément.

12.11 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Voorzitter, met alle respect, ik weet niet wat de heer Monfils bezielt.

12.11 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je ne comprends pas bien l'attitude de M. Monfils.

De **voorzitter**: We zullen de discussie aangaan.

12.12 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Hij was trouwens niet aanwezig in de commissievergadering. Ik ga een keer op het spreekgestoelte en dat is voor beide onderwerpen. Trouwens, dat is allemaal een groot verkeersveiligheidsdebat, mijnheer de voorzitter. Ik ga het dus hebben over ISA en over de kruissnelheidsregelaar. Ik zie echt het probleem van de heer Monfils niet.

De **voorzitter**: Iedereen kan zijn toespraak en zijn debat voeren zoals hij wil, maar ik zit ermee verveeld om dat te splitsen omdat ik maar een rapporteur heb en dat blijkbaar in een teug gaat. Dat is wel een beetje speciaal. Mijnheer Ansoms, wat uw voorstel betreft, moet ik een aparte stemming organiseren omdat de procedure van artikel 88 verschillend is.

12.13 Daan Schalck (sp.a-spirit): Voorzitter, ik heb er absoluut geen probleem mee om in de bespreking de zaken samen te nemen. Alleen hadden wij in de commissie afgesproken dat de vier voorstellen, zijnde 229, 365, 758 en 138 afzonderlijk ter stemming zouden gelegd worden. Dit kan perfect in de bespreking en we zullen zien wie zich daarvoor inschrijft. Ik denk dat we geen probleem hebben met het feit of er een dan wel twee besprekingen moeten worden gehouden.

De **voorzitter**: Als iemand, zoals de heer Mortelmans, zegt dat hij alles in een keer bespreekt, gaan we daarvoor geen accordeonsysteem toepassen. Ik stel het volgende voor.

Je donnerai d'abord la parole à Mme De Bue pour son rapport. La discussion portera ensuite sur quatre propositions puisque la dernière est rejetée.

Discussion Bespreking

La discussion est ouverte.
De bespreking is geopend.

12.14 Valérie De Bue, rapporteur: Monsieur le président, chers collègues, comme vous l'avez précisé, le présent rapport concerne deux propositions de loi et trois propositions de résolution.

La proposition de loi de M. Ansoms visant à réglementer l'installation de régulateurs de vitesse a été rejetée par la commission de l'Infrastructure. La proposition de loi de MM. Schalck et De Coene visant à interdire l'utilisation de ces régulateurs n'a pas fait l'objet d'un vote à la demande de son auteur principal. Par conséquent, je me limiterai aux trois propositions de résolutions: deux émanaient du VLD, l'une déposée par M. Lenssen portant sur les cruise control classiques, l'autre signée par M. De Padt sur les systèmes intelligents. Une troisième proposition résultait de l'initiative de MM. Schalck et De Coene qui entendaient imposer le limiteur de vitesse intelligent aux personnes censées donner l'exemple.

A l'origine de chacune de ces propositions, on retrouve la préoccupation relative au rôle que pourrait jouer le régulateur de vitesse dans les collisions impliquant principalement des poids lourds. Les accidents sur l'autoroute E17 représentent le scénario catastrophe que les différents auteurs tendent d'empêcher en modifiant le comportement des conducteurs.

12.12 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je vais aborder les deux sujets. Il s'agit d'un grand débat sur la sécurité routière.

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.

12.13 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.

12.14 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

La commission de l'Infrastructure a entamé ses travaux par des auditions au cours desquelles ont été entendus des représentants des professionnels du secteur, tant au niveau des utilisateurs que des constructeurs. L'opinion d'experts académiques a également été recueillie.

Malgré des approches différentes par leur origine, de nombreux intervenants se sont réunis autour des mêmes conclusions. Citons les principales d'entre elles:

1. Rien ne permet, sur la base des statistiques actuellement disponibles, d'établir de manière probante un lien de cause à effet entre l'utilisation du cruise control et la survenance d'accidents de roulage. Par conséquent, une interdiction générale ne peut être retenue.
2. L'analyse des accidents met fréquemment en cause les chantiers routiers et, dans certains cas, l'utilisation du cruise control n'est pas conseillée. Dès lors, une interdiction d'utilisation pourrait se justifier.
3. Les régulateurs de vitesse, et plus particulièrement les systèmes intelligents qui ont fait l'objet d'auditions séparées, présentent néanmoins des avantages, également sur le plan écologique, qui justifient que leur développement soit soutenu. Ainsi, des recherches et des expériences-pilotes doivent être menées avant d'envisager toute généralisation.
4. Il y a lieu de tenir compte du contexte européen pour légiférer dans cette matière, tant au niveau des cruise control qu'au niveau des systèmes ISA.

Les travaux de la commission ont également été influencés par la décision prise lors du Conseil des ministres d'Ostende, au cours duquel il a été décidé de prévoir un panneau interdisant l'utilisation du cruise control. Il appartiendrait alors aux gestionnaires des voiries de placer ou non ce panneau aux abords d'un chantier.

Cette mesure a été diversement appréciée par les membres de la commission en raison de l'impossibilité pratique de contrôler le respect de l'interdiction d'utilisation. L'annonce de cette mesure par le ministre de la Mobilité a eu pour conséquences, d'une part, que M. Schalck a demandé de ne pas voter sa proposition et, d'autre part, que des amendements ont modifié les propositions de résolution initiales.

En conclusion des deux après-midi d'audition et des débats en commission de l'Infrastructure, les résolutions présentent au gouvernement dans leur forme finale les demandes suivantes:

1. Ouvrir une enquête sur les causes des accidents de la circulation impliquant des camions, en particulier sur l'incidence des régulateurs de vitesse, sur le comportement du chauffeur au volant et sur la corrélation entre le régulateur de vitesse et les accidents.
2. Lors de l'achat ou du leasing de véhicules de service pour les cabinets ministériels et de voitures pour les ministères, veiller à ce que ceux-ci soient équipés du système ISA.

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.

3. Obliger les chauffeurs de ces véhicules de service à utiliser les systèmes ISA.

4. S'efforcer de généraliser et, à terme, de rendre obligatoire le système ISA, dans sa variante "ouverte" et "semi-ouverte". Se baser à cet effet sur les études scientifiques qui ont déjà été réalisées ou qui s'imposent, ainsi qu'étudier l'impact du système "fermé" sur la sécurité routière et l'adhésion sociale à cette mesure.

Tels sont les textes qui sont soumis, chers collègues, à votre approbation.

De **voorzitter**: Voor de bespreking heb ik al ingeschreven: de heer Ansoms, de heer Mortelmans, Mme Dieu, de heer Lenssen en de heer De Padt. Ik zal beginnen met de heer Ansoms en dan Mme Dieu.

Mijnheer Ansoms, u begint. U behandelt toch het geheel, ook uw eigen voorstel?

12.15 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, beste collega's, nog te dikwijls gebeuren er ernstige ongevallen op onze autosnelwegen. Wanneer daar vrachtwagens of autobussen bij betrokken zijn, zijn de gevolgen meestal zeer dramatisch. Dan komen er allerlei reacties. Er is verontwaardiging en er worden allerlei wensen geuit, er worden allerlei eisen gesteld, er worden allerlei voorstellen gedaan. Zo ook vorig jaar rond deze tijd, toen op de E17 kort na elkaar verschillende zware ongevallen gebeurden waar vrachtwagens bij betrokken waren. De verontwaardiging was algemeen.

Ik heb opnieuw de pers van een jaar geleden doorgenomen. Er waren reacties vanuit zowel de sector als vanuit de politiek. Zij waren eigenlijk allemaal nogal eensluidend, in de zin dat de vrachtwagenchauffeurs zelf een verbod op cruise control wel zagen zitten. SAV – toch een belangrijke organisatie van transporteurs – pleitte radicaal voor een verbod, op basis van de technische-voertuigenwet, van cruise control. Ook naar aanleiding van het recente zware ongeluk met de autocar in Wallonië hebben de vertegenwoordigers van de autobus- en autocarondernemers radicaal gepleit voor het verwijderen van cruise controlsystemen uit de autobussen. Ook Febetra en Febiac – zij het ietwat genuanceerder – hebben zich uitgesproken om iets te doen inzake die problematiek van cruise controls in vrachtwagens en autobussen. Dus, ik mag zeggen dat er vanuit de sector een duidelijk signaal was om paal en perk te stellen aan cruise control in vrachtwagens en autobussen.

De politiek volgde uiteraard. Wij noteerden een wetsvoorstel van collega Schalck om het verbod op het gebruik van cruise control in de wegcode in te schrijven. Er was de resolutie-Lenssen, die nog verder ging en radicaal pleitte voor het verwijderen van de klassieke cruise control uit vrachtwagens. De titel liegt er niet om: "Cruise control in vrachtwagens verbieden. Voorstel van VLD'er Georges Lenssen kan dit najaar" – dus vorig jaar – "reeds goedgekeurd worden." Er waren nog artikels in dezelfde zin: "Cruise control wellicht verboden in oktober." Oktober 2003 was dat.

Ook wijzelf hebben toen een wetsvoorstel ingediend dat consequent was en volgde wat onder andere SAV en de autocarondernemers zeiden, te weten dat in het kader van de technische-voertuigenwet

12.15 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 inconvénients. 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

klassieke cruise control in vrachtwagens en autobussen moet worden verboden. Wij – en velen met ons – zijn ervan overtuigd dat de cruise control in een vrachtwagen inderdaad bepaalde voordelen heeft – dat zal ik niet ontkennen: vanuit ecologisch oogpunt is er een minderverbruik, en ook de vermoeidheid van de chauffeur zal minder snel toenemen – maar de nadelen zijn ook duidelijk: verlies van concentratie, zich meer bezighouden met allerlei andere zaken dan letten op de weg, enzovoort. Bovendien; zeker in Vlaanderen, kunnen wij moeilijk spreken van een autowegennet waar cruise control kan gebruikt worden. Het is één groot verstedelijkt gebied met op- en afritten en zeer druk verkeer, waar het eigenlijk niet mogelijk is op een veilige manier met cruise control te rijden.

Daarom hebben wij een wetsvoorstel ingediend om voor eens en voor altijd in een wettelijke basis te voorzien en om de minister de mogelijkheid te geven om bij koninklijk besluit dergelijke toestellen technisch te verbieden in vrachtwagens of autobussen.

Vandaag bespreken we het resultaat van verschillende besprekingen. Ik betreurt dat het resultaat zo mager is. Er rest eigenlijk niet veel meer van die verontwaardiging en nog minder van al hetgeen toen geëist en voorgesteld werd. De resolutie van collega Lenssen is beperkt gebleven tot nog slechts één regel. Ze zegt dat er een studie moet gemaakt worden van ongelukken met vrachtwagens. Het woord cruise control moest zelfs verdwijnen uit de titel. Het had ook geen voorwerp meer. Uiteindelijk is de wettelijke oplossing vanuit het beleid beperkt gebleven tot een nieuw verkeersbord. Dat is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 april laatstleden. Een verkeersbord is wat het is. Ik zal zo dadelijk aantonen dat het niet veel zal veranderen aan de situatie.

Ik betreurt die gang van zaken. Ik ben er immers van overtuigd dat het moment rijp was. Gezien de grote eensgezindheid in de sector, gezien de politieke consensus om een stap verder te zetten hadden we moeten doorduwen en hadden we de wet moeten aanpassen om voor eens en voor altijd dergelijke toestellen te verbieden. Het had dan wel op termijn moeten gebeuren omdat het in overleg moet gebeuren en op Europees vlak. Men had voor eens en voor altijd een wettelijke basis kunnen geven aan deze facultatieve uitrusting, samen met vele andere facultatieve uitrustingen, de gekende accessoires van auto's. Indien de minister op basis van objectieve gegevens, op basis van wetenschappelijke studies vindt dat dergelijke facultatieve uitrustingen of accessoires de veiligheid in gevaar brengen, dan kan hij ze op die manier ook verbieden.

Dat was eigenlijk de bedoeling van ons wetsvoorstel. Wij wilden dit inschrijven in de wet. Het gaf de kans om de techniciteit die in volle ontwikkeling is wat cruise control betreft op de voet te volgen. We hebben dat gehoord tijdens de hoorzittingen. Het geeft ook de kans om andere betwistbare facultatieve uitrustingen eventueel op een wettelijke basis te reglementeren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de gsm. Men mag volgens de wet in de auto niet telefoneren met een gsm. U moet maar eens rondkijken wanneer u op de weg rijdt. Niemand trekt zich daarvan iets aan. Er wordt lustig getelefoneerd, op de autosnelweg aan 120 km/u, op vier meter afstand van de vorige auto. Dat gaat gewoon door. Daarop wordt trouwens ook niet gecontroleerd. Hoe kan men daarop trouwens ook controleren?

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.

Hetzelfde probleem stelt zich met de boom-boomcars, met de geluidsinstallaties die in sommige auto's ingebracht worden. Er bestaan wetenschappelijke studies, onder meer van de professoren Pauwels en Hens van de VUB. Zij zeggen dat dit zeer gevaarlijk is en dat het zou moeten verboden worden. Het gaat gewoon door. Er wordt niets aan gedaan. Het wordt tijd dat wij als wetgever daaraan een basis geven en dat de minister op basis van die rapporten kan reglementeren.

Dus niets daarvan. Wat is er uit de bus gekomen? Een verkeersbord. Dat verkeersbord zal ergens moeten geplaatst worden, maar dat zal zeer beperkt zijn. Mijnheer de minister, zo'n verkeersbord moet ergens een zone aanduiden waar men de cruise control niet mag gebruiken, maar moet ook het einde van die zone aanduiden. Als u dat op de Vlaamse autosnelwegen wil plaatsen, dan zult u honderden, zo niet een paar duizend – ik weet niet hoeveel op- en afritten er zijn – van die borden moeten plaatsen om bijvoorbeeld een ganse snelweg van grens tot grens te verbieden voor cruise control. Ook het einde van de zone moet immers aangeduid worden, wat minstens veronderstelt dat er op elke op- en afritconstructie borden moeten komen. Er staan al zo veel borden langs onze autowegen, veel te veel, dat weet u ook. U gaat er dus nog eentje bijplaatsen. Het zal dus maar zeer beperkt zijn dat dit bord her en der eventueel kan worden geplaatst.

Ten tweede, de controle op het gebruik van de cruise control is eigenlijk niet te doen. Hoe kan men controleren of de cruise controle aan of af staat? Men kan dat wel achteraf eventueel controleren bij een controle van de tachograaf, bij een ongeval of bij een controle op rij- en rusttijden. Maar dat gebeurt ook al niet of zeer weinig in ons land. Er zal dus, zoals bij het gsm'en, in feite niet gecontroleerd worden en niemand zal er zich iets van aantrekken.

Ten derde, als er dan al gecontroleerd wordt, is de vraag of het rechtskracht heeft voor de buitenlandse chauffeurs. Het is een nationaal verkeersbord dat niet aangemeld werd op basis van de Conventie van Wenen, waarvoor er dus geen overleg is geweest met andere landen. Er zijn specialisten die beweren dat, indien men deze procedure niet heeft gevolgd en bijvoorbeeld een buitenlands vrachtwagenchauffeur een overtreding zou begaan op basis van dit verkeersbord, dit niet rechtskrachtig zou zijn. Daar zit een zekere logica in. Hoe kan iemand in Zweden weten dat hier op 30 april zo'n verkeersbord van kracht is geworden? Er is nooit overleg over geweest in de Conventie van Wenen en het heeft dus ook geen internationale draagkracht gekregen. Er zijn heel wat juristen die dit op een eenvoudige manier kunnen weerleggen ingeval er een boete zou gebeuren op basis van een overtreding van dit bord.

Ten slotte, als er dan al gecontroleerd wordt – maar dat zal niet veel gebeuren – en als er dan al een boete aan verbonden wordt, heb ik u gevraagd, mijnheer de minister, wat die boete zal zijn. Een gewone overtreding. Een gewone overtreding voor zoiets belangrijks! 50 euro dus. Jongens, waarmee zijn we bezig? We geven hier de indruk – daar gaat het over en dat is ook mijn grote kritiek – dat na zo'n maatschappelijk debat in de media, na dergelijke grote verwachtingen die gecreëerd werden en nadat de sector zeer ver is meegegaan om daar eens en voorgoed een definitieve oplossing aan te geven dit alles met een sisser afloopt, met een verkeersbord dat af en toe op

enkele plaatsen zal kunnen worden geplaatst, dat niet controleerbaar is, waarschijnlijk niet van kracht is voor buitenlandse vrachtwagenchauffeurs – waar eigenlijk de nood het grootst is – en waarvan ten slotte een overtreding beboet wordt met een financiële boete van 50 euro.

(...): (...)

12.16 Jos Ansoms (CD&V): Voor dit wel, dat is nogal duidelijk. Als het zo is dat het in Vlaanderen heel gevaarlijk is om met cruise control met een vrachtwagen over de snelweg te rijden... Het is gevaarlijk. Dat zegt u, dat zegt iedereen en dat zegt de sector zelf. De vrachtwagenchauffeurs pleiten er zelf voor om dit te verbieden. Dan komt u aan met een verkeersbord waarvan de rechtskracht betwistbaar is, dat u maar op een beperkt aantal plaatsen zult kunnen zetten en dat men niet kan controleren.

Dat wordt dan beboet met 2.000 frank of 50 euro. Dat is het dan. Hiermee geeft u dus geen oplossing aan het probleem van de cruise control in het verkeer. Het is nogmaals een illustratie van de wijze waarop, de lichtzinnige wijze waarop men eigenlijk de verkeersveiligheid benadert. Paars blijft regeren bij aankondiging: er zijn eerst straffe uitspraken gedaan door de heer Lenssen en anderen, dat het moest verboden worden. Met resoluties zou het voor oktober vorig jaar een feit zijn, maar de praktijk, wat men er uiteindelijk aan doet, wat het resultaat is van dit alles, is zeer, zeer mager en zal spijtig genoeg geen oplossing bieden voor dit probleem.

Er is iets, inderdaad: er is iets. Dat hebben we vorig jaar ook meegemaakt. In de aanloop naar de verkiezingen moest er een verkeerswet zijn, om mevrouw Durant iets te geven. U weet intussen wat die verkeerswet is geworden. We hebben vorig jaar meegemaakt dat de heer Verhofstadt een wet wilde voor de verzekering tegen natuurrampen. We weten wat ermee gebeurd is. Men gaat gewoon verder. U wil absoluut voor 13 juni 2004 iets doen. U wil iets doen. Maar wat is dat, iets? Wat is het resultaat van dat iets doen? Dat is dus: niets. Dat is het juist: u geeft de bevolking de indruk dat u op ernstige wijze de problematiek van de cruise control in het verkeer aanpakt, maar u doet het in feite niet. Het kan wel dienstig zijn voor een mooie titel een dag in de krant.

Dat wordt nog eens geïllustreerd door het volgende punt: de ISA. Daar kennen we twee resoluties vanuit de meerderheid. Wij steunen die resoluties, want wij zijn er voorstander van dat alle mogelijkheden aangegrepen worden om het ISA-systeem verder tot ontwikkeling te brengen, omdat wij geloven dat inderdaad de verkeersveiligheid daarmee gediend is en dat er mogelijk experimenten moeten blijven gebeuren. Men moet de zaak wel wat relativiseren. Ik zat op een gegeven ogenblik op de VRT in een debat met Hendrik Daems – de nieuwe fractieleider – en die stelde het namens de VLD zo voor dat ISA in de plaats zou komen van snelheidscontroles. Als men een ISA-systeem had, moest men geen onbemande camera's meer hebben en moest men niet meer controleren. Dat was dus ideaal voor een liberaal fractieleider, om zoiets te kunnen zeggen en de huiskamer in te sturen. Natuurlijk moet men dat relativiseren. Doch, het is er nog niet en we spreken alleen nog maar over een open of halfopen ISA-systeem. Wanneer men dat in de plaats van controles wil stellen, moet men een gesloten systeem hebben. Daar zijn we nog niet aan

12.16 Jos Ansoms (CD&V): 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 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

toe, als het er al ooit van komt. Toch wordt het aan de media zo voorgesteld: stop met al dat ouderwets gedoe van controleren en van de mensen pesten en plagen met onbemande camera's, want wij zijn voor de vooruitgang en voor het ISA-systeem en dan moet er niet meer gecontroleerd worden. Ik wil alleen maar zeggen dat de realiteit iets helemaal anders is.

Bovendien rijst hier natuurlijk de vraag welke VLD er spreekt.

Er is een resolutie ingediend door de backbenchers van de VLD. Zij vragen met aandring dat de ministers van deze regering in hun auto een snelheidsbegrenzer zouden plaatsen. De resolutie werd unaniem goedgekeurd door de commissie. 's Anderendaags kwam er een persmededeling – waarschijnlijk van de heer Schalck, ik kan mij niet voorstellen dat ze vanuit de VLD kwam – volgens dewelke alles geregeld was en dat alle ministers binnenkort met een auto zouden rijden die uitgerust is met een snelheidsbegrenzer. Ook de VLD wenst dat, althans sommige leden ervan. De heren Verhofstadt en Dewael reageerden evenwel onmiddellijk door te zeggen dat zij aan die flauwekul niet meedoen.

De grote vraag voor ons is natuurlijk: gaat het hier over de VLD van Jean-Marie Dedecker, Verhofstadt en Dewael, of gaat het over de VLD van Guido De Padt en nog een paar anderen? Welke VLD spreekt in dit debat? Het is toch al te gek op welke belachelijke en lichtzinnige manier men spreekt over zo'n belangrijke zaken. Daarover ben ik het met de minister eens, het gaat over verkeersveiligheid en het voorkomen van slachtoffers. Onze vraag is, en wij zullen het antwoord daarop misschien straks kennen, of misschien komen wij het nooit te weten: welke VLD moeten wij in deze geloven, de VLD van Jean-Marie Dedecker, Verhofstadt en Dewael, of de VLD van Guido De Padt en enkele andere brave, goedmenende burgemeesters die vinden dat er iets moet worden gedaan aan de verkeersveiligheid?

CD&V zal in elk geval de resoluties over de invoering van ISA, ook bij de ministers, volmondig steunen.

12.17 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, la sécurité routière est une des priorités du Parti socialiste, n'en déplaise à M. Ansoms, et nous désirons continuer à nous inscrire dans les objectifs fixés en début de législature par le gouvernement, à savoir une diminution de 50% du nombre de tués sur nos routes d'ici à 2010.

Même si l'on constate globalement dans l'Union européenne une amélioration lente et régulière du niveau de sécurité – en 30 ans, le trafic routier dans l'Europe des Quinze a augmenté de 30% mais le nombre de morts sur la route a heureusement diminué de moitié –, la situation reste cependant socialement inacceptable et difficilement justifiable pour le citoyen. A cet égard, les propositions de loi ou résolutions que nous avons examinées quasi conjointement en commission de l'Infrastructure nous ont permis d'appréhender le phénomène de ces nouvelles technologies de sécurité. Comme cela a été dit, nous avons examiné en particulier les systèmes des régulateurs et adaptateurs de vitesse. On peut dire que ces systèmes n'ont presque plus de secret pour les membres de la commission!

soutiendra néanmoins les résolutions sur l'ISA.

12.17 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.

Chacun sait que la Belgique est un mauvais élève sur le plan de la sécurité, quand on la compare avec la Suède, le Royaume-Uni ou les Pays-Bas. Monsieur Ansoms, contrairement à ce que vous dites, nous avons pu participer à un séminaire organisé par le ministre Anciaux et les Suédois, qui sont venus nous expliquer comment ils avaient mis en œuvre leur système de sécurité. Le gouvernement est donc attentif à ce problème.

Par ailleurs, dans la presse de ce jour, nous avons pu constater que les accidents mortels sur nos routes diminuent. Mais ce n'est pas suffisant. Par conséquent, nous devons réagir et trouver des solutions. Les voitures qui circulent sur nos routes sont les mêmes que celles qui circulent sur le réseau routier à l'étranger. Dès lors, après avoir entendu les différents représentants du secteur, nous avons pensé que nous devons englober le nouveau concept des adaptateurs et régulateurs de vitesse dans une réflexion plus globale. C'est ainsi que nous estimons nécessaire d'associer à cette analyse les dimensions liées à l'infrastructure et aux facteurs humains.

Pour nous, l'interaction du véhicule avec son environnement et avec le conducteur est un élément important. Aussi sophistiqués soient-ils, ces systèmes doivent toujours permettre au conducteur de garder la responsabilité finale. Le conducteur doit être à même d'intervenir à tout moment. Afin de mieux nous préparer aux réalités, ma collègue Annick Saudoyer a déposé toute une série de propositions de loi destinées à encourager les techniques de conduite défensives et préventives. Monsieur Ansoms, vous pouvez constater que, malgré vos allégations, nous sommes sur la bonne voie!

D'autres initiatives existent au niveau européen, à savoir la fixation d'un cadre méthodologique pour l'identification de moyens pratiques et leur diffusion via la rédaction de guides techniques. Ce programme d'action vise aussi à améliorer la collecte et l'analyse des données relatives aux accidents et dommages corporels et à poursuivre ainsi la recherche et le développement pour inventer les solutions de demain.

En tant que socialiste, une autre question me tient à cœur, c'est l'accessibilité à ces nouvelles technologies. Il faut absolument démocratiser la sécurité. A l'heure actuelle, ce qui est accessible à l'acheteur d'une belle berline ne l'est certes pas à l'acheteur d'un petit véhicule.

Il est essentiel que le conducteur soit bien informé sur le fonctionnement des nouvelles technologies et qu'il puisse en évaluer correctement les avantages et les inconvénients.

Il reste enfin les obstacles légaux. La législation européenne doit évoluer en parallèle avec le développement de ces technologies. Vous avez déjà relevé ce point.

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

Dans ce cadre, je suis intervenue, après les travaux en commission, auprès de l'Union des villes et communes de Wallonie afin de voir si elle ne pouvait pas mettre sur pied un système analogue à celui qui a

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.

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

été expérimenté à Gand (le système ISA). Une réponse à ce sujet m'a été donnée ce matin. Ainsi l'Union des villes se dit favorable à ce genre d'expérience, mais souhaite une subvention car jusqu'à présent, elle a tout axé sur l'infrastructure. De plus, il lui est difficile d'intervenir sans subvention.

A la suite des travaux menés en commission, le groupe socialiste envisage de voter les propositions de résolution de MM. Lenssen, Schalk et De Padt car elles répondent dans une certaine mesure à nos préoccupations. Par contre, monsieur Ansoms, nous ne pouvons voter votre proposition de loi car, si elle vise à interdire l'installation des régulateurs, elle ne constitue qu'un emplâtre sur une jambe de bois. En effet, vous n'êtes pas sans savoir que de nombreux camions immatriculés à l'étranger traversent notre pays. Or, il est bien difficile de prévoir des mesures les concernant.

En conclusion, je tiens à rappeler que la mobilité constitue pour le Parti socialiste un maillon central de la vie en société. Sans elle, les liens sociaux, économiques et culturels ne connaîtraient pas leur développement actuel.

Une politique de mobilité efficace doit donc constituer une réponse adéquate, tant en termes d'offre que de qualité, aux besoins croissants exprimés par la population et les entreprises.

Une mobilité durable ne peut être qu'une mobilité solidaire et soucieuse de l'environnement.

C'est la raison pour laquelle le PS souhaite privilégier une mobilité qui rétablit l'égalité entre les usagers, réduit les nuisances sur l'environnement, diminue les effets négatifs sur la santé et accroît la sécurité dans les déplacements.

12.18 Georges Lenssen (VLD): Mijnheer de voorzitter, toen vorig jaar heel wat kop-staartaanrijdingen waarbij vrachtwagens waren betrokken, aanleiding tot file gaven, heb ik aan de minister van Mobiliteit gevraagd om een studie te laten maken om te onderzoeken of er een oorzakelijk verband was tussen kop-staartaanrijdingen met vrachtwagens en het gebruik van het klassiek cruise-controlsysteem.

Vermits daaraan geen gevolg werd gegeven, heb ik in september 2003 een voorstel van resolutie ingediend met drie vragen.

Ik heb ten eerste gevraagd om het gebruik van traditionele cruise-controlsystemen bij vrachtwagens te verbieden.

Ten tweede heb ik gevraagd om eventueel fiscale stimuli te geven voor het gebruik van intelligente systemen van cruise control, waarbij een voertuig dat een ander voertuig nadert, automatisch vertraagt.

Ten derde heb ik gevraagd om toch nog een onderzoek te doen naar de correlatie tussen zware ongevallen met vrachtwagens en het gebruik van een klassiek systeem van cruise control.

Iedereen voelt aan dat het gebruik van een traditioneel systeem van cruise control kan leiden tot concentratiestoornissen en tot passief rijgedrag, wat kan leiden tot laattijdige reacties bij obstakels waarvoor snel moet worden geremd. Daarom waren wij op het idee gekomen

12.18 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

om een voorstel te doen om hierover een studie te laten maken. Ik moet wel toegeven dat de regering zeer snel op de bal heeft gespeeld en in haar bijzondere Ministerraad van 20 en 21 maart in Oostende al heeft voorgesteld om een nieuw verkeersbord te laten ontwikkelen door de minister van Mobiliteit. Dat zou de Gewesten moeten toelaten om op kritische en gevaarlijke punten bij slecht weer, bij werken of bij file het gebruik van cruise-controlsystemen te verbieden.

Eerlijk gezegd vind ik dat dat een goede oplossing is. Ik vind dat men de cruisecontrolsysteem niet overal moet verbieden, maar dat men met de plaatselijke omstandigheden rekening moet houden. Ik vind ook dat men dat niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor auto's moet toepassen. Als het gevaarlijk is voor vrachtwagens, is het uiteraard ook gevaarlijk voor auto's.

Ik kan mij aansluiten bij het voorstel dat door de Ministerraad is ontworpen. Daarom heb ik mijn eerste punt, namelijk het verbieden van cruise-controlsystemen bij vrachtwagens, ingetrokken. Ik heb het volste vertrouwen in de minister: hij heeft het verkeersbod zeer snel laten ontwikkelen, zodat het nu op de juiste locaties kan worden gebruikt door de Gewesten. Daarom heb ik mijn eerste punt van resolutie ingetrokken.

Wij hebben duidelijk gekozen voor een voorstel van resolutie en niet voor een uitwerking in de wet inzake de technische voertuigen, zoals CD&V had voorgesteld. Het installatieverbod in voertuigen is een Europese materie. Het zou dom zijn dat wij op Belgisch niveau het installeren van cruise-controlsystemen zouden verbieden, terwijl het wel toegelaten is voor voertuigen van buiten België. Dat zou niet correct zijn. Daarnaast zouden voertuigen die in België geen cruise-controlsysteem mogen hebben, het systeem in het buitenland, waar het toegelaten en veilig is, niet kunnen gebruiken. Daarom hebben wij geopteerd voor een voorstel van resolutie en niet voor een voorstel tot wetswijziging.

Het tweede voorstel dat wij deden, was om fiscale stimuli te geven. Dit punt werd niet weerhouden in de commissie. Ik heb hierover echter samen met collega's uit de meerderheid een amendement ingediend om de regering te vragen de opportuniteit te laten onderzoeken om, wanneer het uitgewezen is dat deze systemen de verkeersveiligheid werkelijk ten goede komen, een fiscale stimulans te geven voor intelligente cruise-controlsystemen. Wij laten de regering in deze volledig vrij om de mogelijkheid te overwegen de opportuniteit hiervan te onderzoeken.

Wat betreft mijn derde punt, met name het onderzoeken of er een causaal verband is tussen ongevallen met vrachtwagens en het gebruik van cruise control, heeft de regering haar voornemens kenbaar gemaakt. Wij hebben dit punt echter toch ter stemming voorgelegd in de commissie. Ik zou het hier vandaag uiteraard graag goedgekeurd zien, al was het maar om de druk op de ketel te houden. Verkeersveiligheid belangt ons immers allen aan. Indien wordt uitgewezen dat het gebruik van de traditionele cruise control nefast is voor de verkeersveiligheid, laten we er dan snel werk van maken en aan de minister vragen deze studie zo snel mogelijk te laten uitvoeren.

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.

12.19 **Philippe Monfils** (MR): Monsieur le président, chers

12.19 **Philippe Monfils** (MR): Ik

collègues, je commencerai par féliciter le rapporteur, Mme De Bue, du travail qu'elle a mené, d'autant plus difficile qu'en effet - je l'ai constaté de même que les collègues, même si je ne suis pas suivi quant au renvoi en commission – les propositions s'enchevêtraient. Ce travail est clair et nous permet une vision très précise de ce qui s'est passé en commission.

Tout le monde ne peut pas travailler dans la même commission. Un collègue m'a reproché tout à l'heure de ne pas y participer. Je répondrai alors qu'il ne met pas non plus les pieds dans la commission que je préside! Je n'interdirai jamais à un membre qui ne vient pas en commission de la Défense nationale d'intervenir dans un problème touchant à la Défense nationale. Tous les parlementaires sont égaux dans tous les secteurs relevant des compétences de l'Etat fédéral.

Cela étant, ni moi ni mon groupe n'avons d'objection particulière sur la proposition de résolution de notre collègue M. Lenssen. Il faudrait être idiot pour ne pas accepter une étude. A partir du moment où un secteur n'est pas couvert par une véritable analyse approfondie, il est intéressant de procéder à une étude.

Si le gouvernement reçoit cinq sur cinq la résolution, si elle est votée, je n'ai pas de doute qu'il s'efforcera de demander à de véritables experts, neutres de préférence, non engagés et n'appartenant pas uniquement à l'Institut belge de sécurité routière, de procéder à une analyse concernant les accidents, notamment ceux impliquant des camions.

Je sais que cela a été modifié en commission, mais je remarque que la résolution qui demande une étude n'est pas en symbiose avec les considérants qui eux-mêmes avancent dans le jugement porté: ils anticipent sur l'étude. Par exemple, ils constatent que l'utilisation des limiteurs de vitesse classiques peut entraîner des troubles de concentration. On sait qu'il s'agit là du résultat de débats en commission et qu'initialement, la proposition n'était pas constituée de cette façon. Elle en est arrivée à un système de demande d'analyse, d'enquête et je n'ai pas d'objection sur le sujet.

Passons maintenant au deuxième point: les diverses propositions qui prévoient des régulateurs de vitesse.

Je vous avoue qu'une fois de plus, je ne comprends pas cette manie d'interdiction. D'abord, pour l'instant, il n'y a pas de généralisation du régulateur de vitesse: bien peu de voitures en sont équipées, sauf certaines datant d'un ou deux ans au maximum. D'ailleurs, peu de conducteurs l'utilisent, et ce, pour différentes raisons. Et peut-être pour une raison oubliée par les auteurs des propositions: notre réseau urbain est tellement dense que les chances de rouler tranquillement à 120 km/h pendant 42 kilomètres sans toucher à son accélérateur sont bien minces, en Flandre comme en Wallonie.

On oublie cependant que ce régulateur de vitesse présente un certain nombre d'avantages pour ses utilisateurs. D'abord, pour les fanas de limitation de vitesse, le régulateur évite de pousser sur l'accélérateur. Un conducteur qui a réglé son régulateur sur 120 km/h n'a pas tendance à pousser de temps à autre pour monter à 140 ou 150 km/h.

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 autobestuurders beschikken immers over een cruise control en nog minder bestuurders maken er gebruik van, gelet op de verkeersdrukke 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

Les partisans absolus de la limitation de vitesse – ce n'est pas mon cas mais il y en a dans cette assemblée - devraient au contraire applaudir en se disant qu'un régulateur permet d'éviter les tentations.

Ensuite, tout le monde sait très bien que c'est écologique. N'importe quelle entreprise de transport par camion vous dira qu'un régulateur de vitesse bien conçu permet d'économiser une fameuse quantité de diesel ou, le cas échéant, d'essence. La raison en est simple: le conducteur accélère automatiquement pour maintenir une vitesse de 90 km/h sur l'autoroute, un peu plus qu'il ne le faut, alors que le régulateur de vitesse le fait de manière sérieuse. D'ailleurs, d'excellents collègues m'ont dit que depuis qu'ils utilisent un régulateur de vitesse, leur consommation a chuté facilement d'un litre/100 kilomètres. Quand on fait 40 000 ou 50 000 kilomètres par an, l'économie n'est pas négligeable.

Enfin, cela maintient une plus grande attention à la conduite. Pour les camions, on est débarrassé de l'obligation de regarder à la fois son compteur et son accélérateur. On sait que la conduite d'un camion n'est pas aussi simple que cela. Si on me dit que cela aboutit à l'assoupissement du conducteur, je répondrai que ce n'est pas du tout le cas et que les conducteurs s'assoupissent déjà actuellement. Avec les limites de vitesse à 120, on constate dans 30% des accidents une immense inattention du conducteur.

Tout cela aboutit à une remarque portant sur l'harmonisation européenne. Je vois d'ailleurs dans l'excellent rapport de Mme De Bue que la Febiac l'a signalé, en recommandant une analyse approfondie des accidents. Pour la Febiac, il est prématuré d'introduire une proposition de loi interdisant l'utilisation du "cruise control" sur véhicules utilitaires avant d'avoir vu comment cela se passe. Il n'y a pas seulement le fait que les conducteurs de camion s'endorment parce qu'ils utilisent un système de régulation de vitesse. Il y a toute une série de paramètres comme la formation du chauffeur ou des éléments techniques qu'on a l'air d'oublier.

Manifestement, pour beaucoup de parlementaires, la seule réponse aux drames de la route, c'est l'interdiction. Le couple interdiction/répression est le seul que MM. Ansoms et Delizée reconnaissent comme digne d'un véritable mariage. Je crois que le couple interdiction/répression n'est pas suffisant dans ce domaine, il y a aussi des éléments de prévention. Il faut savoir utiliser le contrôle technique non pour interdire mais pour prévenir. Sans entrer dans les détails, il existe une série de mesures, notamment au niveau du dépassement par un camion, qui sont prises par les sociétés elles-mêmes pour éviter des accidents, sans que les parlementaires ne doivent tenir de grands discours sur l'interdiction ou la répression, notamment la possibilité de freiner le camion ou d'avertir si le conducteur se rapproche trop près, la possibilité d'avertissement si le camion quitte sa bande de roulement sans mettre le clignotant, la possibilité d'éviter que le camion ne se retourne quand il est très chargé avec des semi-remorques.

Tout cela existe, tout cela coûte cher à l'entreprise et, par conséquent, est répercuté sur le citoyen. On pourrait très bien trouver des formules fiscales pour tout cela, ce que M. Lenssen envisage d'ailleurs dans sa proposition de résolution et que je trouve tout à fait

maximalsnelheid 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.

intéressante.

Finalement, plutôt que de privilégier la technique de l'interdiction, je préfère choisir celle de la prévention. Cela me paraît évidemment beaucoup plus important. D'ailleurs, que l'on ne vienne pas me dire que si de 1958 à 2000, le nombre de morts a diminué de moitié, c'est uniquement à cause des mesures de politique générale que nous avons prises! Il est évident que l'aménagement routier et la formation des conducteurs jouent un rôle en la matière ainsi que toute une série d'éléments.

En ce qui concerne le régulateur de vitesse, il se situe dans la ligne classique du projet de loi relatif à la sécurité routière. Haro sur la vitesse! Moins de 120 km/h, vous êtes un génie, à 122 km/h, vous êtes un chauffard! Moins de 90 km/h, vous êtes un type bien! A 94 km/h, vous êtes une véritable brute!

Je constate d'ailleurs simplement qu'en Allemagne, la vitesse est libre sur les autoroutes, mais avec des interdictions. L'Allemagne présente en la matière un taux remarquable. Si l'on se réfère aux derniers chiffres, l'Allemagne se situe en dessous de la moyenne européenne (8,3%), alors que notre pays connaît un taux de 12,9%. Or, chacun sait que les Allemands ne roulent pas nécessairement avec une ancienne 2CV ou avec des voitures de 61 CV. Il suffit de parcourir les autoroutes allemandes pour se rendre compte de l'allure à laquelle ils roulent. Sur l'autoroute, curieusement, le nombre de morts et d'accidents est beaucoup moins important.

Il ne faut jamais avoir conduit pour imaginer qu'un simple système d'interdiction de dépasser des vitesses limites suffira. Quotidiennement, des personnes se tuent à moins de 90 km/h sur les petites routes des Ardennes et à moins de 120 km/h sur les autoroutes. Il suffit de constater ce qui se passe le week-end, le samedi soir ou le dimanche matin. Une fois de plus, on se donne bonne conscience, à telle enseigne que même l'Institut belge de la sécurité routière a mentionné, dans le rapport de Mme De Bue, que ce système est à proscrire dans des endroits où l'importance du trafic est telle qu'il amènera, au contraire, de véritables dangers.

Monsieur le président, en conclusion, nous ne pouvons accepter cette haine anti-automobile qui conduira bientôt à implanter une puce dans le crâne de chaque conducteur afin de savoir s'il a même pensé à dépasser les limites de vitesse. Nous préférons agir et proposer des formules. Prochainement, Mme Lejeune le fera sur la formation et l'apprentissage de la conduite automobile. Nous portons également une grande attention aux progrès techniques de prévention, à l'aménagement du territoire et à la répression, bien entendu; non à la répression aveugle et généralisée comme vous voulez le faire, mais à la répression qui vise les cas les plus dangereux.

Je constate que, comme toujours, les accidents du week-end ne font pas l'objet d'une analyse approfondie. Comme toujours, il a fallu que ce soit les compagnies d'assurances qui prennent des attitudes bien précises à l'égard des nouveaux conducteurs, parce que nous ne sommes pas capables de trouver une majorité qui assume ses responsabilités. Comme toujours, on laisse tomber les "responsable young drivers" et autres et on leur donne quelques pépites pour leur faire plaisir, alors qu'il existe des propositions de ramener les jeunes à

domicile pour éviter qu'ils ne se tuent à l'aube et que l'on pourrait très bien aboutir à des systèmes de retour à domicile, ce qui permettrait à une série de jeunes et à leurs parents d'être satisfaits de la manière dont les événements se sont déroulés le week-end, plutôt que de découvrir la liste des décès le lundi matin.

Vous aurez compris, monsieur Lenssen, que le MR votera en faveur de la première proposition. Nous espérons que les autres seront renvoyées aux calendes grecques. Nous voterons naturellement contre les autres propositions de résolution.

12.20 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de staatssecretaris, mijnheer de minister, collega's, ik zou in de eerste plaats mevrouw De Bue willen bedanken voor het uitstekende verslag over een materie die, mijnheer Monfils, niet echt moeilijk is, want het ging over twee thema's, ISA en de kruissnelheidsregelaar.

Wat het ISA-systeem betreft, bestaan er inderdaad, als ik mij niet vergis, een drietal varianten.

Er is de open variant, die met zichtbare en/of hoorbare signalen de bestuurder waarschuwt dat hij te snel rijdt. Er is ook de gesloten variant, die rechtstreeks ingrijpt op de gaspedaal en deze zodanig afstelt dat de bestuurder niet harder kan rijden dan de aangegeven snelheid.

Ten slotte is er ook de halfopen variant, die, als ik mij niet vergis, werd getest in Gent en nu in een evaluatiefase zit. Bij die variant wordt er tegendruk uitgeoefend op het gaspedaal, waardoor de bestuurder automatisch minder gas zou moeten geven.

Een aantal argumenten spreekt niet helemaal in het voordeel van ISA. Bijvoorbeeld, het toestel achteraf installeren in een wagen kan problematisch zijn door interactie met alle andere elektronica en door een gebrek aan compatibiliteit met het voertuig. De kosten van de installatie zouden trouwens vrij hoog kunnen oplopen.

Dat de installatie van ISA rechtstreeks zou kunnen leiden tot een aanzienlijke vermindering van het aantal ongevallen en verkeersdoden, is nog altijd niet onomstotelijk aangetoond. Uit sommige onderzoeken blijkt dat slechts 30% van de verkeersongevallen mede worden veroorzaakt door overdreven of onaangepaste snelheid.

Een volgend argument is dat ISA op ecologisch vlak slechts voor een heel lichte afname van de uitstoot van schadelijke stoffen zou zorgen.

Bestuurders die vaak met de wagen rijden, aanvaarden het gesloten ISA-systeem niet, al kunnen open of halfopen varianten wel op hun instemming rekenen.

Dat zijn enkele argumenten die niet helemaal in het voordeel van ISA zouden kunnen spreken. De autoconstructeurs bijvoorbeeld zijn ook niet echt gewonnen voor ISA, vooral niet voor het gesloten systeem. Er zou ook een Europese standaard moeten komen. De Europese systemen zouden uiteraard op elkaar moeten worden afgestemd.

12.20 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% 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 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

Anderzijds zijn er natuurlijk enkele niet te ontkennen voordelen van het systeem.

De verzekeringspremies voor wagens zouden kunnen worden verlaagd.

De kosten van het toestel zouden aanzienlijk kunnen dalen, eens er sprake is van standaardisering. Bij het installeren van het toestel in nieuwe voertuigen zou zo een en ander op elkaar kunnen worden afgestemd. Bijvoorbeeld, de Zweedse overheid heeft aangegeven dat ze vanaf 2005 overeenkomsten wil sluiten met de autoconstructeurs. Vanaf 2008 zou de kwestie worden geregeld door een Europese richtlijn. De standaardisering is dus op komst.

De inzet van middelen en personeel ter handhaving van de snelheidslimiet zou kunnen dalen. Veel wegversmallingen, verkeersdrempels, flitspalen enzovoort zouden op langere termijn misschien wel overbodig kunnen worden. Dan spreken we echter niet over een termijn van vijftien of twintig jaar.

Wat ons betreft, wegen de voordelen dus duidelijk op tegen de nadelen. Het Vlaams Blok opteert er dan ook voor om zijn goedkeuring te geven aan de resolutie met betrekking tot de veralgemeende invoering van het ISA-systeem.

De voorstelling die, bijvoorbeeld, collega Daems geeft over dat ISA-systeem – hij heeft juist het halfroond verlaten – klopt natuurlijk niet. Het is niet zo dat er dan geen enkele controle meer noodzakelijk is. Daarenboven, als men vaststelt dat daags na de goedkeuring in de commissie een aantal ministers zeggen dat ze niet van plan zijn dat systeem te gebruiken, mogen wij toch wel vragen stellen over de bekommernis van de regeringspartijen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Dan moet ik inderdaad met de heer Ansoms vaststellen dat de VLD – en niet alleen de VLD – met een dubbele tong spreekt in deze zaak. Dat zal wellicht alles te maken hebben met de verkiezingen die op komst zijn.

De VLD doet dat inderdaad, collega Annemans, nogal dikwijls.

Wat de kruissnelheidsregelaar betreft – het zogenaamde cruise controlsysteem – was het duidelijk dat er nog bijzonder veel onduidelijkheid bestaat over de verantwoordelijkheid voor de ongevallen op de snelwegen. Vrachtwagenchauffeurs worden nog al vlug met de vinger gewezen als zou het gebruik van de kruissnelheidsregelaar in vrachtwagens de oorzaak zijn van de vele ongevallen op de autosnelwegen. Het imago van de vrachtwagen en de vrachtwagenchauffeur heeft de jongste jaren terecht of onterecht geleden onder deze inefficiënte whodunit-queeste. Terwijl de politiek, de publieke opinie en de media elkaar zonder exacte, meetbare cijfers overtuigen dat vrachtwagenchauffeurs cowboys zijn en een groot deel van de schuldenlast voor de ongevallen op hun schouders dragen, spreekt een loutere afweging van de voor- en nadelen van onverantwoord rijgedrag inzake vrachtvervoer deze hypothese eigenlijk voor een stuk tegen.

Mijnheer de voorzitter, collega's, vandaag gebeurt de analyse van de verkeersveiligheid in dit land door het BIVV. Het BIVV gebruikt hiertoe statistieken die haar ter beschikking worden gesteld door het NIS. Bij

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

een verkeersongeval met gekwetsten moet door de vaststellende politieambtenaar verplicht een formulier worden ingevuld waarin een aantal gegevens met betrekking tot het ongeval worden genoteerd. Deze vragenlijst, mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, is zeer beperkt en onwetenschappelijk, wat verklaart waarom uit de huidige analyse van de statistieken door het BIVV geen oorzakelijke verbanden kunnen worden gelegd met betrekking tot ongevallen. Zo ontbreken statistische gegevens over, onder andere, de staat van de weg, de aard van de schade, de aard van de toplaag, de exacte weersomstandigheden, het soort activiteit van de bestuurders – vrachtovervoer voor eigen rekening of voor rekening van derden – de intensiteit van het verkeer, de verlichting, interveniërende factoren enzovoort. Bijgevolg is, gesteund op deze formulieren, een verkeersveiligheidsbeleid op langere termijn quasi onmogelijk. Trouwens, nog maar pas vandaag, met het vrijgeven van de hoopgevende cijfers van minister Anciaux – over de daling van de verkeersveiligheidscijfers – blijkt dat die cijfers niet betrouwbaar zouden zijn. Niemand minder dan verkeersdeskundige De Mol – als ik mij niet vergis, is hij hier nog volksvertegenwoordiger geweest – zegt ronduit dat deze cijfers absoluut niet betrouwbaar zijn. Hij is toch verbonden aan de Gentse universiteit. Hij is bijzonder kritisch over de cijfers die door het NIS worden gebruikt. Daarom verdient het aanbeveling om ook op dat vlak onderzoek uit te voeren.

Verschillende niches in de sector eisen reeds jaren de oprichting van een onafhankelijk instituut voor het onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen, een instituut naar het voorbeeld van onze buurlanden. Een dergelijk onderzoek uitgevoerd door experts en los van elk politiek of commercieel belang, zoals bijvoorbeeld van verzekeringsmaatschappijen, kan de ware oorzaak van verkeersongevallen blootleggen en stelt de verschillende verantwoordelijken, zowel de betrokkenen als de overheid in staat de nodige maatregelen te treffen om het aantal verkeersongevallen te verminderen.

Het ligt voor de hand dat de taken van zo een instituut voor onderzoek naar oorzaken van ongevallen niet beperkt zou blijven tot de analyse van verkeersongevallen met gekwetsten of doden, maar ook ongevallen met louter stoffelijke schade zou analyseren omdat die ook informatie bevatten die de verkeersveiligheid ten goede komt.

Zoals reeds vermeld volstaan de huidige statistische gegevens niet om causale lussen te trekken en op die manier het beleid te ondersteunen. Pas wanneer er bij de vaststelling van een ongeval meerdere gegevens zouden genoteerd worden en deze vervolgens geanalyseerd zouden worden, kan de overheid een doelgericht beleid voeren waardoor het aantal verkeersslachtoffers drastisch kan dalen. Het ligt, denk ik, voor de hand dat deze beleidsopties van de overheid ook commerciële voordelen kan bieden voor elk bedrijf en dat zeker in het bijzonder voor transportondernemingen want elk ongeval en elke schade aan voertuigen die vermeden kan worden is becijferbaar en levert dus rendement op. In welke vorm dit onafhankelijk instituut moet worden opgericht is wat mij betreft op dit moment van secundair belang, dit moet vooral op Vlaams niveau geregeld worden.

Het voorstel van collega Lenssen is voor ons uiteraard een stap in de goede richting, omdat erin gevraagd wordt om een onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken

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, 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.

zijn, in het bijzonder naar de impact van cruise-controlsystemen op het rijgedrag van chauffeurs en naar de correlatie tussen cruise-control en ongevallen.

Ik vraag mij eigenlijk af, mijnheer de voorzitter, of de benaming cruise-control niet veranderd moet worden in het begrip kruissnelheidsregelaar. Als ik mij niet vergis zijn het de diensten van de Kamer zelf die dat woord hebben gesignaleerd.

De **voorzitter**: Ja ja, dat is gewoon een soort benaming, ik zeg ook macadam en niet betonbaan.

12.21 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u mag het mij niet kwalijk nemen als wij vanaf nu spreken over kruissnelheidsregelaar...

De **voorzitter**: Kruissnelheidsregelaar?

12.22 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ja, kruissnelheidsregelaar, en dan zal men over tien jaar altijd over kruissnelheidsregelaar spreken en niet meer over cruise-control. Ik durf dan ook voor te stellen om in het voorstel alsnog de term cruise-control te wijzigen. Ik denk dan dat er geen enkel probleem...

12.22 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je propose de remplacer partout "cruise control" par "kruissnelheidsregelaar" à l'aide d'une correction technique.

De **voorzitter**: Gaat u dan ook een woord in het Frans bedenken hiervoor?

12.23 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): In het Frans moeten de Franstaligen dat maar uitmaken, maar voor de Vlamingen...

De **voorzitter**: Dus kruissnelheidsregelaar, tussen haakjes cruise-control?

(...): (...)

De **voorzitter**: De klassieke kruiscontrole dan?

12.24 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): (...)

De **voorzitter**: Welke loge? Ik heb niets met de loge te maken.

12.25 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): (...)

De **voorzitter**: Horloge?

12.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik probeer een constructief voorstel te doen. Wij zullen het voorstel van collega Lenssen goedkeuren. Men spreekt in de tekst echter nog altijd over ...

12.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous voterons en faveur de la proposition de résolution de M. Lenssen.

De **voorzitter**: Als men over kruistochten spreekt zullen dat toch geen cruise-tochten zijn?

12.27 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): (...)

De **voorzitter**: En een cruise dan? Mijnheer Annemans, een cruise is een kruistocht, niet?

12.28 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): (...)

12.29 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, laten wij dat straks veranderen. Dat hoeft geen amendement van het

Vlaams Blok te zijn, dat kan rustig via een technische correctie.

Trouwens, ik ben het eens met de heer Monfils die zegt dat een aantal overwegingen in het voorstel van resolutie nu inderdaad niet meer overeenstemmen met het voorstel zelf, dat zich nu uitsluitend beperkt tot het onderzoek.

Ten slotte, in die optiek wil ik alle fracties danken voor de goedkeuring van het Vlaams Blok-amendement in de commissie om het opschrift te wijzigen. Zoals de tekst van de resolutie werd aanvaard in de commissie, kan het opschrift niet meer luiden: "Het verbod op de kruissnelheidregelaar", en is het inderdaad beter het opzicht te wijzigen zoals nu eenparig is aangenomen in de commissie.

12.30 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wens me aan te sluiten bij de felicitaties aan de rapporteur voor het puike verslag.

Bij het uitstippelen van het verkeersveiligheidsbeleid gaat de aandacht van de beleidsmakers in de eerste plaats en terecht uit naar het rijgedrag en de weginfrastructuur.

Momenteel zijn nieuwe interessante technologieën in ontwikkeling die de veiligheid van de voertuigen kunnen verbeteren. Deze technologieën mogen, ons inziens, echter nooit leiden tot een deresponsabilisering van de bestuurder zelf. Wij passen voor een toekomst waarin de auto denkt in plaats van de mens. We mogen echter evenmin blind zijn voor de positieve impact van de uitvindingen van autoconstructeurs in het verleden op de veiligheid van de bestuurder.

Een van deze nieuwe en veelbelovende technologieën is de intelligente snelheidsbegrenzer of ISA, een toestel dat een interactie tot stand brengt met het voertuig zodra de maximaal toegelaten snelheid overschreden wordt. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat overdreven of onaangepaste snelheid de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen. Zoals reeds vermeld, voeg ik er onmiddellijk aan toe dat de verantwoordelijkheid voor het rijden met een overdreven snelheid te allen tijde bij de bestuurder zelf ligt.

De belangrijkste stap naar een snelheidsbegrenzing is reeds gezet met de nieuwe verkeerswet van deze regering. Hogere boetes voor snelheidsovertredingen hebben op korte termijn hun effect op de mentaliteit van de chauffeurs en bijgevolg op het aantal verkeersongevallen niet gemist. Ik spreek uit ervaring. In mijn politiezone heb ik controles laten uitvoeren. Ik heb laten controleren een week voor de nieuwe verkeerswet inging en een week erna, op dezelfde plaatsen en dezelfde tijdstippen. Ik heb vastgesteld dat de snelheidsovertredingen gedaald zijn met 38%. Of er echt een oorzakelijk verband is tussen de nieuwe verkeerswet en de vaststelling is niet onomstotelijk vastgesteld, maar het is, mijns inziens, een aanwijzing.

Collega's, we zouden een compleet verkeerd signaal aan de bevolking geven door te stellen dat ISA op korte termijn een positief effect kan hebben op de verkeersveiligheid. Eenmaal de bevolking een veiliger rijgedrag aangenomen heeft, kan een verdere stap naar ISA worden gezet. Voor de VLD mag het zeker geen alibi zijn om

12.30 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% 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.

geen andere initiatieven te nemen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Padt, de heer Van den Eynde wenst u te onderbreken.

12.31 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer De Padt, ik hoor u graag verwijzen naar die statistieken. Ik wil zelfs een klein beetje uw richting uitgaan. We hebben deze ochtend kunnen vernemen dat de statistieken van de verkeersongevallen voor 2002 een grote verbetering inhouden ten opzichte van de vorige jaren. De bevoegde minister is hier aanwezig. Hij zal dat beter weten. Ik dacht echter dat wij op de statistieken van de ongevallen plots teruggevallen zijn op het niveau van het begin van de jaren '50. Dat is toch een heel groot verschil.

Sta mij dan echter toch toe om te benadrukken dat in 2002 de superboetes nog niet van toepassing waren. Met andere woorden, men heeft die superboetes niet nodig om de verkeersveiligheid aan te pakken. Ik zeg niet dat er geen boetes moeten zijn. Ik heb echter de indruk dat de Nederlandse stelling dat de pakkans belangrijker is dan het boetebedrag, nog steeds de juiste stelling is.

12.32 Guido De Padt (VLD): Mijnheer Van den Eynde, ik betwist uw stelling niet. Ik stel alleen het volgende vast. Het gaat niet over statistieken; het gaat over echte vaststellingen van onze politie. Wanneer in januari of februari vaststellingen worden gedaan en deze worden in vergelijkbare omstandigheden herhaald in de maand maart of wat later, merkt men een belangrijke daling van de snelheidsovertredingen. Dat is inderdaad zo omdat de mensen bang zijn geworden. Dat is misschien ook een beetje de doelstelling geweest van die hoge boetes. Men wil de mensen een schrik aanjagen en daardoor de snelheden naar omlaag krijgen om als dusdanig ook het aantal ongevallen te verminderen.

Collega's, uit de hoorzittingen bleek dat ISA een term is die vele ladingen dekt. Zo moet men een belangrijk onderscheid maken tussen de open, halfopen en gesloten variant, naar gelang het type interactie. De heer Mortelmans heeft de drie types daarnet toegelicht.

Voor ons is het duidelijk dat van een veralgemeende invoering van deze gesloten systemen geen sprake kan zijn, niet alleen vanuit menselijke overwegingen, maar omwille van het feit dat deze variant – het gesloten systeem dus – in tegenspraak is met onze Wegcode die stelt dat de bestuurder permanent de controle over zijn voertuig moet behouden.

De resultaten van de verschillende studies wijzen uit dat ISA een positief effect kan hebben op de verkeersveiligheid. Uit het meest grootschalige ISA-experiment tot op heden, met open en halfopen systemen, dat plaatsvond in Zweden, blijkt dat de gemiddelde snelheid en het aantal overtredingen effectief zijn gedaald.

Uit onderzoek blijkt ook dat er een groot draagvlak bestaat voor ISA in België. Zo zou volgens een enquête van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid 60% van de ondervraagde Belgen a priori

12.31 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 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.

12.32 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

gewonnen zijn voor een ISA-systeem en 70% van de tegenstanders zou geen bezwaar hebben tegen een open ISA-systeem. Uit een experiment met ISA-systemen in Gent blijkt dat 87% van de deelnemers gewonnen is voor een open systeem.

Ondanks die gunstige resultaten mogen wij niet blind zijn voor de vele obstakels en gevaren die nog met ISA verbonden zijn.

Ten eerste, ISA staat technologisch zeker nog niet op punt. Vooral de beperkte beschikbaarheid en geringe precisie van de GPS-plaatsbepalingen zorgen in bepaalde gebieden nog voor moeilijkheden. Anderzijds vormt de aanmaak en het up-to-date houden van digitale wegenkaarten met geactualiseerde snelheidslimieten voor het hele wegennet nog een struikelblok. Nochtans moeten die systemen altijd en overal correct werken, des te meer gezien bij de bestuurder een zekere gewenning of zelfs blindelings vertrouwen in het systeem zou kunnen ontstaan.

Er dient toch ook nog onderzoek verricht te worden naar de kostprijs van ISA. Een veralgemeende invoering vergt immers een enorme investering in telematica-infrastructuur, zowel in de wagens als langsheen de wegen.

Ten derde, er is nog steeds een groot probleem op het vlak van de comptabiliteit van de ISA-apparatuur met andere onderdelen van het voertuig. Dat probleem dreigt delicaat te worden door het stijgend gebruik van allerlei elektronica in de wagen.

Ten slotte, op Europees vlak dienen nog afspraken gemaakt te worden om te komen tot een geharmoniseerd systeem.

Collega's, in die resolutie, die in de commissie werd aangenomen met 11 stemmen voor en 1 onthouding, ligt de klemtoon dan ook op de noodzaak aan meer wetenschappelijk onderzoek en proefprojecten vooraleer er sprake kan zijn van de invoering van open en halfopen ISA-systemen. Ook in de resolutie van de heer Schalck pleiten wij voor een ernstige, wetenschappelijk onderbouwde aanpak.

Wij zijn het erover eens dat politici en functionarissen in overheidsdienst een belangrijke maatschappelijke voorbeeldfunctie kunnen vervullen, maar ook voor de uitrusting van dienstvoertuigen met ISA geldt als absolute randvoorwaarde dat die systemen technisch volledig op punt moeten staan en ook financieel haalbaar zijn. Zo niet zal de bevolking, als die randvoorwaarden niet zijn verwezenlijkt, de experimenten met ISA in dienstwagens toch maar als een politieke stunt aanzien. Een veralgemeende uitrusting van het volledige wagenpark van ministeriële kabinetten en overheidsadministraties lijkt ons nog niet voor morgen. Laten wij immers niet vergeten dat het weinig zin heeft om nu tot voorbeeld te strekken van iets dat misschien pas over tien tot vijftien jaar zal worden uitgevoerd.

Het is belangrijker een algemeen maatschappelijk en politiek draagvlak te creëren om de ganse bevolking voor te bereiden op ISA. De resoluties van vandaag kunnen daartoe een bijdrage leveren.

De **voorzitter**: De laatste spreker in deze algemene bespreking is collega Daan Schalck.

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.

12.33 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de commissie voor de Infrastructuur hebben wij de afgelopen jaren aan de verkeersveiligheid al vele uren gespendeerd. Dat is ook terecht. België heeft op dat vlak nog een lange weg te gaan. Het is een breed maatschappelijk probleem dat onze absolute aandacht verdient, ook in de toekomst.

In de commissie bestond er een brede consensus over de twee onderwerpen waarover wij het vandaag hebben. Deze beide technische systemen moeten verder worden ontwikkeld. Zij kunnen een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Ik begin met de cruise control bij de vrachtwagens. Een aantal collega's heeft verwezen naar de ongevallen die zich veelvuldig hebben voorgedaan, voornamelijk tijdens de werken op de E17. Het betrof vooral kop-staartaanrijdingen. Collega Ansoms, u hebt verwezen naar een brede consensus in de sector. U hebt echter één zaak niet benadrukt, namelijk dat de sector absoluut tegenstander was van een verbod op installatie, om verschillende redenen. Bij de SAV hebben ze ooit gezegd dat ze ervoor waren, daarna zijn ze teruggekomen op dat standpunt. De anderen waren tegen de invoering van het verbod op installatie. De brede consensus in de sector was, zeker aan het einde van de discussie, niet meer aanwezig.

Er was bij ons een consensus om de cruise control bij vrachtwagens in elk geval in te perken of onmogelijk te maken op de snelwegen. Ten behoeve van collega Monfils kunnen wij niet genoeg benadrukken dat er een onderscheid is tussen cruise control en een snelheidsregelaar bij vrachtwagens. Een snelheidsregelaar die op 90km/u afgesteld staat, betekent niet dat men de mogelijkheid heeft om de voet van het pedaal te halen. Daar schuilt het grote gevaar. Cruise control maakt dit wel mogelijk. Cruise control en snelheidsregelaar door elkaar halen, is zeker niet goed.

Collega's, er was een consensus en de vraag is dan wat legistiek de beste techniek is om toe te passen wat wij allemaal willen. Ik denk dat wij met het KB dat de minister ons heeft aangereikt – het is er trouwens bijzonder snel gekomen – niet alleen de snelste maar ook de beste weg hebben gevolgd.

Ik las in de kranten dat er wordt betwijfeld of het bord dat de minister heeft gelanceerd en zijn koninklijk besluit, de Europese toets zullen doorstaan. Er werd verwezen naar het Verdrag van Wenen. Laten we eerlijk zijn. Volgens mij zouden onze voorstellen die Europese toets nog veel moeilijker hebben doorstaan. De lijdensweg van onze wetsvoorstellen zou nog veel langer zijn geweest. Ik vind het niet correct dat men laat uitschijnen alsof onze oplossing er sneller zou zijn gekomen. Ik durf met de hand op het hart te zeggen dat, indien het ene of het andere voorstel was aanvaard, er vandaag geen oplossing zou zijn geweest en dat we, hoe spijtig we dat ook vinden, nog langer zouden hebben moeten wachten.

Er zijn volgens mij nog andere redenen waarom er beter geen wetsvoorstel betreffende een verbod op installatie komt. Alle buitenlandse vrachtwagens zouden buiten deze regeling vallen. Dat is het zwakke punt. We hebben deze week nog in de pers kunnen lezen hoe hoog het percentage is van ongevallen waarbij buitenlandse

12.33 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.

vrachtwagens betrokken zijn. Indien uw voorstel was aanvaard, zouden die buitenlandse vrachtwagens volledig buiten de regeling vallen. Zelfs indien mijn voorstel was aanvaard, zouden we weliswaar een algemene regeling hebben, maar zonder bord ben ik benieuwd ...

De **voorzitter**: Mijnheer Schalck, mag de heer Ansoms u onderbreken?

12.34 Jos Ansoms (CD&V: U geeft zelf argumenten aan om uw eigen stelling te ontcrachten. Ik heb mij met betrekking tot het koninklijk besluit dat er nu is, en het verkeersbord geïnformeerd bij de administratie, bij mensen die het zouden moeten weten en bij enkele verkeersdeskundigen. Zij waren het unaniem erover eens dat, wanneer men nationaal een dergelijk verkeersbord ontwikkelt, men dat niet aanmeldt noch daarover overleg pleegt binnen de Conventie, het niet van toepassing zou zijn op buitenlandse vrachtwagenchauffeurs.

Ik weet wel dat, wanneer wij zouden gekozen hebben om het in te schrijven in de technische voertuigenwet, de buitenlandse vrachtwagens vooralsnog daarbuiten zouden vallen. Men had dan ten minste in elk geval al de Belgische vrachtwagens. Nu hebt u niets ten opzichte van de buitenlandse vrachtwagens en heel weinig of niets ten opzichte van de binnenlandse vrachtwagens. Het bord zal immers maar op een zeer beperkt aantal plaatsen worden gezet, de controle is zowat nul en de boete die de minister daaraan verbindt, is een gewone overtreding van 50 euro. U moet mij dan eens zeggen wat het effect van een dergelijk bord zal zijn voor degene die absoluut met een cruise-controlsysteem wil rijden, ongeacht of het een Belg of een buitenlander is.

12.35 Daan Schalck (sp.a-spirit): Collega, het is mijn vaste overtuiging dat het ook voor de buitenlandse zal gelden, dus op dat vlak maak ik mij absoluut geen zorgen. Wat het toepassingsgebied betreft, laat ons ook eerlijk zijn met elkaar: de cruise control bij vrachtwagens is geen probleem in de bebouwde kom. Daar wordt hij niet gebruikt, zijn er ook veel minder kop-staartaanrijdingen en is het risico dat men zijn aandacht laat verslappen omdat men gedurende uren dezelfde weg volgt, veel minder. Het probleem doet zich voor op snelwegen. De duizenden borden die u in het vooruitzicht stelt, zullen ook niet nodig zijn, denk ik. Ik denk dat het bord inderdaad vrij gericht kan worden gebruikt en als er een probleem is, kan het worden opgelost.

Er is ook melding gemaakt van de standpunten van Febiac dat eigenlijk zegt dat nog niet onomstotelijk is vastgesteld dat cruise control de oorzaak zou zijn van die ongevallen. Sta mij toe toch te benadrukken dat ik wat dat betreft vind dat wij in een omgekeerde wereld leven. Het is perfect mogelijk dat constructeurs vandaag systemen installeren waarvoor blijkbaar geen uitgebreide studies nodig zijn om de veiligheid daarvan aan te tonen en hun bijdrage tot de verkeersveiligheid. Als een overheid dan het omgekeerde wil doen, twijfelt aan die systemen en ze daarom alleen al wil verbieden, zou die overheid uitgebreide studies moeten hebben om dergelijk systeem tegen te gaan of tegen te werken. Ik vind dat de sector in elk geval wat dat betreft de zaken op zijn kop zet en dat wij daar eens ernstig

12.34 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?

12.35 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 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

over moeten nadenken, zelfs met de geavanceerde systemen. Tijdens de hoorzittingen is wat mij betreft duidelijk gebleken vanuit de sector dat zelfs de geavanceerde systemen die vandaag bestaan, in België geen oplossing bieden. Dat was geen groene jongen, geen verkeersexpert die dat kwam zeggen, maar de constructeur van Volvo die eigenlijk zei dat het boven de tachtig kilometer per uur gevaarlijk is, net als wanneer het verkeer dicht is. Dat wil eigenlijk zeggen dat de toepassing van het systeem in België altijd gevaarlijk is.

Collega's, wat het tweede punt van ISA betreft, denk ik dat de voordelen van ISA en het potentieel wel duidelijk zijn. Op het vlak van verkeersveiligheid kan het ervoor zorgen dat we allemaal samen trager gaan rijden. Hoe dan ook is overdreven snelheid nog altijd een van de hoofdoorzaken van ongevallen en zeker van ernstige ongevallen. De statistiek is wat hij is en misschien zien we daar percentages van snelheden die rond de 30% of 40% schommelen. Bij de dodelijke ongevallen of ongevallen met zeer ernstig gekwetsten gaat dat exponentieel omhoog. Ook voor het milieu kan ISA een bijdrage leveren. Uit een aantal studies en de proefprojecten die er geweest zijn, blijkt dat ze bijdragen tot het comfort van de weggebruiker, tot het comfort van de chauffeur. Ten eerste, de chauffeur gaat beter op de weg letten. Ten tweede, ten behoeve van de mensen die sceptisch zijn en zouden denken dat het alleen zo is om chauffeurs te bestraffen of hen te beperken in hun vrijheid, heeft het proefproject dat in Gent is doorgegaan, heel bewust gezocht naar tegenstanders van ISA die wilden meewerken aan dat project.

Men heeft mensen aangezocht van wie men wist dat ze er tegen waren en hen gevraagd mee te werken aan het project. Welnu, 75% van diegenen die tegenstander waren willen dat het project doorgaat en willen de ISA vandaag in hun wagen behouden. Driekwart onder hen dus.

Het is ook geen anti-auto, mijnheer Monfils. U vergist zich. Volvo werkt volop mee aan dat project. Ik kan mij niet voorstellen dat Volvo anti-auto zou zijn. De gedelegeerd bestuurder van Volvo heeft het systeem mee geïnstalleerd. De rector van de Gentse universiteit heeft het geïnstalleerd. De VLD-schepen die tijdens de vorige legislatuur bevoegd was inzake Mobiliteit, is eigenlijk degene die het op de rails heeft gezet. De sp.a-schepen heeft het afgewerkt. Die mensen hebben het in hun wagen, zij hebben de voorbeeldfunctie in Gent en aarzelen niet om dat te doen.

Collega's, de technische vooruitgang is duidelijk. Een land als Zweden bijvoorbeeld, dat helemaal vooraan staat in Europa op het vlak van verkeersveiligheid, nam de optie om tegen 2015 in alle wagens in Zweden dit systeem verplicht te maken voor iedereen. Ik denk dat we beter de beste van de klas kunnen volgen dan altijd achter ons te kijken in Europa en soms tevreden te zijn dat er nog twee of drie landen iets slechter zijn dan wij zelf.

Vandaar, collega's, het belang van proefprojecten zoals er in Gent één is geweest. Speciaal ten behoeve van enkele blauwe excellenties: ISA is geen straf. Ik hoop dat de collega's De Padt en Daems hen ook zullen kunnen overtuigen van het belang van ISA, gewoon inzake verkeersveiligheid en comfort en dat ze zullen meewerken aan het project dat ook in Brussel zal starten.

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.

In de huidige stand van zaken meen ik dat een half open systeem het verste is dat we kunnen gaan. Immers, op technisch vlak moet er nog ontwikkeling zijn omdat in Europa standaarden moeten worden uitgewerkt.

Ten slotte ben ik het eens met een aantal collega's die gezegd hebben dat ISA vandaag zeker niet in de plaats kan treden van controle en van de handhaving die vandaag nog verder moet worden opgedreven. We moeten verder durven gaan in de klassieke discussie. We hopen allemaal dat het systeem tegen 2015 geperfectioneerd is. Het vandaag in de plaats stellen zou zeker gevaarlijk zijn.

12.36 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun betogen en voor het zeer constructief debat dat daarrond in de commissie is gevoerd. Ik wil even ingaan op een aantal zaken.

Het invoeren van het verkeersbord inzake het verbod op het gebruik van de kruissnelheidregelaar heeft in ieder geval het grote voordeel dat het niet discriminerend werkt tussen de eigen en de buitenlandse vervoerders. Ik zie helemaal geen argumentatie – maar dan ook werkelijk geen enkele – om ervan uit te gaan dat dit verbod niet voor buitenlandse bestuurders zou gelden. Wel integendeel. Wij hebben – daar is toch een heel duidelijke verwijzing naar gebeurd – alle regels wat dat betreft perfect nageleefd.

De internationale Conventies van Wenen en Genève bepalen dat een consensus nodig is. Die consensus wordt als bekomen beschouwd indien andere lidstaten geen tegenargumenten of negatieve argumenten opwerpen of indien er geen contradicties bestaan bij aanvragen van andere lidstaten die een bord wensen te ontwikkelen dat het tegenovergestelde beweert.

We hebben het internationaal secretariaat van de Conventies van Genève en Wenen geraadpleegd. Op basis van de richtlijnen die het internationaal secretariaat heeft gegeven, hebben we op 5 april in Parijs op de CEMT-bijeenkomst het initiatief van België gemeld aan alle collega's. In afspraak met het internationaal secretariaat van de Conventies van Genève en Wenen vertrekt deze week een brief van mijzelf aan de betrokken internationale Conventies om het nieuwe verkeersbord mee te delen. Daarmee is zowel de bespreking als de schriftelijke aankondiging gebeurd.

Voor alle duidelijkheid, het gaat hier niet over een algemeen of permanent gebruiksverbod over het ganse grondgebied, maar over een lokaal gebruiksverbod dat naargelang de lokale noodwendigheden door de wegbeheerder kan worden geïnstalleerd, onder meer in omstandigheden die tot gevaarlijke situaties kunnen leiden en waar men het gebruik van de kruissnelheidsregelaar wenst te verbieden zoals druk verkeer, neerslag, wegeniswerken of op plaatsen met een reële kans op filevorming.

Ik ben bereid grif toe te geven dat de controle en de handhaving terzake niet vanzelfsprekend zijn. Dat zou echter minstens even erg geweest zijn met de reeds ingediende wetsvoorstellen. Dat is de reden waarom we – in deze fase althans – menen een gewone overtreding als strafmaat te moeten gebruiken.

12.36 **Bert Anciaux**, ministre: 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 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

Ik wens te beklemtonen – ten opzichte van de bevolking hebben we de taak duidelijk te zijn – dat er geen argumenten zijn om aan te nemen dat er juridisch een of ander niet correct is. We hebben alles gecheckt. Voor de buitenlanders die ons horen, wens ik te zeggen dat zij eveneens onder deze nieuwe maatregel vallen.

Als de rechter uit de feiten van een verkeersongeval zou vaststellen dat de cruise control of de kruissnelheidregelaar toch werd gebruikt, zullen de sancties uiteraard veel verder gaan dan de onmiddellijke inning die van toepassing is bij een gewone overtreding. Ik denk dat het belangrijk is dat de mensen dat onthouden. Deze maatregel is er snel gekomen op de uitdrukkelijke vraag van een grote meerderheid in dit Parlement en ook van een groot deel van de sector. Ik denk dat wij zeer snel en hopelijk ook efficiënt op deze vraag hebben ingespeeld. Het koninklijk besluit is van kracht vanaf 1 mei jongstleden en wij zullen het ook toepassen.

Le **président**: La discussion est close.
De bespreking is gesloten.

Plus personne ne peut prendre la parole pour la proposition de loi n° 138/1.
Geen andere sprekers kunnen worden ingeschreven voor het wetsvoorstel nr. 138/1.

Le vote sur la proposition de rejet aura lieu ultérieurement.
De stemming over het voorstel tot verwerping zal later plaatsvinden.

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)**
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)**

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

Amendement déposé:
Ingediend amendement:

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

Le vote sur l'amendement est réservé.
De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Le vote sur l'amendement réservé et sur l'ensemble de la proposition de résolution n°229/5 aura lieu ultérieurement.
De stemming over het aangehouden amendement en over het geheel van het voorstel van resolutie nr. 229/5 zal later plaats vinden.

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)**
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.

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 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.

Chers collègues, je vous propose maintenant de mettre en discussion tous les projets de loi portant assentiment de conventions internationales. Ensuite, je lèverai la séance de l'après-midi et, après une interruption d'environ un quart d'heure, j'entamerai la séance du soir avec les propositions de loi de MM. Bourgeois et Maingain et de Mme Payfa relatives à la protection des sources d'information des journalistes.

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale ***Algemene bespreking***

La discussion générale est ouverte.
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 29^e 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 29^e zitting van de Conferentie van de FAO (912/1)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(912/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(913/1)**

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)**

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.

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)**

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 Aanhangsels I en II, gedaan te Zagreb op 11 juni 1999 (914/1)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(914/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(942/1)**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(942/1)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(943/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(945/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

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) **(946/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(947/1)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(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 régissant les activités des Etats sur la lune et les autres corps célestes, fait à New York le 18 décembre 1979 (965/1)**

23 **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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(965/1)**
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)**

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.

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)**

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

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

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) **(966/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

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) **(995/1)**

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)**

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.

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

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

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(996/1)**

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)**

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.

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 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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

***Discussion générale
Algemene bespreking***

La discussion générale est ouverte.
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) **(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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(998/1)**

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)**

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.

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)**
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)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale
Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(1000/1)**

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)**

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.

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)**

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 Bijlage, gedaan te Londen op 26 september 1997 (1001/1)**

(Transmis par le Sénat / Overgezonden door de Senaat – Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

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) **(1001/1)**

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)**

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.

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)**

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)**

(Projet de loi transmis par le Sénat / Wetsontwerp overgezonden door de Senaat)

(Proposition de résolution déposée par / Voorstel van resolutie ingediend door: Valérie Déom, Jean-Marc Delizée, Anne-Marie Baeke, Annemie Roppe, Pierre-Yves Jeholet, Stef Goris)

(Sans rapport / Zonder verslag)

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
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) **(1002/1)**

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)**

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.

La séance est levée.
De vergadering is gesloten.

La séance est levée à 18.14 heures. Prochaine séance le jeudi 6 mai 2004 à 18.30 heures.
De vergadering wordt gesloten om 18.14 uur. Volgende vergadering donderdag 6 mei 2004 om 18.30 uur.

ANNEXE**BIJLAGE****SÉANCE PLÉNIÈRE****PLENUMVERGADERING****JEUDI 06 MAI 2004****DONDERDAG 06 MEI 2004****DECISIONS INTERNES****INTERNE BESLUITEN****COMMISSIONS****COMMISSIES**Composition
(Art. 157.6 Rgt)Samenstelling
(Art. 157.6 Rgt)

La modification suivante a été proposée par le groupe sp.a-spirit:

Commission de la Défense nationale*Membres suppléants*

Remplacer M. Dirk Van der Maelen par Mme Anissa Tamsamani.

Volgende wijziging werd voorgesteld door de sp.a-spirit-fractie:

Commissie voor de Landsverdediging*Plaatsvervangers*

De heer Dirk Van der Maelen vervangen door mevrouw Anissa Tamsamani.

Décisions**Beslissingen**

Conformément à l'article 14, alinéa 1^{er}, de la loi du 6 avril 1995 organisant la commission parlementaire de concertation prévue à l'article 82 de la Constitution et modifiant les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, je vous communique que la commission parlementaire de concertation a pris les décisions suivantes en sa réunion de ce matin:

Conformément à l'article 12, § 2, de la loi précitée et en application de l'article 80 de la Constitution, la commission a déterminé les délais dans lesquels le Sénat aura à se prononcer sur les projets de loi suivants, pour lesquels le gouvernement a demandé l'urgence:

- pour le projet de loi visant à modifier la date d'entrée en vigueur de la déclaration immédiate de l'emploi dans certains secteurs (n° 1007/1-2003/2004).

La commission a décidé de fixer le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 20 jours.

- pour le projet de loi modifiant l'arrêté royal n° 143 du 30 décembre 1982 fixant les conditions auxquelles les laboratoires doivent répondre en vue de l'intervention de l'assurance maladie pour les prestations de biologie clinique (n° 1014/1-2003/2004).

La commission a décidé de fixer le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 30 jours.

Overeenkomstig artikel 14, eerste lid, van de wet van 6 april 1995 houdende inrichting van de parlementaire overlegcommissie bedoeld in artikel 82 van de Grondwet en tot wijziging van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, deel ik u mee dat de parlementaire overlegcommissie in haar vergadering van deze voormiddag volgende beslissingen heeft genomen:

Overeenkomstig artikel 12, § 2, van de voormelde wet en met toepassing van artikel 80 van de Grondwet, heeft de commissie de termijnen bepaald waarbinnen de Senaat zich moet uitspreken over de volgende wetsontwerpen, waarvoor de regering de spoedbehandeling heeft gevraagd:

- voor het wetsontwerp tot wijziging van de datum van inwerkingtreding van de onmiddellijke aangifte van tewerkstelling voor bepaalde sectoren (nr. 1007/1-2003/2004).

De commissie heeft beslist de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 20 dagen vast te stellen.

- voor het wetsontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 143 van 30 december 1982 tot vaststelling van de voorwaarden waaraan de laboratoria moeten voldoen voor de tegemoetkoming van de ziekteverzekering voor verstrekkingen van klinische biologie (nr. 1014/1-2003/2004).

De commissie heeft beslist de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 30 dagen vast te stellen.

- pour le projet de loi introduisant l'assistance mutuelle dans le domaine de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance dans le Code des taxes assimilées au timbre (n° 1033/1-2003/2004).

La commission a décidé de fixer le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 20 jours.

- pour le projet de loi relatif à l'autorisation d'implantations commerciales (n° 1035/1-2003/2004).

La commission a décidé de fixer le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 30 jours.

- pour le projet de loi modifiant le Code judiciaire en vue d'instituer une immunité d'exécution à l'égard des biens culturels étrangers exposés publiquement en Belgique (n° 1051/1-2003/2004).

La commission a décidé de fixer le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 20 jours.

- pour le projet de loi visant à modifier le code de la taxe sur la valeur ajoutée (n° 1053/1-2003/2004).

La commission a décidé de fixer le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 20 jours.

- voor het wetsontwerp houdende invoering van de wederzijdse bijstand op het gebied van de jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten in het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen (nr. 1033/1-2003/2004).

De commissie heeft beslist de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 20 dagen vast te stellen.

- voor het wetsontwerp betreffende de vergunning van handelsvestigingen (nr. 1035/1-2003/2004).

De commissie heeft beslist de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 30 dagen vast te stellen.

- voor het wetsontwerp tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op het instellen van een onschendbaarheid van tenuitvoerlegging ten overstaan van buitenlandse cultuurgooederen die in België voor het publiek vertoond worden (nr. 1051/1-2003/2004).

De commissie heeft beslist de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 20 dagen vast te stellen.

- voor het wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde (nr. 1053/1-2003/2004).

De commissie heeft beslist de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 20 dagen vast te stellen.

DEMANDES D'INTERPELLATION

Dépôts

1. M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les problèmes de statut des forces de l'ordre".

(n° 331 – renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique)

2. M. Pieter De Crem au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'état des finances communales".

(n° 332 – renvoi à la commission des Finances et du Budget)

3. M. Guido Tastenhoye au premier ministre sur "la position de la Belgique en ce qui concerne la levée de l'embargo européen sur les ventes d'armes à la Chine".

(n° 333 – renvoi à la commission des Relations extérieures)

Retraits

Par lettre du 3 mai 2004, M. Filip De Man fait savoir qu'il retire son interpellation sur

INTERPELLATIEVERZOEKEN

Ingekomen

1. de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de problemen in verband met de rechtspositie van de ordestrijdkrachten".

(nr. 331 – verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt)

2. de heer Pieter De Crem tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toestand van de gemeentelijke financiën".

(nr. 332 – verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting)

3. de heer Guido Tastenhoye tot de eerste minister over "het standpunt van België inzake de opheffing van het Europese wapenembargo tegen China".

(nr. 333 – verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen)

Ingetrokken

Bij brief van 3 mei 2004 laat de heer Filip De Man weten dat hij zijn interpellatie over "de

"l'opérationnalisation de la police fédérale et la création d'un corps d'intervention fédéral" (n° 303).

Pour information

operationalisering bij de federale politie en de oprichting van een federaal interventiekorps" (nr. 303) intrekt.

Ter kennisgeving

PROPOSITIONS

Autorisation d'impression
(Art. 75.2 Rgt)

1. Proposition de résolution (Mme Muriel Gerkens, M. Gérard Gobert et Mme Catherine Doyen-Fonck) relative à la création d'un fonds des créances alimentaires (n° 1067/1).

2. Proposition de résolution (Mme Dominique Tilmans, M. Guido De Padt, Mmes Colette Burgeon et Catherine Doyen-Fonck, M. Mark Verhaegen et Mme Muriel Gerkens) visant à interdire l'importation et la commercialisation des peaux de phoque (n° 1068/1).

3. Proposition de loi (MM. Jean-Jacques Viseur et Joseph Arens, Mme Catherine Doyen-Fonck et MM. Louis Smal et Melchior Wathelet) modifiant les conditions de prise de cours de la pension de retraite anticipée pour les travailleurs indépendants (n° 1069/1).

4. Proposition de loi (Mme Corinne De Permentier, MM. Alain Courtois et Jean-Luc Crucke et Mme Marie-Christine Marghem) modifiant l'article 374 du Code civil concernant l'autorité parentale et l'hébergement des enfants lorsque les père et mère ne vivent pas ensemble afin d'y intégrer la notion de suivi du respect des décisions de justice en matière d'hébergement secondaire (n° 1070/1).

5. Proposition de loi (MM. Melchior Wathelet et Jean-Jacques Viseur et Mme Joëlle Milquet) insérant un article 1067bis dans le Code judiciaire (n° 1071/1).

6. Proposition de loi (MM. Koen Bultinck, Guy D'haeseleer et Hagen Goyvaerts) modifiant la loi du 30 décembre 1992 portant des dispositions sociales et diverses, afin de supprimer la cotisation annuelle à charge des sociétés, destinée au statut social des travailleurs indépendants (n° 1072/1).

7. Proposition de loi (Mmes Camille Dieu et Françoise Colinia, M. Gérard Gobert et Mmes Catherine Doyen-Fonck et Greta D'hondt) modifiant la loi du 20 juillet 1991 portant des dispositions sociales et diverses afin d'assimiler les membres du personnel des centres psycho-médico-sociaux et des centres d'encadrement des élèves aux membres du personnel des établissements d'enseignement en matière de pension à charge du Trésor public (n° 1073/1).

VOORSTELLEN

Toelating tot drukken
(Art 75.2 Rgt)

1. Voorstel van resolutie (mevrouw Muriel Gerkens, de heer Gérard Gobert en mevrouw Catherine Doyen-Fonck) betreffende de oprichting van een Fonds voor alimentatievorderingen (nr. 1067/1).

2. Voorstel van resolutie (mevrouw Dominique Tilmans, de heer Guido De Padt, de dames Colette Burgeon en Catherine Doyen-Fonck, de heer Mark Verhaegen en mevrouw Muriel Gerkens) tot instelling van een verbod op de invoer en het in de handel brengen van zeehondenhuiden (nr. 1068/1).

3. Wetsvoorstel (de heren Jean-Jacques Viseur en Joseph Arens, mevrouw Catherine Doyen-Fonck en de heren Louis Smal en Melchior Wathelet) tot wijziging van de voorwaarden waaronder het vervroegd rustpensioen voor zelfstandigen kan ingaan (nr. 1069/1).

4. Wetsvoorstel (mevrouw Corinne De Permentier, de heren Alain Courtois en Jean-Luc Crucke en mevrouw Marie-Christine Marghem) tot wijziging van artikel 374 van het Burgerlijk Wetboek betreffende het ouderlijk gezag en de huisvesting van de kinderen wanneer de vader en de moeder niet samenleven, teneinde in dat artikel het beginsel op te nemen dat moet worden nagegaan of rechterlijke beslissingen inzake het secundair recht van huisvesting worden nageleefd (nr. 1070/1).

5. Wetsvoorstel (de heren Melchior Wathelet en Jean-Jacques Viseur en mevrouw Joëlle Milquet) tot invoeging van een artikel 1067bis in het Gerechtelijk Wetboek (nr. 1071/1).

6. Wetsvoorstel (de heren Koen Bultinck, Guy D'haeseleer en Hagen Goyvaerts) tot wijziging van de wet van 30 december 1992 houdende sociale en diverse bepalingen teneinde de jaarlijkse bijdrage ten laste van de vennootschappen bestemd voor het sociaal statuut der zelfstandigen af te schaffen (nr. 1072/1).

7. Wetsvoorstel (de dames Camille Dieu en Françoise Colinia, de heer Gérard Gobert en de dames Catherine Doyen-Fonck en Greta D'hondt) tot wijziging van de wet van 20 juli 1991 houdende sociale en diverse bepalingen teneinde de ten laste van de Schatkist zijnde pensioenen van de personeelsleden van de psycho-medisch-sociale centra en van de centra voor leerlingenbegeleiding gelijk te stellen met de pensioenen van de personeelsleden van de onderwijsinstellingen (nr. 1073/1).

8. Proposition de loi (M. Philippe Monfils) modifiant certaines dispositions en matière de sécurité routière (n° 1074/1).

9. Proposition de loi (Mme Catherine Doyen-Fonck) insérant dans la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux des mesures relatives aux chiens dangereux (n° 1076/1).

10. Proposition de loi (Mme Yolande Avontroodt, M. Miguel Chevalier et Mmes Catherine Doyen-Fonck et Dominique Tilmans) créant une fédération des patients (n° 1077/1).

11. Proposition de résolution (MM. Jean-Marc Delizée et Mohammed Boukourna, Mme Karine Lalieux, MM. Patrick Moriau et Raymond Langendries, Mme Zoé Genot et M. Geert Lambert) sur le mur de séparation entre Israël et les territoires palestiniens de Cisjordanie (n° 1083/1).

12. Proposition de loi (Mme Hilde Dierickx et M. Miguel Chevalier) modifiant la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage (n° 1084/1).

13. Proposition de résolution (M. Guido De Padt) relative à l'établissement de normes de qualité et de sécurité obligatoires pour les vélos et leurs éléments (n° 1085/1).

14. Proposition de loi (Mmes Annelies Storms et Els Van Weert) prolongeant le congé de maternité des travailleuses indépendantes et des conjointes aidantes en cas de naissance multiple (n° 1088/1).

15. Proposition de loi (Mmes Annelies Storms et Els Van Weert) prolongeant le congé de maternité des travailleuses en cas de naissance multiple (n° 1089/1).

16. Proposition de loi (Mmes Annelies Storms et Els Van Weert) prolongeant le congé de paternité en cas de naissance multiple (n° 1090/1).

17. Proposition de loi (M. Charles Picqué et Mme Karine Lalieux) visant à l'application d'un taux de TVA réduit de 6% pour la livraison, construction, rénovation et transformation de logements sociaux fournis dans le cadre de la politique sociale (n° 1091/1).

18. Proposition de loi (MM. Charles Picqué, Claude Eerdekens, Bruno Van Grootenbrulle et Mme Karine Lalieux) modifiant, en ce qui concerne les revenus immobiliers des biens confiés en gestion ou en location à une institution publique, les articles 7 et 494 du Code des impôts sur les revenus 1992 (n° 1092/1).

19. Proposition de résolution (M. Charles Picqué et Mme Karine Lalieux) visant à modifier le mécanisme des droits de tirage (n° 1093/1).

8. Wetsvoorstel (de heer Philippe Monfils) tot wijziging van sommige bepalingen in verband met de verkeersveiligheid (nr. 1074/1).

9. Wetsvoorstel (mevrouw Catherine Doyen-Fonck) tot invoeging in de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren, van maatregelen betreffende gevaarlijke honden (nr. 1076/1).

10. Wetsvoorstel (mevrouw Yolande Avontroodt, de heer Miguel Chevalier en de dames Catherine Doyen-Fonck en Dominique Tilmans) tot oprichting van een patiëntenfederatie (nr. 1077/1).

11. Voorstel van resolutie (de heren Jean-Marc Delizée en Mohammed Boukourna, mevrouw Karin Lalieux, de heren Patrick Moriau en Raymond Langendries, mevrouw Zoé Genot en de heer Geert Lambert) betreffende de scheidingsmuur tussen Israël en de Palestijnse gebieden op de Westelijke Jordaanoever (nr. 1083/1).

12. Wetsvoorstel (mevrouw Hilde Dierickx en de heer Miguel Chevalier) tot wijziging van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten (nr. 1084/1).

13. Voorstel van resolutie (de heer Guido De Padt) betreffende verplichte kwaliteits- en veiligheidsnormen voor fietsen en fietsonderdelen (nr. 1085/1).

14. Wetsvoorstel (de dames Annelies Storms en Els Van Weert) tot verlenging van het moederschapsverlof van de zelfstandigen en van de meewerkende echtgenoten in geval van geboorte van een meerling (nr. 1088/1).

15. Wetsvoorstel (de dames Annelies Storms en Els Van Weert) tot verlenging van het moederschapsverlof van werkneemsters in geval van geboorte van een meerling (nr. 1089/1).

16. Wetsvoorstel (de dames Annelies Storms en Els Van Weert) tot verlenging van het vaderschapsverlof in geval van geboorte van een meerling (nr. 1090/1).

17. Wetsvoorstel (de heer Charles Picqué en mevrouw Karine Lalieux) met het oog op de toepassing van een verlaagd BTW-tarief van 6% op de levering, bouw, renovatie en verbouwing van in het kader van het sociaal beleid verstrekte huisvesting (nr. 1091/1).

18. Wetsvoorstel (de heren Charles Picqué, Claude Eerdekens, Bruno Van Grootenbrulle en mevrouw Karine Lalieux) tot wijziging van de artikelen 7 en 494 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, in verband met de inkomsten van onroerende goederen die in beheer of ter verhuring zijn toevertrouwd aan een overheidsinstelling (nr. 1092/1).

19. Voorstel van resolutie (de heer Charles Picqué en mevrouw Karine Lalieux) tot wijziging van de regeling inzake de trekkingsrechten (nr. 1093/1).

20. Proposition de loi (M. Yvan Mayeur et Mme Marie-Claire Lambert) modifiant la loi sur les hôpitaux, coordonnée le 7 août 1987, en vue de supprimer la possibilité pour les hôpitaux de réclamer aux patients une contribution financière à l'accès aux urgences (n° 1095/1).

21. Proposition de loi (M. Jean-Jacques Viseur, Mme Catherine Doyen-Fonck et MM. Josy Arens et Melchior Wathelet) visant à immuniser la rémunération de l'apprenti pour l'octroi des allocations familiales et la définition de personne à charge (n° 1096/1).

22. Proposition de loi (M. Josy Arens, Mme Joëlle Milquet et M. Melchior Wathelet) modifiant la loi du 15 décembre 1980 relative aux étrangers, en vue de réformer la procédure d'octroi du statut de réfugié et de créer un statut de protection temporaire (n° 1097/1).

23. Proposition de loi (M. Josy Arens, Mme Joëlle Milquet et MM. Melchior Wathelet et Raymond Langendries) insérant un article 134quinquies dans la nouvelle loi communale, relatif aux compétences de police du bourgmestre dans le cadre de la lutte contre les réseaux de traite d'êtres humains (n° 1098/1).

24. Proposition de loi (MM. Geert Bourgeois, Alain Courtois, Tony Van Parys et Melchior Wathelet) modifiant le Code d'instruction criminelle (n° 1099/1).

25. Proposition de loi (M. Josy Arens, Mme Joëlle Milquet et M. Melchior Wathelet) visant la suppression du vote automatisé et la généralisation du dépouillement par lecture optique (n° 1100/1).

26. Proposition de loi (Mme Muriel Gerken) modifiant certaines dispositions du Code civil relatives à la contribution des père et mère à l'éducation de leurs enfants (n° 1101/1).

27. Proposition de loi (M. Jean-Jacques Viseur, Mme Catherine Doyen-Fonck et M. Louis Smal) permettant aux caisses d'assurances sociales de renoncer aux majorations portant sur les cotisations sociales dues par les travailleurs indépendants (n° 1102/1).

20. Wetsvoorstel (de heer Yvan Mayeur en mevrouw Marie-Claire Lambert) tot wijziging van de wet op de ziekenhuizen, gecoördineerd op 7 augustus 1987, met het oog op de afschaffing van de mogelijkheid voor de ziekenhuizen om aan de patiënten een financiële bijdrage te vragen voor de toegang tot de dienst spoedgevallenzorg (nr. 1095/1).

21. Wetsvoorstel (de heer Jean-Jacques Viseur, mevrouw Catherine Doyen-Fonck en de heren Josy Arens en Melchior Wathelet) strekkende tot de vrijstelling van de bezoldiging van leerlingen voor de toekenning van kinderbijslagen en de definitie van persoon ten laste (nr. 1096/1).

22. Wetsvoorstel (de heer Josy Arens, mevrouw Joëlle Milquet en de heer Melchior Wathelet) tot wijziging van de vreemdelingenwet van 15 december 1980 strekkende om de procedure tot erkenning van de status van vluchteling te hervormen en een status van tijdelijke bescherming tot stand te brengen (nr. 1097/1).

23. Wetsvoorstel (de heer Josy Arens, mevrouw Joëlle Milquet en de heren Melchior Wathelet en Raymond Langendries) tot invoeging van een artikel 134quinquies in de nieuwe gemeentewet, met betrekking tot de politieke bevoegdheid van de burgemeester in het kader van de strijd tegen netwerken van mensenhandel (nr. 1098/1).

24. Wetsvoorstel (de heren Geert Bourgeois, Alain Courtois, Tony Van Parys en Melchior Wathelet) tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering (nr. 1099/1).

25. Wetsvoorstel (de heer Josy Arens, mevrouw Joëlle Milquet en de heer Melchior Wathelet) tot afschaffing van de geautomatiseerde stemming en tot veralgemening van de stemopneming door middel van een systeem voor optische lezing (nr. 1100/1).

26. Wetsvoorstel (mevrouw Muriel Gerken) tot wijziging van sommige in het Burgerlijk Wetboek vervatte bepalingen betreffende de bijdrage van de vader en moeder tot de opvoeding van hun kinderen (nr. 1101/1).

27. Wetsvoorstel (de heer Jean-Jacques Viseur, mevrouw Catherine Doyen-Fonck en de heer Louis Smal) strekkende om de sociale-verzekeringskassen te ontslaan van de verplichting een verhoging toe te passen op de door de zelfstandigen verschuldigde bijdragen (nr. 1102/1).

COMMUNICATIONS

COMMISSIONS

Rapports

Les rapports suivants ont été déposés:

MEDEDELINGEN

COMMISSIES

Verslagen

Volgende verslagen werden ingediend:

au nom de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques,

- par Mme Valérie De Bue, sur:

. la proposition de loi (M. Jos Ansoms) modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (cruise control) (n° 138/3);

. la proposition de loi (MM. Daan Schalck et Philippe De Coene) complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (n° 176/2);

. la proposition de résolution (M. Georges Lenssen) relative à l'interdiction des régulateurs de vitesse classiques (n° 229/4);

. la proposition de résolution (MM. Daan Schalck et Philippe De Coene) relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (n° 365/3);

. la proposition de résolution (M. Guido De Padt) relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (n° 758/5);

au nom de la commission de Révision de la Constitution et de la Réforme des institutions,

- par M. Walter Muls, sur la proposition (M. Herman De Croo) de révision de l'intitulé du titre III, chapitre IV, section Ière, sous-section Ière de la Constitution (n° 865/4);

au nom de la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique,

- par Mme Corinne De Permentier, sur l'évaluation de l'introduction de la carte d'identité électronique (n° 1094/1);

au nom de la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société,

- par Mme Françoise Colinia, sur:

. la proposition de résolution (Mme Magda De Meyer) relative à la création d'un registre national des implants mammaires et à la participation de la Belgique au registre international des implants mammaires (n° 121/2);

. le projet de loi modifiant l'arrêté royal n° 143 du 30 décembre 1982 fixant les conditions auxquelles les laboratoires doivent répondre en vue de l'intervention de l'assurance maladie pour les prestations de biologie clinique (n° 1014/3);

au nom de la commission des Finances et du Budget,

- par M. Bart Tommelein, sur le projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux des 15 décembre 2003 et 23 janvier 2004 modifiant, en matière de précompte professionnel, l'AR/CIR 92 (n° 1005/2);

au nom de la commission de la Justice,

- par M. Eric Massin, sur le projet de loi modifiant l'article 56 du Code d'instruction criminelle (n° 863/3).

namens de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven,

- door mevrouw Valérie De Bue, over:

. het wetsvoorstel (de heer Jos Ansoms) tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (cruise control) (nr. 138/3);

. het wetsvoorstel (de heren Daan Schalck en Philippe De Coene) tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (cruise control) te gebruiken (nr. 176/2);

. het voorstel van resolutie (de heer Georges Lenssen) betreffende het verbod op klassieke cruise control systemen (nr. 229/4);

. het voorstel van resolutie (de heren Daan Schalck en Philippe De Coene) betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (nr. 365/3);

. het voorstel van resolutie (de heer Guido De Padt) betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem (nr. 758/5);

namens de commissie voor de Herziening van de Grondwet en de Hervorming van de Instellingen,

- door de heer Walter Muls, over het voorstel (de heer Herman De Croo) tot herziening van het opschrift van titel III, hoofdstuk IV, afdeling I, onderafdeling I, van de Grondwet (nr. 865/4);

namens de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt,

- door mevrouw Corinne De Permentier, over de evaluatie van de invoering van de elektronische identiteitskaart (nr. 1094/1);

namens de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing,

- door mevrouw Françoise Colinia, over:

. het voorstel van resolutie (mevrouw Magda De Meyer) betreffende het oprichten van een nationaal register voor borstimplantaten en de deelname van België aan het internationaal register voor borstimplantaten (nr. 121/2);

. het wetsontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 143 van 30 december 1982 tot vaststelling van de voorwaarden waaraan de laboratoria moeten voldoen voor de tegemoetkoming van de ziekteverzekering voor verstrekkingen van klinische biologie (nr. 1014/3);

namens de commissie voor de Financiën en de Begroting,

- door de heer Bart Tommelein, over het wetsontwerp houdende bekrachtiging van de koninklijke besluiten van 15 december 2003 en van 23 januari 2004 tot wijziging van het KB/WIB 92 op het stuk van de bedrijfsvoorheffing (nr. 1005/2);

namens de commissie voor de Justitie,

- door de heer Eric Massin, over het wetsontwerp tot wijziging van artikel 56 van het Wetboek van Strafvordering (nr. 863/3).

SENAT

Projets de loi transmis

Par messages du 26 avril 2004 le Sénat transmet, en vue de la sanction royale, les projets de loi suivants, le Sénat ne les ayant pas évoqués:

- projet de loi adaptant en matière d'épargne-pension, le Code des impôts sur les revenus 1992 (n° 859/3);
- projet de loi modifiant l'article 53 du Code des impôts sur les revenus 1992 en matière de frais de restaurant (n° 906/4).

Pour information

Par message du 29 avril 2004, le Sénat transmet, en vue de la sanction royale, le projet de loi relatif aux expérimentations sur la personne humaine, le Sénat ne l'ayant pas amendé (n° 798/9).

Pour information

Par messages du 29 avril 2004, le Sénat transmet, tel qu'il les a adoptés en séance de cette date, les projets de loi suivants:

- projet de loi portant le Code droit international privé (n° 1078/1);

Conformément à l'article 81 de la Constitution, la Chambre se prononce dans un délai ne pouvant dépasser 60 jours.

Renvoi à la commission de la Justice

- projet de loi relatif au suivi de l'action gouvernementale en ce qui concerne les objectifs du millénaire pour le développement (n° 1082/1).

Conformément à l'article 81 de la Constitution, la Chambre se prononce dans un délai ne pouvant dépasser 60 jours.

Renvoi à la commission des Relations extérieures

Projets de loi adoptés

Par message du 29 avril 2004, le Sénat fait connaître qu'il a adopté en séance de cette date le projet de loi modifiant l'article 140 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994 (n° 845/5).

Pour information

Projet de texte transmis par le Sénat

Par message du 29 avril 2004, le Sénat transmet, tel qu'il l'a adopté en séance de cette date, le projet de texte portant révision de l'article 67 de la Constitution (n° 1081/1).

Renvoi à la commission de Révision de la Constitution et de la Réforme des Institutions

SENAAT

Overgezonden wetsontwerpen

Bij brieven van 26 april 2004, zendt de Senaat over, met het oog op de koninklijke bekrachtiging, de volgende niet geëvoceerde wetsontwerpen:

- wetsontwerp tot aanpassing van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 op het vlak van het pensioensparen (nr. 859/3);
- wetsontwerp tot wijziging van artikel 53 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 op het vlak van de restaurantkosten (nr. 906/4).

Ter kennisgeving

Bij brief van 29 april 2004, zendt de Senaat over, met het oog op de koninklijke bekrachtiging, het niet geamendeerde wetsontwerp inzake experimenten op de menselijke persoon (nr. 798/9).

Ter kennisgeving

Bij brieven van 29 april 2004, zendt de Senaat de volgende wetsontwerpen over, zoals hij ze in vergadering van die datum heeft aangenomen:

- wetsontwerp houdende het Wetboek van internationaal privaatrecht (nr. 1078/1);

Overeenkomstig artikel 81 van de Grondwet, neemt de Kamer een beslissing binnen een termijn die 60 dagen niet te boven mag gaan.

Verzonden naar de commissie voor de Justitie

- wetsontwerp betreffende de follow-up van het optreden van de regering op het stuk van de Millenniumdoelstellingen inzake ontwikkeling (nr. 1082/1).

Overeenkomstig artikel 81 van de Grondwet, neemt de Kamer een beslissing binnen een termijn die 60 dagen niet te boven mag gaan.

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen

Aangenomen wetsontwerpen

Bij brief van 29 april 2004 meldt de Senaat dat hij in vergadering van die datum het wetsontwerp tot wijziging van artikel 140 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, heeft aangenomen (nr. 845/5).

Ter kennisgeving

Ontwerp van tekst overgezonden door de Senaat

Bij brief van 29 april 2004, zendt de Senaat het ontwerp van tekst tot herziening van artikel 67 van de Grondwet over, zoals hij het in vergadering van die datum heeft aangenomen (nr. 1081/1).

Verzonden naar de commissie voor de Herziening van de Grondwet en de Hervorming van de Instellingen

GOUVERNEMENT

Dépôt de projets de loi

Le gouvernement a déposé les projets de loi suivants:

- projet de loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en vue de permettre la transposition de la directive du Conseil de l'Union européenne du 3 juin 2003 (2003/49/CE) concernant un régime fiscal commun applicable aux paiements d'intérêts et de redevances effectués entre des sociétés associées d'Etats membres différents (n° 1075/1) (matière visée à l'article 78 de la Constitution) pour lequel l'urgence a été demandée par le Gouvernement conformément à l'article 80 de la Constitution;

Renvoi à la commission des Finances et du Budget

- projet de loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 et la loi du 24 décembre 2002 modifiant le régime des sociétés en matière d'impôts sur les revenus et instituant un système de décision anticipée en matière fiscale (n° 1079/1) (matière visée à l'article 78 de la Constitution) pour lequel l'urgence a été demandé par le Gouvernement conformément à l'article 80 de la Constitution;

Renvoi à la commission des Finances et du Budget

- projet de loi contenant le règlement définitif des budgets d'organismes d'intérêt public pour l'année 1994 (n° 1080/1) (matière visée à l'article 74 de la Constitution);

Renvoi à la commission des Finances et du Budget

- projet de loi modifiant la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et autres produits (n° 1086/1) (matière visée à l'article 78 de la Constitution);

Renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société

- projet de loi portant modification de la loi du 20 juillet 1979 concernant l'assistance mutuelle en matière de recouvrement des créances relatives à certaines cotisations, droits, taxes et autres mesures (n° 1087/1) (matière visée à l'article 78 de la Constitution) pour lequel l'urgence a été demandée par le Gouvernement conformément à l'article 80 de la Constitution.

REGERING

Ingediende wetsontwerpen

De regering heeft volgende wetsontwerpen ingediend:

- wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 teneinde de omzetting van de richtlijn van de Raad van de Europese Unie van 3 juni 2003 (2003/49/EG) betreffende een gemeenschappelijke belastingregeling inzake uitkeringen van interest en royalty's tussen verbonden ondernemingen van verschillende lidstaten te verwezenlijken (nr. 1075/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet) waarvoor de spoedbehandeling door de Regering werd gevraagd bij toepassing van artikel 80 van de Grondwet;

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

- wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 en de wet van 24 december 2002 tot wijziging van de vennootschapsregeling inzake inkomstenbelastingen en tot instelling van een systeem van voorafgaande beslissingen in fiscale zaken (nr. 1079/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet) waarvoor de spoedbehandeling door de Regering werd gevraagd bij toepassing van artikel 80 van de Grondwet;

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

- wetsontwerp houdende eindregeling van de begrotingen van de instellingen van openbaar nut van het jaar 1994 (nr. 1080/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 74 van de Grondwet);

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

- wetsontwerp tot wijziging van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de verbruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten (nr. 1086/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet);

Verzonden naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de maatschappelijke Hernieuwing

- wetsontwerp tot wijziging van de wet van 20 juli 1979 betreffende de wederzijdse bijstand inzake de invordering van schuldvorderingen die voortvloeien uit bepaalde bijdragen, rechten, belastingen en andere maatregelen (nr. 1087/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet) waarvoor de spoedbehandeling door de Regering werd gevraagd bij toepassing van artikel 80 van de Grondwet.

*Renvoi à la commission des Finances et du Budget**Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting*

Rapports

Verslagen

Par lettre du 30 avril 2004, la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique transmet, en exécution de l'article 23, § 3 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité, les rapports de la Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz pour l'année 2003.

Dépôt au greffe, à la bibliothèque et renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture

Bij brief van 30 april 2004 zendt de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, in uitvoering van artikel 23, § 3 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, de verslagen van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas voor het jaar 2003 over.

Ingediend ter griffie, in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw

Budget général des dépenses

Algemene uitgavenbegroting

En exécution de l'article 15, 2^{ème} alinéa, des lois coordonnées sur la comptabilité de l'Etat, le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques transmet:

- par lettre du 23 avril 2004, un bulletin de redistributions d'allocations de base concernant le SPF Sécurité sociale pour l'année budgétaire 2003;

- par lettre du 30 avril 2004, un bulletin de redistributions d'allocations de base concernant le SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie pour l'année budgétaire 2004.

Renvoi à la commission des Finances et du Budget

In uitvoering van artikel 15, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit zendt de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over:

- bij brief van 23 april 2004 een lijst met herverdelingen van basisallocaties voor het begrotingsjaar 2003 betreffende de FOD Sociale Zekerheid;

- bij brief van 30 april 2004 een lijst met herverdelingen van basisallocaties voor het begrotingsjaar 2004 betreffende de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie.

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

Dépôt d'un avis du Conseil d'Etat relatif à un arrêté royal

Indiening van een advies van de Raad van State betreffende een koninklijk besluit

Par lettre du 3 mai 2004, la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique transmet l'avis du Conseil d'Etat relatif à l'arrêté royal du 25 avril 2004 modifiant la loi sur la protection de la concurrence économique, coordonnée le 1^{er} juillet 1999 qui a été publié au Moniteur belge du 3 mai 2004.

Renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture

Bij brief van 3 mei 2004 zendt de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid het advies van de Raad van Staat over betreffende het koninklijk besluit van 25 april 2004 tot wijziging van de wet tot bescherming van de economische mededinging, gecoördineerd op 3 juli 1999 dat in het Belgisch Staatsblad van 3 mei 2004 is bekendgemaakt.

Verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw

COUR D'ARBITRAGE

ARBITRAGEHOF

Arrêts

Arresten

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie:

Met toepassing van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis van:

- l'arrêt n° 63/2004 rendu le 28 avril 2004 concernant les questions préjudicielles relatives à l'article 104, alinéa 1^{er}, 1° du Code des impôts sur les revenus 1992 et aux articles 136, 141, 142 et 143 du même Code, tels qu'ils étaient en vigueur pour les exercices d'imposition 1997 et 1998, posées par le tribunal de première instance d'Arlon par jugement du 21 janvier 2003;

(n° du rôle: 2616)

- l'arrêt n° 64/2004 rendu le 28 avril 2004 concernant la question préjudicielle relative à l'article 23 de la loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux articles 3 et 12 de la loi du 27 mai 1870 portant simplification des formalités administratives en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, posée par la cour d'appel de Bruxelles par arrêt du 24 avril 2003;

(n° du rôle: 2695)

- l'arrêt n° 65/2004 rendu le 28 avril 2004 relatif à la question préjudicielle concernant l'article 68 du décret de la Région flamande relatif à l'aménagement du territoire, coordonné le 22 octobre 1996, et l'article 99 du Code pénal, posée par le juge des saisies au tribunal de première instance de Louvain par jugement du 13 mai 2003;

(n° du rôle: 2722)

- l'arrêt n° 66/2004 rendu le 28 avril 2004 concernant le recours en annulation des articles 2 et 11 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 décembre 2002 modifiant le Code des droits de succession, introduit par M. Guillaume.

(n° du rôle: 2743)

Pour information

Recours en annulation

En application de l'article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie:

- les recours en annulation du décret de la Communauté française du 19 novembre 2003 "portant des dispositions particulières relatives à l'attribution des emplois aux fonctions définies par le titre V du décret du 4 mars 1991 relatif à l'aide à la jeunesse", introduits par R. Brankart et par F. Roose; l'ordonnance de jonction de cette affaire avec l'affaire n° 2952.

(n°s du rôle: 2952 et 2969)

Pour information

Questions préjudicielles

- het arrest nr. 63/2004 uitgesproken op 28 april 2004 over de prejudiciële vragen betreffende artikel 104, eerste lid, 1°, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 en de artikelen 136, 141, 142 en 143 van hetzelfde Wetboek, zoals die van kracht waren voor de aanslagjaren 1997 en 1998, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Aarlen bij vonnis van 21 januari 2003;

(rolnummer: 2616)

- het arrest nr. 64/2004 uitgesproken op 28 april 2004 over de prejudiciële vraag betreffende artikel 23 van de wet van 17 april 1835 op de onteigening ten algemenen nutte en de artikelen 3 en 12 van de wet van 27 mei 1870 houdende vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten inzake onteigening ten algemenen nutte, gesteld door het hof van beroep te Brussel bij arrest van 24 april 2003;

(rolnummer: 2695)

- het arrest nr. 65/2004 uitgesproken op 28 april 2004 betreffende de prejudiciële vraag over artikel 68 van het decreet van het Vlaamse Gewest betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, en artikel 99 van het Strafwetboek, gesteld door de beslagrechter in de rechtbank van eerste aanleg te Leuven bij vonnis van 13 mei 2003;

(rolnummer: 2722)

- het arrest nr. 66/2004 uitgesproken op 28 april 2004 betreffende het beroep tot vernietiging van de artikelen 2 en 11 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 20 december 2002 tot wijziging van het Wetboek der Successierechten, ingesteld door M. Guillaume.

(rolnummer: 2743)

Ter kennisgeving

Beroepen tot vernietiging

Met toepassing van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis van:

- de beroepen tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 19 november 2003 "houdende bijzondere bepalingen betreffende de toekenning van de betrekkingen voor de ambten bepaald bij titel V van het decreet van 4 maart 1991 inzake hulpverlening aan de jeugd", ingesteld door R. Brankart en door F. Roose; de beschikking tot samenvoeging van deze zaak met de zaak nr. 2952.

(rolnummer : 2952 en 2969)

Ter kennisgeving

Prejudiciële vragen

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie:

- les questions préjudicielles relatives à la loi du 16 juillet 2002 "modifiant diverses dispositions en vue notamment d'allonger les délais de prescription pour les crimes non correctionnalisables" (modification, en particulier, de l'article 24 du titre préliminaire du Code d'instruction criminelle), telle qu'elle a été modifiée par l'article 33 de la loi-programme du 5 août 2003, posées par le tribunal correctionnel de Bruxelles, le tribunal correctionnel de Turnhout, la cour d'appel d'Anvers par arrêt du 3 mars 2004, le tribunal de première instance de Bruges par jugement du 27 février 2004, le tribunal de première instance de Courtrai par jugement du 6 avril 2004, la Cour de cassation de Bruxelles par arrêt du 30 mars 2004, le tribunal de première instance de Bruxelles par jugement du 13 avril 2004, la cour d'appel de Bruxelles par arrêt du 21 avril 2004; l'ordonnance de jonction des affaires n^{os} 2975, 2976 et 2980 aux affaires déjà jointes n^{os} 2887, 2888, 2915, 2941 et 2958; l'ordonnance de jonction de l'affaire n° 2983 avec les affaires déjà jointes n^{os} 2887, 2888, 2915, 2941, 2958, 2975, 2976 et 2980;

(n^{os} du rôle: 2887, 2888, 2915, 2941, 2958, 2975, 2976, 2980 et 2983)

- la question préjudicielle concernant l'article 174, 5°, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, posée par le tribunal du travail de Liège par jugement du 25 mars 2004;

(n° du rôle: 2963)

- les questions préjudicielles relatives aux articles 79 à 82 de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 4 septembre 2002, posée par le tribunal de première instance de Tongres, par le tribunal de première instance de Neufchâteau, par le tribunal de première instance de Charleroi, par le tribunal de première instance de Courtrai, par le tribunal de première instance de Bruxelles, par la cour d'appel de Gand et par le tribunal de commerce de Huy par jugement du 17 mars 2004; l'ordonnance de jonction de l'affaire n° 2965 avec les affaires déjà jointes n^{os} 2869, 2879, 2897, 2898, 2899, 2931, 2932 et 2939; l'ordonnance abrégant les délais pour l'introduction d'un mémoire, fixé à l'article 85 et à l'article 87, § 1^{er} dans l'affaire n° 2965;

(n^{os} du rôle: 2869, 2879, 2897, 2898, 2899, 2931, 2932, 2939 et 2965)

Met toepassing van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis van:

- de prejudiciële vragen betreffende de wet van 16 juli 2002 "tot wijziging van verschillende bepalingen teneinde inzonderheid de verjaringstermijnen voor de niet-correctionaliseerbare misdaden te verlengen" (wijziging, in het bijzonder, van artikel 24 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering), gewijzigd bij artikel 33 van de programmawet van 5 augustus 2003, gesteld door de correctionele rechtbank te Brussel, de correctionele rechtbank te Turnhout, het hof van beroep te Antwerpen bij arrest van 3 maart 2004, de rechtbank van eerste aanleg te Brugge bij vonnis van 27 februari 2004, de rechtbank van eerste aanleg te Kortrijk bij vonnis van 6 april 2004, het hof van Cassatie te Brussel bij arrest du 30 maart 2004, de rechtbank van eerste aanleg te Brussel bij vonnis van 13 april 2004, het hof van beroep te Brussel bij arrest van 21 april 2004; de beschikking tot samenvoeging van de zaak nrs 2975, 2976 en 2980 met de reeds samengevoegde zaken nrs 2887, 2888, 2915, 2941, 2958; de beschikking tot samenvoeging van de zaak nr. 2983 met de reeds samengevoegde zaken nrs 2887, 2888, 2915, 2941, 2958, 2975, 2976 et 2980;

(rolnummers: 2887, 2888, 2915, 2941, 2958, 2975, 2976, 2980 en 2983)

- de prejudiciële vraag over artikel 174, 5°, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gesteld door de arbeidsrechtbank te Luik bij vonnis van 25 maart 2004;

(rolnummer: 2963)

- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 79 tot 82 van de faillissementswet van 8 augustus 1997, zoals gewijzigd bij de wet van 4 september 2002, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Tongeren, de rechtbank van eerste aanleg te Neufchâteau, de rechtbank van eerste aanleg te Charleroi, de rechtbank van eerste aanleg te Kortrijk, de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, het hof van beroep te Gent en de rechtbank van koophandel te Hoei bij vonnis van 17 maart 2004; de beschikking tot samenvoeging van de zaak nr. 2965 met de reeds samengevoegde zaken nrs 2869, 2879, 2897, 2898, 2899, 2931, 2932 en 2939; de beschikking tot het verkorten van de termijnen om het indienen van een memorie, vastgesteld in artikel 85 en artikel 87, § 1 in de zaak nr. 2965;

(rolnummers : 2869, 2879, 2897, 2898, 2899, 2931, 2932, 2939 en 2965)

- la question préjudicielle concernant les articles 15 à 18 de la loi du 22 juillet 1991 relative à la Loterie nationale, posée par le Conseil d'Etat par arrêts du 8 mars 2004; l'ordonnance de jonction de ces affaires.

(n^{os} du rôle: 2970 et 2971)

Pour information

COUR DES COMPTES

Cahier d'observations

Par lettre du 28 avril 2004, le premier président de la Cour des comptes transmet, en exécution de l'article 180 de la Constitution, le fascicule IV de son 157^{ème} cahier d'observations.

Dépôt au greffe et à la bibliothèque et renvoi à la commission des Finances et du Budget

RAPPORTS ANNUELS

Politique scientifique fédérale

Le chef de service de la Production et analyse des indicateurs de R&D transmet le rapport 2003 de la Politique scientifique fédérale "Davantage de recherche pour l'Europe. Objectif : 3 % du PIB. Une évaluation de l'effort additionnel belge nécessaire pour la contribution à cet objectif".

Renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture

Cour d'appel de Bruxelles

Par lettre du 29 avril 2004, le premier président de la Cour d'appel de Bruxelles transmet, conformément à l'article 340, § 3, dernier alinéa du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement pour l'année 2002 ainsi que le procès-verbal de l'assemblée générale de la Cour d'appel de Bruxelles qui s'est tenue le 21 avril 2004.

Dépôt au greffe, à la bibliothèque et renvoi à la commission de la Justice

Cour du travail de Liège

Par lettre du 27 avril 2004, le premier président de la Cour du travail de Liège transmet, conformément à l'article 340, § 3, dernier alinéa du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement pour l'année 2003 ainsi que le procès-verbal de l'assemblée générale de la Cour du travail de Liège qui s'est tenue le 26 mars 2004.

Dépôt au greffe, à la bibliothèque et renvoi à la commission de la Justice

- de prejudiciële vraag over de artikelen 15 tot 18 van de wet van 22 juli 1991 betreffende de Nationale Loterij, gesteld door de Raad van State bij arresten van 8 maart 2004; de beschikking tot samenvoeging van deze zaken.

(rolnummers: 2970 en 2971)

Ter kennisgeving

REKENHOF

Boek van opmerkingen

Bij brief van 28 april 2004 zendt de eerste voorzitter van het Rekenhof, in uitvoering van artikel 180 van de Grondwet, het deel IV van het 157^e boek van opmerkingen over.

Ingediend ter griffie en in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

JAARVERSLAGEN

Federaal Wetenschapsbeleid

Het diensthoofd – Productie en analyse van O&O-indicatoren zendt het jaarverslag 2003 van het Federaal Wetenschapsbeleid "Meer onderzoek in Europa. Doelstelling : 3 % van het BBP. Een raming van de extra inspanning die België moet leveren om deze doelstelling te halen" over.

Verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw

Hof van beroep te Brussel

Bij brief van 29 maart 2004 zendt de eerste voorzitter van het Hof van beroep te Brussel, overeenkomstig artikel 340, § 3, laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek, het werkingsverslag voor het jaar 2002 over samen met het proces-verbaal van de algemene vergadering van het Hof van beroep te Brussel, welke doorging op 21 april 2004.

Ingediend ter griffie, in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor de Justitie

Arbeidshof te Luik

Bij brief van 27 april 2004 zendt de eerste voorzitter van het Arbeidshof te Luik, overeenkomstig artikel 340, § 3, laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek, het werkingsverslag voor het jaar 2003 over samen met het proces-verbaal van de algemene vergadering van het Arbeidshof te Luik, welke doorging op 26 maart 2004.

Ingediend ter griffie, in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor de Justitie

Commissariat général aux Réfugiés et aux Apatrides

Par lettre du 27 avril 2004, le commissaire adjoint du Commissariat général aux Réfugiés et aux Apatrides transmet, conformément à l'article 57/28 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, le rapport annuel 2001-2002 du Commissariat général aux Réfugiés et aux Apatrides.

Renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique

Auditorat du Travail de Dendermonde

Par lettre du 29 avril 2004, le premier substitut-auditeur du travail près le Tribunal du Travail de Dendermonde transmet, conformément à l'article 346, § 2, 2° du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement de l'Auditorat du Travail de Dendermonde relatif à l'année 2003 ainsi qu'une copie du procès-verbal de l'assemblée de corps qui s'est tenue le 2 mars 2004.

Dépôt au greffe, à la bibliothèque et renvoi à la commission de la Justice

Conseil de la Concurrence

Par lettre du 29 avril 2004, le président du Conseil de la Concurrence transmet, conformément à l'article 19, § 5, de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique, le rapport annuel 2002 du Conseil de la Concurrence.

Dépôt au greffe, à la bibliothèque et renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture

Tribunal de Commerce de Mons

Par lettre du 30 avril 2004, le président du Tribunal de Commerce de Mons transmet, conformément à l'article 340, § 3, dernier alinéa du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement pour l'année 2003 ainsi que le procès-verbal de l'assemblée générale du Tribunal de Commerce de Mons qui s'est tenue le 12 février 2004.

Dépôt au greffe, à la bibliothèque et renvoi à la commission de la Justice

MOTIONS

Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen

Bij brief van 27 april 2004 zendt de adjunct-commissaris van het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen, overeenkomstig artikel 57/28 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, het jaarverslag 2001-2002 van het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen over.

Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt

Arbeidsauditoraat te Dendermonde

Bij brief van 29 april 2004 zendt het eerste substituut-arbeidsauditeur bij de Arbeidsrechtbank te Dendermonde, overeenkomstig artikel 346, § 2, 2° van het Gerechtelijk Wetboek, het werkingsverslag van het Arbeidsauditoraat te Dendermonde voor het jaar 2003 over samen met een afschrift van het proces-verbaal van de korpsvergadering, welke doorging op 2 maart 2004.

Ingediend ter griffie, in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor de Justitie

Raad voor de Mededinging

Bij brief van 29 april 2004 zendt de voorzitter van de Raad voor de Mededinging, overeenkomstig artikel 19, § 5, van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging, het jaarverslag 2002 van de Raad voor de Mededinging over.

Ingediend ter griffie, in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw

Rechtbank van Koophandel te Bergen

Bij brief van 30 april 2004 zendt de voorzitter van de Rechtbank van Koophandel te Bergen, overeenkomstig artikel 340, § 3, laatste lid van het Gerechtelijk Wetboek, het werkingsverslag voor het jaar 2003 over samen met het proces-verbaal van de algemene vergadering van de Rechtbank van Koophandel te Bergen, welke doorging op 12 februari.

Ingediend ter griffie, in de bibliotheek en verzonden naar de commissie voor de Justitie

MOTIES

Dépôts

Par lettre du 4 mai 2004, le bourgmestre de la commune de Hemiksem transmet une motion concernant l'horaire de service de la ligne ferroviaire 52.

Renvoi à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques

Ingekomen

Bij brief van 4 mei 2004 zendt de burgemeester van de gemeente Hemiksem een motie betreffende de dienstregeling door de NMBS van de treinlijn 52 over.

Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven

AVIS

Conseil central de l'Economie et Conseil national du Travail

Par lettre du 30 avril 2004, le président du Conseil central de l'Economie ainsi que le président du Conseil national du Travail transmettent un avis sur l'avant-projet de plan fédéral de développement durable 2004-2008 (mobilité – pauvreté – vieillissement)

Renvoi à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société et renvoi à la commission des Affaires sociales

ADVIEZEN

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en Nationale Arbeidsraad

Bij brief van 30 april 2004 zenden de voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven alsmede de voorzitter van de Nationale Arbeidsraad een advies over het voorontwerp van federaal plan inzake duurzame ontwikkeling 2004-2008 (mobiliteit – armoede – vergrijzing) over.

Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing en naar de commissie voor de Sociale Zaken

DIVERS

Commission des droits de la femme et de l'égalité des chances du parlement européen

Par lettre du 27 avril 2004, la présidente de la Commission des droits de la femme et de l'égalité des chances du parlement européen transmet la déclaration "L'égalité des genres dans l'Europe de demain" adoptée lors de la réunion extraordinaire de la Conférence du Réseau des Commissions parlementaires sur l'égalité des femmes et des hommes dans l'UE (CCEC), le 6 avril 2004 à Bruxelles.

Renvoi à la commission des Relations extérieures

VARIA

Commissie voor rechten van de vrouw en de gelijke kansen van het Europees parlement

Bij brief van 27 april 2004 zendt de voorzitter van de Commissie voor de rechten van de vrouw en de gelijke kansen van het Europees parlement de verklaring "Gendergelijkheid in het Europa van de toekomst" aangenomen tijdens de buitengewone vergadering van de Conferentie van het netwerk van parlementscommissies inzake gelijke kansen van mannen en vrouwen binnen de EU (CEC), op 6 april 2004 in Brussel.

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen

Appel de la Douma d'Etat de l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie

Oproep van de Staatsdoema van de Federale Assemblée van de Russische Federatie

Par lettre du 28 avril 2004, l'ambassade de la Fédération de Russie en Belgique transmet l'appel de la Douma d'Etat de l'Assemblée fédérale de la Fédération de Russie aux parlements des Etats-membres de l'OTAN et aux juges du Tribunal Pénal International chargé de traduire en justice les personnes présumées responsables de violations graves du droit international humanitaire commises sur le territoire de l'ex-Yougoslavie depuis 1991, concernant la libération de MM. Slobodan Milosevic et Vojislav Seselj.

Renvoi à la commission des Relations extérieures

Bureau fédéral du Plan

Par lettre du 28 avril 2004, le Bureau fédéral du Plan transmet les publications suivantes:

- Les charges administratives en Belgique pour l'année 2002;

Renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture et à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique

- Perspectives énergétiques pour la Belgique à l'horizon 2030.

Renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture et renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société

Conseil supérieur de la Justice

Par lettre du 4 mai 2004, la présidente du Conseil supérieur de la Justice transmet le texte de la proposition de réforme du régime d'évaluation des magistrats, approuvé par l'assemblée générale du Conseil supérieur de la Justice, en sa séance du 28 avril 2004.

Renvoi à la commission de la Justice

Bij brief van 28 april 2004 zendt de ambassade van de Russische Federatie in België de oproep van de Staatsdoema van de Federale Assemblée van de Russische Federatie tot de parlementen van de NAVO-lidstaten en tot de rechters van het Internationaal Strafhof dat belast is met de berechting van de personen die ervan worden verdacht zicht schuldig te hebben gemaakt aan ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht die sinds 1991 zijn begaan op het grondgebied van voormalig Joegoslavië, betreffende de invrijheidstelling van de heren Slobodan Milosevic en Vojislav Seselj.

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen

Federaal Planbureau

Bij brief van 28 april 2004 zendt het Federaal Planbureau de volgende publicaties over:

- De administratieve lasten in België voor het jaar 2002;

Verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw en naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt

- Energievooruitzichten voor België tegen 2030

Verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw en naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing

Hoge Raad voor de Justitie

Bij brief van 4 mei 2004 zendt de voorzitter van de Hoge Raad voor de Justitie de tekst van het voorstel tot hervorming van het evaluatiesysteem van de magistraten over die op 28 april 2004 werd goedgekeurd door de algemene vergadering van de Hoge Raad voor de Justitie.

Verzonden naar de commissie voor de Justitie