

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

25 maart 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veiligheid van het personeel bij De Lijn  
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bezwaren tegen fietspaden door natuurgebieden

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de overeenkomst met Ryanair omtrent het gebruik van de regionale luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het contract met Ryanair

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over NMBS-investeringen in Limburg

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de erfenis van De Lijn te Kuregem, Anderlecht

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe verkeersboetes

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van de Oostendse luchthaven bij het verschepen van militair materiaal naar de Golfregio

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 25 maart 2003

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 16.11 uur.*

### **Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veiligheid van het personeel bij De Lijn**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veiligheid van het personeel bij De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mevrouw de voorzitter, dit thema is in deze commissie de voorbije jaren al meermaals aan bod gekomen. Ook tijdens de plenaire zittingen van het Vlaams Parlement vormt de agressie tegenover het tram- en buspersoneel een regelmatig terugkerend fenomeen.

De voorbije weken hebben zich weer een aantal betreuenswaardige incidenten voorgedaan. Het personeel van De Lijn heeft hierop gereageerd met acties in Antwerpen, in Turnhout en in West-Vlaanderen.

Ik heb de agressie tegenover tram- en busbestuurders tijdens de bespreking van de begroting 2000 al ter sprake gebracht. Toenmalig minister Stevaert heeft toen verklaard dat hij een nieuwe basisallocatie zou zoeken en in de nodige veiligheidsinvesteringen zou voorzien.

Ondanks de vraag naar afgescheiden bestuurderskooien, zijn deze middelen vooral aangewend om veiligheidscamera's te installeren. Het is evenwel niet duidelijk of alle ingeschreven middelen zijn aangewend om dergelijke camera's aan te kopen.

Zoals ik tijdens de bespreking van de begroting 2003 al heb opgemerkt, lijken vooral de betalingskredieten op dit vlak enigszins achterop te hinken.

De betrokken basisallocatie is ondertussen tot nul gereduceerd. Volgens voormalig minister Stevaert is dit het gevolg van een koerswijziging in het beleid ten opzichte van agressie. De middelen zijn naar de algemene dotatie van de VMM overgeheveld. Op die manier is de VMM in de mogelijkheid gesteld om meer controleurs aan te werven. Ik heb vernomen dat die aanwervingen ondertussen hebben plaatsgehad.

Ik zou de situatie in Vlaanderen even met de situatie in het buitenland, meer specifiek in Amsterdam, willen vergelijken. Om de problematiek van de agressie tegenover tram- en busbestuurders aan te pakken, is in Amsterdam voor het inzetten van bijkomend personeel gekozen. In risicogebieden wordt een tweede man ingezet. Deze maatregel heeft heel wat succes gehad. Het geweld op het openbaar vervoer is aanzienlijk teruggedrongen.

In Antwerpen zou de VMM momenteel over één begeleider per vijftien chauffeurs beschikken. Na de staking van maart 2003 heeft de directie beloofd 46 nieuwe controleurs aan te werven. Ik denk niet dat die aanwervingen al hebben plaatsgevonden.

Het indijken van de agressie op trams en bussen is zeer belangrijk voor de potentiële gebruikers en het personeel van het openbaar vervoer. Het is momenteel bijzonder moeilijk om nieuwe chauffeurs te vinden. Berichten over geweld op chauffeurs zullen deze rekruteringen nog bemoeilijken. Het gebruik van het openbaar vervoer neemt evenwel toe. Wat het aantal reizigers betreft, kunnen we het hier gerust over een succesverhaal hebben. Gezien de uitbreiding van de exploitatie, zal de directie sowieso nieuwe chauffeurs moeten aanwerven. Veiligheid zal een noodzakelijke voorwaarde zijn om die chauffeurs te vinden.

## Decaluwe

De vergelijking met de situatie in het buitenland doet me vermoeden dat de toenemende maatschappelijke vraag naar avond- en nachtelijk openbaar vervoer het risico op agressie allicht nog zal doen stijgen. Indien dit gebeurt, zullen slechts weinig mensen nog zin hebben om na zonsondergang de tram of de bus te nemen. Dit zou de rentabiliteit van deze vorm van openbaar vervoer en, wat nog belangrijker is, de positie van het openbaar vervoer als een alternatief vervoermiddel in het uitgaansleven verzwakken.

Naar aanleiding van de betreuzwaardige incidenten die zich in Antwerpen hebben voorgedaan, wil ik de minister enkele concrete vragen stellen.

Hoeveel voertuigen zijn met een veiligheidscamera uitgerust? Hoeveel van die voertuigen rijden in Antwerpen? De meeste problemen doen zich immers in deze stad voor. Zijn de enkele jaren geleden ingeschreven middelen volledig uitgeput? Wat zijn de resultaten van deze investeringen? Is het geweld op voertuigen met een camera effectief verdwenen of sterk verminderd? Is het mogelijk een vergelijking te maken tussen de agressie op voertuigen met en zonder een camera?

De meeste trams beschikken over een bestuurderskooi. Het is voor de passagiers letterlijk onmogelijk om de chauffeurs aan te raken. Wordt momenteel overwogen om dergelijke kooien ook in de bussen van De Lijn te installeren? Ik denk hierbij in eerste instantie uiteraard aan de bussen die in risicogebieden rijden. Ik besef overigens zeer goed dat het hier om bijkomende investeringen gaat.

In Antwerpen is er momenteel één begeleider op vijftien chauffeurs. Betekent dit dat per vijftien ritten één rit wordt begeleid? Wordt hiervoor de prioriteit gelegd bij de risicozones? Wat zijn de concrete resultaten daarvan? Overweegt u om systematisch in middelen te voorzien om, zoals dat in Amsterdam gebeurt, een tweede man toe te voegen op elk voertuig in bepaalde risicogebieden, om de agressie te verminderen en de veiligheid te vergroten? U kunt dat misschien mee in overweging nemen bij de CAO-onderhandelingen.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, vanzelfsprekend vinden we het in deze interpellatie aangekaarte probleem erg belangrijk. De manier waarop we daarover praten, is natuurlijk ook belangrijk. We moeten er immers voor zorgen dat

we nog mensen op onze bussen krijgen. Maar ook de maatregelen die we nemen, zijn belangrijk. Ik belicht deze nader.

Er zijn 72 voertuigen van De Lijn uitgerust met camera's, namelijk 10 trams en 62 bussen. In Antwerpen betreft het 13 autobussen, 3 PCC-trams en 2 Hermelijntrams. Er staan meerdere camera's op een ermee uitgerust voertuig. De middelen waarin terzake enkele jaren geleden werd voorzien werden volledig uitgeput. Momenteel bevindt dit zich nog in een proeffase, wat betekent dat er nog enige tijd nodig is om hier betrouwbare conclusies uit te kunnen trekken. In de paritair samengestelde werkgroep binnen De Lijn was reeds eerder beslist om meerdere bussen als proef uit te rusten met een half afgesloten stuurpost. In de vergadering van december 2002 werd evenwel besloten om de toekomstig te leveren bussen uit te rusten met een flexibel afsluitbare stuurpost, dus een stuurpost waarbij de chauffeur beslist of hij zich al dan niet volledig wil afsluiten, door middel van een beweegbare ruit. Zo kan elke bestuurder individueel tegemoetkomen aan zijn subjectief onveiligheidsgevoel.

Toekomstige agressiefeiten precies lokaliseren is natuurlijk onmogelijk. Daarom worden de controleurs van De Lijn, op basis van het bij De Lijn ontwikkelde agressieregistratiesysteem, doelgericht ingezet op die lijnen waarvan de chauffeurs zelf feiten melden. Aldus speelt het contingent aan controleurs – die nooit individueel optreden – flexibel in op de wisselende omstandigheden, aan de hand van de bekomen informatie. Zo kan men maximaal inspelen op wat er leeft bij de chauffeurs die de meldingen doen. In totaal zijn er nu 76 bijkomende controleurs en 5 coördinatoren aangeworven. Dat is niet niets, gezien het tijdsbestek waarin dit is gebeurd. Een systematisch toevoegen van een tweede man wordt niet overwogen.

Die problemen inzake onveiligheid mogen natuurlijk niet alleen worden verengd tot de situatie op de bus. Ze passen in een maatschappelijk kader. Daarom willen we samenwerken met het lokale niveau. Nu hebben de leden van de politiediensten in uniform vervoersfaciliteiten. Hiertegenover staat dat zij, in geval van incidenten op de voertuigen, hun ambt moeten uitoefenen. De dispatching van de VVM heeft rechtstreeks contact, via een directe lijn, met de politiediensten. Na het sluitingsuur van de dispatching hebben de chauffeurs van het voertuig in nood rechtstreeks contact met de politiediensten. Zo zijn er in Antwerpen meerdere vormen van samenwerking. Het is belangrijk dat dit wat geïntegreerd wordt aangepakt. Zo zijn er de gerichte acties door de politie. Er is de politie in

## Bossuyt

burger die bussen van De Lijn volgt. Er zijn de politievoorstellingen in Antwerpse scholen, die worden geassisteerd door De Lijn in verband met sociaal aangepast gedrag op het openbaar vervoer. Er is de bijkomende politie-inzet naar aanleiding van de werken op de Leien in Antwerpen. In Antwerpen zelf werd een akkoord afgesloten met de politie over het inzetten van politiemensen aan boord. Momenteel wordt er onderhandeld over een gegarandeerde aanwezigheid van een politiepatrouille binnen de 10 minuten. Dat is de aanrijtijd bij hoogdringende gevallen. Er is de inzet van 18 stadswachten. Sinds 1 februari 2002 is het aantal stadswachten verdubbeld tot 36, met het oog op het voorgaande.

Als tweede voorbeeld kan ik de provincie West-Vlaanderen aanhalen. Reeds op 11 oktober 1996 sloten De Lijn West-Vlaanderen en het rijkswacht-district Brugge een protocolakkoord af. Door de nieuwe politiestructuur en de daarmee gepaard gaande reorganisatie van de politiediensten was het evenwel wenselijk dat dit akkoord zou worden herbekeken en aangepast. Daarom werd op 13 december 2001 een nieuw, uitgebreid protocolakkoord afgesloten tussen De Lijn West-Vlaanderen en de lokale en federale politie van West-Vlaanderen. Het vroegere akkoord gold enkel voor Brugge en Veurne. Het huidige behelst alle districten, dus Brugge, Kortrijk, Veurne en Ieper.

De te ondernemen acties situeren zich, net als vroeger, zowel op het preventieve als op het repressieve vlak. De samenwerking beoogt ook een wederzijdse uitwisseling van informatie over een aantal domeinen. Zo is er op het vlak van verkeer het melden van zware verkeersongevallen met allerhande incidentele hindernissen op de weg, abnormaal lange files, stremming in het verkeer door foutparkeerders, beschadigingen in het wegdek enzovoort. Op het vlak van veiligheid is er het melden van agressie op voertuigen van De Lijn, druggebruik, ernstige daden van vandalisme, en beschadigingen aan infrastructuur en aan de gebouwen van De Lijn.

Sinds 2002 is er sprake van een nieuwigheid : tijdens de dag staan de dispatchers van de regio's Kust, Brugge en Kortrijk rechtstreeks in verbinding met de federale politie in Brugge, via hun dispatching. Deze federale politie van Brugge zal fungeren als relais voor de overige gerechtelijke arrondissementen van de provincie West-Vlaanderen. Hierdoor, zo hopen we, zullen alle noodzakelijke interventies op een vlotte en efficiënte manier kun-

nen verlopen. Wanneer 's nachts de dispatching van De Lijn buiten dienst wordt gesteld, neemt de federale politie onze dispatching integraal over. Vanaf dat ogenblik behandelen zij alle berichten over het samenwerkingsakkoord.

Dit samenwerkingsakkoord beoogt een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer en een efficiëntere interventie van de politiediensten bij conflictsituaties. Terzake verwijs ik ook naar het antwoord van mijn voorganger op vraag 139 van de heer Verfaillie. Al die maatregelen passen dus in de paritair besliste optimalisering van de samenwerking van De Lijn met de politiediensten en de parketten. We willen dus een aantal concrete maatregelen nemen wat investeringen betreft. Binnen De Lijn gaat het ook vanzelfsprekend over de inzetbaarheid van de bijkomende en de bestaande controleurs, naargelang de situatie en het aantal meldingen. Dan zijn er nog de maatregelen inzake de samenwerking met de politiediensten, die ook heel belangrijk zijn voor de bestuurders in de perceptie van hun eigen veiligheid. We hopen ook op de sensibilisering van de steden en de gemeenten. Zij worden hier ook bij betrokken. Maar daarmee hebben we niet zoveel problemen.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. U verwees naar samenwerkingsakkoorden met politiezones. Bestaat dit wat Antwerpen betreft ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er bestaat een akkoord met de politie in Antwerpen. Wat West-Vlaanderen betreft, gaat het over akkoorden over het geheel van de provincie. In Antwerpen gaat het over feitelijke afspraken met de politie en het stadsbestuur.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik neem er ook akte van dat u het Amsterdamse model van de tweede man niet overneemt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Niet veralgemeend. Ik herinner me nog dat er twee mensen per bus waren toen ik klein was. We gaan dit niet veralgemenen, maar we gaan dit wel doen in omstandigheden die het vereisen. U zult gehoord hebben dat we toch een belangrijke inspanning hebben gedaan inzake aanwervingen. Dit laat ons ook toe om wat soepel om te springen met die middelen, al naargelang de omstandigheden en de meldingen die er zijn. Natuurlijk behoort dit tot de verantwoordelijkheid van De Lijn zelf.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik begrijp dat het misschien nog wat te vroeg is om die investeringen te evalueren. Maar op een bepaald ogenblik moet er toch worden geëvalueerd. Het gaat immers om aanzienlijke bedragen. Dat moet dan worden bekeken binnen de commissie, eventueel ook in afspraak met de mensen van De Lijn. Als dit spectaculaire resultaten heeft opgeleverd, dan moeten we resoluut durven kiezen om daar meer middelen voor te reserveren in de begroting, zodat die agressie verder afneemt en het gebruik van het openbaar vervoer verder wordt gestimuleerd.

Het is waarschijnlijk een goed idee om in samenwerking met uw kabinet en met de voorzitter van de commissie na te gaan wanneer alles kan worden geëvalueerd. Ik denk aan het einde van dit jaar of het begin van volgend jaar.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Uiteraard wordt een evaluatie gemaakt. Onze actie zal ook gericht zijn op de diverse aspecten. Het heeft geen zin om er een aspect uit te lichten, want dat komt niet overeen met de werkelijkheid. Alle ingezette middelen moeten worden geëvalueerd. Dat kan misschien gebeuren op het einde van het jaar. De investering vormt een technische zaak. Een deftige evaluatie is pas mogelijk na verloop van enige tijd. Ook voor het beleid is een evaluatie heel belangrijk. Wij willen immers weten welke richting we best uitgaan en welke punten voor verbetering vatbaar zijn.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

---

#### **Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bezwaren tegen fietspaden door natuurgebieden**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over de bezwaren tegen fietspaden door natuurgebieden.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het fietspadenbeleid vormde een prioriteit voor uw voorganger en ik ga ervan uit dat het niet is gewijzigd. U weet waarschijnlijk dat er vooral een grote nood is aan vrijliggende verbindende fietspaden langs gewestwegen. Hier en daar zijn er bijzondere problemen. Ik ga even dieper in op een concreet geval, maar ik vermoed dat gelijkaardige problemen ook elders in Vlaanderen voorkomen.

Ik wil het hebben over de N117 die loopt over het grondgebied van Brasschaat, Kapellen en Kalmthout en grenst aan het grondgebied van Wuustwezel. Het is bij uitstek een gewestweg waar nood is aan een vrijliggend fietspad. Het is een gevaarlijke weg voor fietsers, die de weg dan ook nauwelijks gebruiken. De N117 staat niet voor niets bekend als de dodenweg.

De alternatieven voor deze route zijn zeer beperkt en houden op zijn minst een aanzienlijk aantal kilometers extra in, wat voor automobilisten niet zo erg is, maar wat het fietsen toch niet zo aantrekkelijk maakt. Nochtans bestaat zeker een potentieel van automobilisten die de fiets zouden kunnen nemen. Langs de weg bevindt zich immers de KMO-zone Bosduin, op het grondgebied van Kalmthout en Kapellen, waar tijdens werkdagen talrijke werknemers aan de slag zijn en waar tijdens het weekend de overdekte markt een groot publiek weet aan te trekken. Bovendien bevinden er zich enkele grote winkels en een tennisclub. Het zijn allemaal mobiliteitgenererende activiteiten die momenteel bijna alleen met de auto op een min of meer veilige manier bereikbaar zijn.

Het was dan ook niet zo verwonderlijk dat de betrokken gemeentebesturen samen het initiatief hebben genomen om in het licht van module 13 een fietspad langs de weg aan te leggen. Het project past perfect in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van het Totaalplan Fiets, waarin de N117 staat aangeduid als een functionele fietsroute. Het leek een haalbaar project, want in tegenstelling tot veel andere fietspadenprojecten, zou er relatief weinig voor moeten worden onteigend. Een groot deel van de N117 loopt immers langs een militair domein.

Blijkbaar vormt het militair domein echter het probleem. Het bezit ook een bijzondere natuurfunctie



## Caluwé

en de afdeling Natuur van het departement LIN heeft zich tegen het project gekeerd. Het militair domein is aangeduid als vogelrichtlijngebied en daarom zou geen bouwvergunning kunnen worden afgeleverd. Nochtans kunnen we ons ernstige vragen stellen over het nadeel dat een vogelrichtlijngebied kan ondervinden van een fietspad. Ik vraag me trouwens af of de aflijning van zo een gebied tot op de millimeter gebeurt. Als de weg de grens vormt, behoort het fietspad dan niet veeleer tot de weg, ook al is het vrijliggend, dan tot het gebied dat met grote strepen op de plannen van ruimtelijke ordening werd ingekleurd? Het gaat toch alleen over de opoffering van een aantal vierkante meters ten gunste van een alternatief voor het milieuvriendelijk gemotoriseerd verkeer. Ik denk niet dat een fietspad enig nadeel berokkent aan een vogelrichtlijngebied. Het is dan ook onbegrijpelijk dat een project voor milieuvriendelijke mobiliteit wordt geblokkeerd door de afdeling Natuur.

In dezelfde regio is trouwens sprake van een gelijkwaardig project: de N111 op het grondgebied van de gemeenten Kalmthout en Kapellen. Ook daar is er reeds lang vraag naar een veilig fietspad langs de gewestweg. Ook die weg is aangeduid als functionele fietsroute en grenst aan een natuurgebied, met name de Kalmthoutse Heide. Moeten we uit het voorbeeld van de N117 concluderen dat ook langs de N111 geen vrijliggend fietspad mogelijk is?

Deze fundamentele problemen tussen fietsen – toch een milieuvriendelijke vorm van mobiliteit – en natuur roepen om een oplossing. Hoe wilt u de zaak aanpakken? Net over de grens lopen wel tal van vrijliggende fietspaden door bos- en natuurgebieden en langs secundaire wegen. Als er in Nederland geen probleem is met de Europese regelgeving over vogel- en habitatrictlijngebieden, waarom zou dat in Vlaanderen dan wel het geval zijn?

Bent u het eens met het standpunt van het departement LIN dat er geen vrijliggende verbindende fietspaden langs gewestwegen kunnen worden aangelegd als ze grenzen aan natuurgebieden?

Kunt u meer informatie geven over de stand van zaken van de dossiers over de N117 en de N111?

**De voorzitter:** De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps:** Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Caluwé. Brasschaat, Kapellen en Kalmthout zijn terecht vragende partij voor de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad ten zuiden

van de gewestweg N117 op de Essensteenweg. Het blijkt de beste oplossing te zijn om de verkeersveiligheid te garanderen. De afdeling Natuur van de Aministratie heeft het probleem gemeld en wil op een constructieve wijze naar een oplossing zoeken. Een oplossing moet zeker mogelijk zijn.

Ik heb bij minister Dua een schriftelijke vraag ingediend om te horen of er een evenwaardig alternatief fietstracé mogelijk is zodat het probleem van bereikbaarheid en veiligheid wordt opgelost. Ik vermoed echter van niet. Wij moeten misschien in de richting van compenserende maatregelen denken.

Er moet alleszins een oplossing worden gevonden en ik steun de heer Caluwé hierin. Het is een belangrijk precedent voor eventuele andere gevallen. Het moet mogelijk zijn om tot een compromis te komen tussen natuur enerzijds en verkeersveiligheid anderzijds.

**De voorzitter:** De heer Helsen heeft het woord.

**De heer Koen Helsen:** Ik sluit mij eveneens aan bij de vraag van de heer Caluwé. Als burgemeester van een van de betrokken gemeenten ben ik van oordeel dat het fietspad langs de N117 erg belangrijk is. Een gedeelte van de gemeente Kapellen is alleen maar bereikbaar via Kalmthout of Brasschaat. De heer Caluwé wees eveneens op de KMO-zone die daar is gevestigd. Het vrachtverkeer langs de gewestweg, dat van de E19 komt of ernaar toe gaat, is erg druk. Igean werd in het kader van module 13 door de drie gemeenten aangesteld om het fietspad aan te leggen. Het dossier is al ver gevorderd. Plots werd dat dossier geblokkeerd. Nochtans is er vorige zondag nog een zwaar verkeersongeval gebeurd, waarbij zes voertuigen en een aantal gewonden betrokken waren.

In het verslag van de laatste bijeenkomst lees ik met verbijstering dat in het habitatgebied aan het militaire domein de vegetatie op zure bodem, waaronder het zeldzame wolfsklauw, door de aanleg van een fietspad wordt verhinderd. De afdeling Natuur zou daar problemen over maken. Ik vraag met aandring om het dossier te deblokken en wil beklemtonen dat de drie gemeenten willen investeren in een veiliger fietspadverbinding. Wij moeten het gezond verstand laten zegevieren. Wij hebben meer veilige fietspaden nodig. Iedereen staat hier ook achter. Het sluit ook aan bij de filosofie van minder autoverkeer en meer openbaar vervoer, wat ook het milieu ten goede komt.

**De voorzitter:** Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, collega's, het gaat hier in feite om een bevoegdheid van minister Dua. Ik neem echter akte van uw steun voor dit dossier. Aan de hand van dit particuliere dossier worden feiten aangehaald die zich ook bij andere gelegenheden voordoen. Het zou goed zijn als er vooruitgang kon worden geboekt. De fietspaden zijn belangrijk. Er moet naar een evenwicht worden gezocht tussen verkeersveiligheid en natuurbescherming.

De fietspaden lopen dikwijls tot aan de rooilijn van de weg en laten weinig marge over. Er is niet voorzien in enige onderhandelingsruimte. Er moet een regeling worden getroffen. Dat kleine stukje terrein kan in principe toch geen bedreiging vormen voor de natuurbescherming. Ik hoop dat minister Dua positief reageert. Ik zal haar het dossier overmaken. Er is nog geen definitieve beslissing genomen. Er wordt intens overlegd. De weg heeft immers een slechte naam. Ik reken op uw medewerking en steun om er bij minister Dua op aan te dringen dat er snel een oplossing komt.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw steun. Het zou best zijn dat wij minister Dua hierover gezamenlijk ondervragen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de overeenkomst met Ryanair omtrent het gebruik van de regionale luchthaven van Oostende**

**Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het contract met Ryanair**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de overeenkomst met Ryanair omtrent het gebruik van de regionale luchthaven van Oostende en van mevrouw Declercq tot minister Bossuyt, over het contract met Ryanair.

De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, na maandenlange onderhandelingen vernamen wij via de media dat een overeenkomst werd bereikt tussen de Vlaamse Gemeenschap, de diensten van de luchthaven Oostende en Ryanair om binnenkort een luchtdienst Londen-Oostende-Londen operationeel te maken. Dat is niet zo spectaculair.

Volgens Ryanair voorziet men in een eerste fase in een jaarlijks vervoer van 75.000 passagiers. Dat heeft een heleboel voor- en nadelen. Volgens minister Landuyt en de hele Vlaamse regering zou men zeer tevreden zijn met het bereikte resultaat. Plaatselijke drukkingsgroepen laten echter een ander geluid horen. Zij zetten zich al jaren af tegen de hinder van de luchthaven en verwijzen naar de enorme investeringen in het HST-traject om korte lijnvluchten overbodig te maken.

Het is op zijn minst vreemd om tussen de regels door te horen dat contractant Ryanair een substantiële korting van 30 percent op de geldende luchthaventarieven kon bekomen. De afgevaardigde van de Vlaamse Gemeenschap stelde in het tv-journaal van 6 maart dat ook andere contractanten zo'n korting kregen, krijgen of kunnen krijgen. Dus, enerzijds moet het Vlaams Gewest maandelijks om en bij de 500.000 euro bijpassen om de luchthaven draaiende te houden en anderzijds worden forse kortingen van 30 percent toegestaan om contracten binnen te halen. Hierover heb ik trouwens begin september 2002 reeds een eerste vraag om uitleg gesteld.

Toentertijd sprak men schandaal over het feit dat de Waalse regering heel wat hand- en spandiensten verrichtte voor de regionale luchthaven van Charleroi, met inbegrip van het toestaan van forse kortingen, waardoor het aantal passagiers met 42 percent was gestegen. Ook hier was Ryanair de hoofdfoerier. Een en ander werd aanzien als verdoken steun met gemeenschapsmiddelen. Vraag is nu of eenzelfde houding gewettigd is ten aanzien van het dossier-Oostende.

Mijnheer de minister, wanneer en hoe kwam het contract tussen de Vlaamse Gemeenschap en Ryanair tot stand ? Waarom werd een substantieel forse korting van 30 percent toegestaan ?

Werden dergelijke kortingen aan derden ook in het verleden reeds toegestaan ? Zo ja, wanneer en aan welke contractanten ?

Heeft de Vlaamse regering, voor ze het contract toestond, de nodige sociaal-economische en ecolo-



## Bogaert

gische studies laten uitvoeren om de gevolgen van een dergelijk contract te onderkennen? Werden de bewoners hierbij betrokken?

Welk bedrag moet de Vlaamse overheid momenteel maandelijks bijleggen om de luchthaven van Oostende draaiend te houden? In hoeverre worden deze investeringen verminderd door het nieuwe contract met Ryanair?

**De voorzitter** : Mevrouw Declercq heeft het woord.

**Mevrouw Veerle Declercq** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal de vraag van de heer Bogaert niet helemaal herhalen, maar wens er wel enkele aspecten aan toe te voegen.

Voor ons is het totaal onbegrijpelijk dat dit contract afgesloten kon worden. Ik heb ook mijn bedenkingen bij de wijze waarop dat is gebeurd. Ik verwijs in dit verband naar een uitgebreid artikel dat in De Morgen is verschenen, maar uiteraard weet ik niet of de inhoud daarvan volledig correct is. Ik vermoed wel dat de stad Oostende zelf zal moeten bijdragen en dat ze zelf op zoek zal moeten gaan naar sponsors. Van Ryanair zullen dus nauwelijks bijkomende inspanningen worden gevraagd.

Ik weet ook dat Ryanair geen bijkomende jobs zal creëren. Mijnheer de minister, uw voorganger heeft 2 maanden geleden reeds geantwoord dat de enige bijkomende tewerkstelling gecreëerd zal worden door een nieuw restaurant.

Mijnheer de minister, ik lees even het volgende citaat voor uit het kiesprogramma van uw partij : 'Vliegtuigreizen zijn ontzettend belastend voor het milieu. Bij kleine afstanden is de relatieve milieukost het grootst omwille van de extra kerosine-uitstoot bij het opstijgen en het dalen. Een kerosinetaks zou toch worden doorgerekend aan de consument. Een mentaliteitswijziging is beter. We pleiten voor een verbod op vluchten onder de 500 kilometer. Met TGV of trein zijn we even snel in Amsterdam, Parijs of Londen. Langdurige check-ins en controles worden vermeden en het milieu vaart er wel bij.' Met de regelmaat van een klok heeft uw partij het in haar partijprogramma over duurzaamheid, veiligheid en milieu. U begrijpt dus dat dit contract voor ons onbegrijpelijk is.

Ik wil ook nog even verwijzen naar een advertentie waarin VLM-Airlines en Virgin Express een krachtenbundeling op Brussel-Londen bekendmaken en promoten. Ik wil ook nog verwijzen naar een arti-

kel waarin staat dat de Eurostar nog steeds de beste manier is om naar Londen te reizen, en dit zowel op het vlak van prijs en tijd als op het vlak van levenskwaliteit en milieu.

Voor de rest kan ik me enkel aansluiten bij de vorige spreker.

**De voorzitter** : De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil het eerst even hebben over het busvervoer. De luchthaven van Oostende heeft namelijk een contract afgesloten met een privé-busmaatschappij, waarvan ik de naam niet zal noemen omdat dit hier niet op zijn plaats is. Op grond van dat contract zou het luchthavenbestuur 1,4 euro krijgen per Ryanair-passagier die door die privé-maatschappij van de luchthaven van de luchthaven van Oostende naar Brugge vervoerd wordt.

Op basis van welke voorwaarden is dat contract tot stand gekomen? Werd daarbij voorzien in een prijsvraag of aanbesteding? Kunt u daar bijkomende informatie over verstrekken? Immers, misschien was een andere maatschappij wel bereid geweest om 2 euro te geven. Wat is de stand van zaken? Wat is uw visie op dit dossier? Hoe is dit tot stand gekomen? Waarom heeft men geopteerd voor een privé-pendeldienst? Waarom maakt men geen gebruik van de diensten van De Lijn die de passagiers naar het station van Oostende kan voeren waar zij een vlotte treinverbinding met Brugge en de rest van het land hebben? Indien ik me niet vergis, is er om de 20 minuten een trein die vanuit Oostende naar het binnenland vertrekt.

Mijnheer de minister, als plaatselijke mandataris wil ik u ook waarschuwen. Ik wil uw aandacht vestigen op de ervaring die we hebben met een specifieke vorm van toerisme. Ik heb het meer bepaald over de Engelsen die naar de Westhoek afzakken om daar massaal sigaretten en pralines in te kopen. Vaak gaat dat gepaard met vandalisme, overlast en sluikestoren. Veurne is trouwens de eerste en enige stad in de Westhoek die op dat vlak haar verantwoordelijk heeft opgenomen door een verbod uit te vaardigen op het openen van die tabakswinkels tussen 11 uur 's avonds en 6 uur 's morgens. Ook die Ryanair-passagiers zullen wel gebruik maken van dat aantrekkelijke tabaks- en praline-aanbod.

Mijnheer de minister, bent u van plan om een beleidsplan regionale luchthavens te maken? Toenmalig minister Stevaert heeft dat altijd aangekon-

**Verfaillie**

digd, maar hij heeft er nooit werk van gemaakt. Dat is een opdracht en een uitdaging voor u.

Ik begrijp niet goed wat de collega's van Agalev hier nog doen. Ze zitten in de regering. Als ze ertegen zijn, dan moeten ze dat binnen de regering tegenhouden. Ze kunnen niet met een been in, en met een been buiten de regering staan.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Bogaert, het principiële akkoord dateert van 4 maart en is gemaakt op basis van diepgaande besprekingen tussen Ryanair en het Vlaams Gewest en gaat uit van een modelovereenkomst. Parallel waren er onderhandelingen tussen Ryanair en Aviapartner, dat een concessie heeft voor de grondafhandeling op de luchthaven.

De korting is verantwoord door de omvang van de activiteit – een dagelijkse heen- en terugvlucht van Londen-Stansted naar Oostende -, het hieraan verbonden bedrijfsrisico voor de luchtvaartmaatschappij en de bijkomende activiteit die hieruit voor de luchthaven en voor de daar aanwezige dienstverleners zal voortvloeien.

In het verleden werden voor andere projecten eveneens kortingen toegestaan. In 1993 en 1994 werden belangrijke kortingen verleend bij het opstarten van passagierscharters vanuit Oostende. Met de commentaren op de Waalse luchthavens heb ik me niet geassocieerd, ik heb daar dus ook geen problemen mee.

Ryanair opereert alleen met dagvluchten en met recent gebouwde toestellen. Voor deze bijkomende vlucht werd dan ook geen sociaal-economische of ecologische studie uitgevoerd. Er wordt gehoopt dat deze activiteit voor een nieuwe dynamiek zal zorgen, zowel ten gunste van de luchthaven en de daar werkzame privé-bedrijven als van het toerisme aan de kust en in de Vlaamse kunststeden. Een dergelijke activiteit is volledig inpasbaar in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning.

De overheidsbijdrage 2003 voor de luchthaven van Oostende bedraagt voor de exploitatie 2.550.000 euro, en voor de investeringen 3.240.000 euro. Het effect op het exploitatieresultaat van 2003 zal heel miniem zijn, gezien de startdatum en de opstartkosten van dit project. Op termijn zal dit exploitatieresultaat verbeteren, zowel door de directe als de indirecte ontvangsten. Het investeringsprogram-

ma wordt niet door dit project beïnvloed. Het is immers vooral gericht op de instandhouding en verbetering van de infrastructuur en de dienstgebouwen, de beveiligingsuitrusting en de naleving van de milieuvoorschriften.

Het contract met Ryanair is bindend voor zover Ryanair het beoogde passagiersaantal per periodes van 5 jaar effectief bereikt. De luchthaven heeft op die manier de garantie dat de verbinding gedurende 5 jaar in stand zal worden gehouden en tevens dat de inkomstenstroom gedurende de termijn van het contract in stand zal worden gehouden.

De korting wordt berekend op de inkomsten die de luchthaven aan luchthavenvergoedingen – passagierstaks, landings- en opstijgingsvergoeding – verwerft zonder enige korting aan Ryanair. Het mag uitgesloten worden dat Ryanair, of een andere luchtvaartmaatschappij, een dergelijk risico zou nemen zonder enige tegemoetkoming vanwege de luchthaven. Het is genoegzaam bekend dat ook andere binnen- en buitenlandse luchthavens commerciële overeenkomsten afsluiten met luchtvaartmaatschappijen die een nieuwe verbinding willen opstarten.

Ondertussen is er reeds interesse en lopen er gesprekken met andere luchtvaartmaatschappijen die kandidaat zijn om een verbinding op te starten vanuit Oostende naar het zuiden van Spanje. Rekening houdend met de specifieke uitrusting en mogelijkheden van de beide luchthavens, kunnen alle kandidaten in gelijke omstandigheden gelijkaardige voorwaarden bekomen.

Voor het busvervoer tussen Brugge en Oostende wordt een privé-dienst verzorgd op initiatief van een autocarexploitant, die hiervoor ook het risico draagt. De luchthaven vraagt hiervoor een vergoeding.

Ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord. (*Opmerkingen*)

Het gaat hier om een privé-initiatief. De initiatiefnemer draagt alle verantwoordelijkheid. Hij betaalt enkel een vergoeding aan de luchthaven.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mijnheer de minister, uit uw antwoord blijkt duidelijk dat de houding die de Vlaamse regering destijds ten aanzien van Wallonië heeft aangenomen nu op precies dezelfde wijze zou kunnen worden beantwoord.

## Bogaert

Het gaat hier om een zeer recent contract dat voor periodes van telkens 5 jaar wordt afgesloten. Ik vraag me af waarom een korting van 30 percent is toegekend. Volgens u is dit een gevolg van het risico dat de maatschappij neemt. Ik vind dit een vaag antwoord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het gaat hier om onderhandelingen. We houden hierbij rekening met risico's, voorwaarden en toezeggingen.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Tot nader order neem ik daar genoeg mee. Mijnheer de minister, u hebt daarnet verklaard dat er in 1993 en in 1994 ook kortingen zijn verleend aan chartermaatschappijen die de luchthaven van Oostende gebruikten. Ik vind dit een vaag antwoord. Bij mijn weten ging het in die periode nooit om gelijkaardige contracten of om kortingen van 30 percent.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Bogaert, u hebt een vraag over kortingen gesteld. Ik heb geantwoord dat er in het verleden kortingen zijn gegeven.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Er zijn in het verleden nooit kortingen van 30 percent gegeven.

Ik neem tevens akte van het feit dat er geen studie naar de sociaal-economische of ecologische gevolgen van dit contract is uitgevoerd. Er zijn al evenmin gesprekken gevoerd met de omwonenden over de mogelijke hinder die ze zouden kunnen onder vinden.

De toekomst zal uitwijzen welke financiële repercussies dit contract op het batig saldo van de luchthaven zal hebben. Vanaf 2004 zal dit duidelijk worden. Ik kan hieruit enkel afleiden dat we dit dossier moeten blijven opvolgen.

**De voorzitter** : Mevrouw Declercq heeft het woord.

**Mevrouw Veerle Declercq** : Ik zou nog even willen ingaan op de woorden van de heer Verfaillie. Mij lijkt het evident dat mensen binnen de meerderheid verschillende meningen kunnen hebben. Dit geldt overigens ook voor de oppositie. Indien iedereen hetzelfde zou zeggen en doen, zou het nog saaier worden in het Vlaams Parlement. *(Opmerkingen)*

Fundamenteel betreur ik de gemaakte keuze. Ik vind het uiteraard niet erg dat mensen van Londen

naar Vlaanderen, of omgekeerd, willen reizen. Het gaat me om het vervoermiddel waarvoor deze mensen kiezen. Wat tijdsduur, kostprijs en ecologische gevolgen betreft, ben ik ervan overtuigd dat dit voor dergelijke reizen niet de beste keuze is. Ik blijf deze keuze grotendeels onbegrijpelijk vinden.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er zijn verschillende keuzemogelijkheden. We kunnen bepaalde mogelijkheden promoten. Dit betekent evenwel niet dat we de keuze voor andere vervoermiddelen moeten fnuiken. De privé-sector biedt verschillende vervoermiddelen aan. Wij moeten nagaan of deze vervoermiddelen voor onze instellingen en onze infrastructuur een meerwaarde kunnen inhouden. Indien dit het geval is, moeten we hierop ingaan. We blijven vanzelfsprekend bepaalde vervoermiddelen promoten. Indien we alternatieven willen voorstellen, moeten we er ook voor zorgen dat ze effectief aanwezig zijn.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

## Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over NMBS-investeringen in Limburg

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over NMBS-investeringen in Limburg.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mevrouw de voorzitter, voormalig minister Stevaert en de minister-president hebben in de loop van deze legislatuur een aantal opmerkelijke uitspraken gedaan. Ik zou de huidige bevoegde minister willen vragen in welke mate deze sterke uitspraken worden opgevolgd.

Mijnheer de minister, bij wijze van kennismaking met deze provinciale problematiek zal ik u even confronteren met enkele vaststellingen die tot de verbeelding spreken.

In normale omstandigheden duurt de treinverbinding tussen Luik en Brussel-Noord 1 uur en 3 minuten. De vergelijkbare reis tussen Genk en Brussel-Noord duurt echter 1 uur en 38 minuten. Reizi-

## Schuermans

gers die van Luik naar Brussel willen reizen, kunnen een verbinding met slechts één halte nemen. De vergelijkbare verplaatsing tussen Genk en Brussel heeft maar liefst elf haltes. Dit houdt uiteraard heel wat tijdverlies in.

Voor 2012 voorziet het investeringsprogramma niet in investeringen in de Limburgse stations. Het dossier van de IJzeren Rijn is niet enkel voor Limburg van groot belang. Aangezien het hier een ontsluiting naar Duitsland en naar Oost-Europa betreft, is dit dossier voor heel Vlaanderen zeer belangrijk. Momenteel zit alles evenwel muurvast. Over lijn 20, de economisch zeer belangrijke verbinding tussen Hasselt en Maastricht, wordt in alle talen gezwegen. Ik zal hier straks trouwens nog even op terugkomen.

Zodra de NMBS in nieuwe treinstellen investeert, regent het klachten van gebruikers over defecte deuren of verwarmingsinstallaties. Dergelijke problemen hebben zich de afgelopen maanden herhaaldelijk voorgedaan.

Al deze vaststellingen staan in schril contrast met de verklaringen die voormalig minister Stevaert 2 jaar geleden in deze commissie heeft afgelegd. Uw voorganger verklaarde dat binnen zeer korte termijn een verbinding vanuit Hasselt tot Brussel tot stand zou komen met een reisduur van minder dan één uur. Die doelstelling wordt niet gehaald omdat de investeringen voor de 'bocht van Leuven', de verbindingsboog die noodzakelijk is om dit te kunnen realiseren, ten vroegste voor 2005 geprogrammeerd zou zijn.

Op 6 november 2001 verklaarde uw voorganger in de commissie: 'Het is geweten dat Limburg een ondermaatse spoorinfrastructuur en -bediening heeft in vergelijking met de andere Vlaamse provincies. Door een aantal recente ontwikkelingen op sociaal-economisch en demografisch vlak moeten we effectief werk maken van een uitbreiding en een kwalitatieve verbetering van het Limburgse net. Samen met minister-president Dewael wens ik een eenduidig rapport met resultaten die concreet zijn inzake uitvoerbaarheid en haalbaar inzake technische aspecten.' Hij zei concrete voorstellen te verwachten, ook inzake exploitatie of bediening. Op basis van dat rapport zou de Vlaamse regering een beslissing nemen inzake het investeringsprogramma van de NMBS. Samen met de minister-president had hij de Limburgse Reconversiematenschap de opdracht te geven om dit in kaart te

brenge. Die studie zou vorig jaar al afgerond zijn, maar het resultaat is er nog altijd niet.

Ook het dossier van de IJzeren Rijn kwam hier al vaak aan bod, ook vanuit een andere invalshoek. Daar zouden reeds in 2001 de eerste treinen rijden. Dat werd uitgesteld tot 2002. Ook daar is er geen vooruitgang, terwijl dit cruciaal is voor het Limburgse spoornet, maar ook voor Vlaanderen, voor een aantal goederentrafieken in de richting van Oost-Europa. Ondertussen heeft het bestuur van de NMBS aangekondigd dat het nog jonge NMBS-investeringsprogramma om budgettaire redenen zou worden gespreid in de tijd. Een aantal belangrijke werken gaan dus niet worden uitgevoerd.

Dan kom ik tot mijn aanknopingspunt met de Vlaamse regering. Tijdens de bespreking van het samenwerkingsakkoord naar aanleiding van het huidige investeringsplan heeft uw voorganger aangekondigd dat de gewesten wel degelijk een stem zouden krijgen binnen de NMBS. Ook zouden projecten kunnen worden versneld dankzij pre- en co-financiering. Of men daar nu voor- of tegenstander van is, ik confronteer u met de uitspraken die op dat ogenblik aan bod zijn gekomen.

Mijnheer de minister, op welke wijze denkt de Vlaamse regering een doorbraak te realiseren in het dossier van de IJzeren Rijn? Wat is de stand van zaken vandaag? Wanneer zal men zich, zoals eerder aangekondigd, vanuit Limburg in één uur tijd naar Brussel kunnen verplaatsen? Dat is belangrijk. Heel veel Limburgers verdienen immers hun brood in grote centra zoals Brussel en Antwerpen en zijn daardoor aangewezen op dit openbaar vervoer. Gaat u akkoord met het voornemen om investeringen in belangrijke comfortmaatregelen uit te stellen, daar dit blijkbaar geen prioriteit is voor de NMBS? Dan gaat het ook over Limburg, maar niet alleen over Limburg.

Hoever staat het met het aangekondigde rapport inzake Limburg, dat vorig jaar al moest worden afgerond? Wanneer zullen we dit rapport hebben? Een aantal conclusies en vaststellingen kunnen al worden voorspeld met een zeer hoge mate van zekerheid. Hoe zult u die kunnen afdwingen bij uw federale collega's en de NMBS? Dan had ik nog een vraag over de lijn 20, en dan meer specifiek het deel tussen Lanaken en Nederland. Dat is een kort, maar economisch belangrijk traject. In die omgeving zijn nogal wat bedrijven gevestigd. Ik hoor dat terzake het idee opgang maakt dat De Lijn bepaalde investeringen zou doen inzake spoorweginfrastructuur. Ik weet niet of men deze techniek nog gebruikt. Maakt dit idee om zelf te investeren een



## Schuermans

kans ? Dat zou men dan eventueel gebruiken op contractbasis met een bedrijf als Sappi in Lanaken. Dat is een grote papierfabriek en een belangrijk internationaal bedrijf. Zo zou men de kosten kunnen recupereren.

**De voorzitter** : Ik bedenk net nog dat het al heel lang geleden was dat een niet-Limburger minister van Openbare Werken was.

Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, u neemt me de woorden uit de mond. Wij West-Vlamingen zijn wat dat betreft natuurlijk geen nationalist, mijnheer Schuermans, maar we zouden ook graag sneller in Brussel geraken.

Het lijkt mij aangewezen inzake de IJzeren Rijn de regeringsvorming in Nederland af te wachten, zodat we met de nieuwe regering kunnen onderhandelen. Dat zal misschien nog wat tijd vergen. Bovendien wil ik terzake wijzen op het federale initiatief voor arbitrage in verband met het heropenen van de lijn. Dit is geen gemakkelijk dossier. Het ligt al lang op de tafel. Vergeet niet dat men daar aan de andere kant van de grens enigszins anders tegenover staat en andere argumenten heeft dan deze die wij aanbrenghen.

Afgaand op de planning die de NMBS momenteel voorstelt, moet de bocht van Leuven klaar zijn in december 2006, bij het in voege treden van de nieuwe dienstregeling, waardoor een Limburger vanuit Hasselt op één uur tijd in Brussel zal geraken in 2006, voor zover ook alle werken op het baanvak tussen Leuven en Brussel klaar zijn.

Wat de oorzaken zijn voor het uitblijven van de realisatie van de bocht van Leuven doet eigenlijk niet veel terzake, als niet het hele baanvak wordt aangepast aan de nieuwe spoorconfiguratie. De verbindingsbocht staat wel ingeschreven op het effectieve investeringsprogramma van de NMBS.

Volgens de huidige vooruitzichten van de NMBS zullen de werken ten vroegste starten in 2004. De planning voor 2004 en de volgende jaren moet echter nog concreet worden uitgewerkt en is afhankelijk van de budgettaire middelen die in deze jaren zullen kunnen worden aangewend.

Ik ga niet akkoord met het inkrimpen of uitstellen van de investeringen in reizigerscomfort. Volledigheidshalve moet ik hieraan toevoegen dat ik er

geen weet van heb dat de treinen vanaf nu niet meer zouden worden schoongemaakt.

**De heer Eddy Schuermans** : Er zijn nog andere vormen van verminderd comfort.

**Minister Gilbert Bossuyt** : De studie over de uitbouw van het spoorwegennet in Limburg loopt nog steeds en daarvoor zijn diverse oorzaken. De studie werd uitgebreid tot het gehele regionale openbaarvervoernet en bekijkt de zaak meer geïntegreerd. Ook de mogelijkheden van het goederenvervoer per spoor worden onderzocht. Hierdoor is de studie complexer, maar ze zal ook meer en betere aangrijpingspunten bieden om de investeringen in het spoor en het openbaar vervoer in de toekomst te sturen. Het voortzetten van de geïntegreerde aanpak is verantwoord.

De studie werd gestart op 1 juli 2002 en zal 1 jaar duren. Aanvankelijk was gepland om de studie in het begin van 2002 op te starten, maar gelet op de omvang en het belang ervan werd meer tijd besteed aan de selectie van een geschikt consortium van studiebureaus.

Bij de uitvoering van de studie werd tot hiertoe een beperkte vertraging van een tweetal maanden opgelopen. Die heeft hoofdzakelijk te maken met het ontbreken van een aantal basisgegevens. De lacune moet door middel van bijkomende tellingen, inclusief verwerking, worden opgevuld.

Er zijn reeds een aantal onderdelen van de studie afgewerkt. Het deelrapport over het proefproject inzake lijn 20 Hasselt-Maastricht, wordt momenteel aangepast aan de opmerkingen van de projectgroep – dat is het begeleidingscomité – en wordt eerstdaags opgeleverd.

Hoe we vanuit het Vlaams Gewest de noodzakelijke middelen zullen afdwingen voor investeringen, laat ik voorlopig in het midden. In ieder geval beschikken de gewesten over co- en prefinancieringsinstrumenten die operationeel zijn. Die zijn momenteel het enige middel om vat te kunnen krijgen op de zaak. Reeds in 2002 werden een aantal studies via financiering opgestart. Binnenkort zijn er verkiezingen en moet een nieuwe federale regering worden gevormd. We zullen bijgevolg moeten onderhandelen met die nieuwe regering. Ik leg de nadruk op onderhandelen, want we zullen niet in staat zijn om veel af te dwingen. Het verleden heeft trouwens al genoeg bewezen dat wie in het begin te luid roept, weinig resultaat boekt. We wachten de regeringsvorming af en hopen op goede onderhandelingen. Een aantal dossiers bevatten goede argu-



**Bossuyt**

menten die we kunnen verdedigen. Hopelijk zal het gezonde verstand zegevieren – en niet alleen ten bate van Limburg.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mijnheer de minister, dit dossier heeft uiteraard een voorbeeldfunctie voor de rest van Vlaanderen. Ik ga ervan uit dat u dezelfde inspanningen zult leveren voor andere regio's die met dezelfde problemen worden geconfronteerd. Die zijn niet makkelijk te vinden, maar ze zijn er misschien wel.

De studie is blijkbaar het middel om investeringen los te weken. Het is opvallend dat op 6 november 2001 werd beslist dat er een studie zou komen. In 2003 zijn er nog steeds geen resultaten bekend.

Behoort het tot de mogelijkheden dat De Lijn zelf een gedeelte financiert van de lijn 20 Hasselt-Maastricht ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er kan niet worden gewerkt via De Lijn, maar wel via de pre- en cofinancieringen.

**De heer Eddy Schuermans** : Kan de Vlaamse overheid een inspanning leveren ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Uw vraag zal worden besproken.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de erfenis van De Lijn te Kuregem, Anderlecht**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de erfenis van De Lijn te Kuregem, Anderlecht.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

**De heer Walter Vandenbossche** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik kom

net terug van een debat met 400 leerlingen van het Franstalig onderwijs over de aanpak van extremen in de stad. Er werd beslist dat daartoe op het terrein moet worden gewerkt.

Kuregem telt 20.000 inwoners, 17.000 allochtonen, 80 percent werklozen en 50 percent inwoners jonger dan 25 jaar. In Kuregem bezit Vlaanderen 16.000 vierkante meter grond. Het gaat over een immens terrein dat in de schaduw van het Zuidstation ligt. Het zou een drager kunnen zijn van een enorme toekomst en dynamiek. Vlaanderen zou die kunnen investeren in Brussel.

Al 5 jaar lang kom ik ongeveer om het half jaar aankloppen bij deze commissie of bij de bevoegde ministers om te zien of niets kan worden gedaan voor de site. Als de situatie blijft zoals ze nu is, dan is het goed mogelijk dat u de verantwoordelijkheid zult moeten dragen voor een enorme verkanking van een buurt waar nochtans tal van actoren enorme inspanningen leveren om de inwoners er opnieuw bovenop te helpen.

Ik ben ook gaan aankloppen bij de vorige regering. Deze regering heeft op twee vlakken positief gereageerd. Zij heeft verantwoordelijken aangeduid om tot een globaal project te komen. De heer Bert Anciaux heeft de heer Trullemans aangeduid. Alle actoren, Brussel Vlaanderen, de Huisvestingsmaatschappij en de Beroepsopleidingen, zijn samengekomen en hebben een project uitgewerkt, dat de borg van de Vlaamse regering heeft gekregen.

Wij werden echter plots met een dossier van vervuiling geconfronteerd. Er is toen beslist om over een looptijd van 10 jaar met een minimuminvestering te saneren. Uit het antwoord van de heer Gosuin blijkt dat het probleem op 6 maanden tijd met voldoende middelen kan worden opgelost.

Vervolgens is afgesproken dat het dossier in het kader van de stadsvernieuwingsprojecten mag worden ingediend. Dat is ook gebeurd. Er stellen zich echter twee problemen.

De Vlaamse regering is verantwoordelijk voor een sanering die 10 jaar duurt, maar in 6 maanden tijd kan worden opgelost. De privé-sector, die als partner moet optreden, zegt uiteraard dat als de hypotheek van 10 jaar niet kan worden gelicht, hij zal afwachten alvorens een verbintenis aan te gaan.

De Vlaamse regering zendt hier een non-possimus-signaal uit, maar tracht tegelijkertijd het dossier te activeren. Alle partners staan klaar om hun verantwoordelijkheid op te nemen, op voorwaarde dat

## Vandenbossche

Vlaanderen zijn verantwoordelijkheid neemt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ik heb hierover heel wat vragen omdat blijkt dat het hele stadsvernieuwingsproject niet is opgenomen, ondanks alle mogelijke positieve contacten die er zijn geweest. Werd in functie van een snelle beëindiging van de saneringswerken en de daarmee samenhangende slaagkansen van het stadsvernieuwingsproject van de VGC overleg gepleegd met minister Van Grembergen ? Vond er overleg plaats met de VGC en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ? Zijn er resultaten geboekt ?

Gelet op de herhaalde intentieverklaringen, zou ik willen weten welke ondersteuning de Vlaamse regering heeft geboden bij het totstandkomen van het VGC-project. Beschouwt men het dossier nog altijd als een verloren dossier ? Zal men nog initiatieven nemen om het dossier te deblokken ?

Mijnheer de minister, wat zult u doen met de budgettering van het Ecolas-dossier ? U kunt met een kleine inspanning het dossier laten vooruitgaan. De vorige minister verklaarde op 18 juni 2002 het volgende. 'Het lijkt erop dat de werkzaamheden bijzonder lang zullen duren. Ik wil eens laten nagaan of het technisch gezien wel nodig is dat het zolang duurt.'

Hebt u hierover een verslag ontvangen ? Werd er overlegd ? De verklaringen van de heer Gosuin wijzen in die richting. Kan er geen oplossing worden gevonden ?

Hoe staat het met de verkoopsonderhandelingen van de GOM ? Vlaanderen is door Brussel onteigend en heeft hierover geen kík gelaten. Ik heb dat nog nooit meegemaakt. Hoever staat het met de waardeschattingen ?

Onder bepaalde voorwaarden betreffende de herbestemming van de site verklaarde de vorige minister zich bereid de gronden over te dragen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ziet u af van deze mogelijkheid of gaat u in dezelfde richting ?

De Brusselse regering verklaarde zich akkoord met de onteigening van een aanpalend perceel. Over welke technische gegevens beschikt u ? Welke bestemming zou de Brusselse regering aan het perceel geven ? Mijnheer de minister, bent u bereid hier enige verantwoordelijkheid in op te nemen ? Zou het niet beter zijn het dossier aan

Brussel over te laten en door het BHG te laten behandelen ?

Ik ben een groot voorstander van de band tussen Vlaanderen en Brussel, maar vandaag wil De Lijn een speculatieve meerwaarde door allerlei technische trucs te gebruiken. Intussen verkommeren er 20.000 mensen. Ik vind dat ethisch gesproken niet verantwoord. Het zou goed zijn dat u een moedig standpunt inneemt en het dossier loslaat. Brussel zal het dossier wel realiseren.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er worden al negatieve elementen aangebracht in hetgeen ik zal antwoorden. Daar heb ik het wat moeilijk mee. Ik zou kort kunnen zijn. Tot vorige week was ik burgemeester van een stad die ook nogal wat problemen heeft.

Het is voor ons geen verloren dossier. Er is sprake van een onteigening door het BHG. Wij gaan hiermee volledig akkoord. Hoe eerder dat zou gebeuren, hoe sneller het probleem kan worden opgelost. Wij zijn wel gehouden aan de wettelijke verplichting om de bodemsanering door te voeren. Dat is helemaal geen truc. Het gaat om een bodem- en grondwatersanering. De methoden die worden toegepast om de sanering tot een goed einde te brengen, impliceren een bepaalde duur. Van zodra het dossier klaar was, hoorden wij dat men in het BHG op 19 december 2002 heeft beslist om de site te onteigenen.

De dubbelzinnigheid moet dringend worden opgeheven. In dat geval betekent dat dat het Brussels Gewest zal instaan voor de sanering. Ik denk dat het getuigt van een goed beleid om daar dan op in te spelen. Daarom vragen we aan het Brussels Gewest – misschien kan dat bij monde van de heer Vandenbossche – dat het vlug zijn beslissing zou uitvoeren. Dan zal het misschien vlugger gelanceerd worden, want blijkbaar heeft minister Gosuin betere methodes dan de onze.

**De voorzitter** : De heer Vandenbossche.

**De heer Walter Vandenbossche** : Mevrouw de voorzitter, ik vind dit antwoord een uiting van ongelooftelijke zieligheid en miskening van het dossier. Ik heb nog nooit meegemaakt dat Vlaanderen een dergelijke houding aanneemt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Een duidelijk antwoord is beter dan rond de pot te draaien.

**Vandenbossche**

**De heer Walter Vandenbossche** : Jullie laten Brussel totaal in de steek. Jullie laten de verantwoordelijkheid voor 20.000 mensen zomaar los. Uw houding is een schande. U kent dit domein niet !

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik zal mijn antwoord herhalen. Als we er iets mee willen doen, dan zijn we verplicht om een bodem- en grondwatersanering te doen. Die bodem- en grondwatersanering heeft een kostprijs en een duur. Voor de bodemsanering bedraagt de duur 9 maanden, voor de grondwatersanering – maar dat interesseert u blijkbaar niet – 81 maanden. Indien minister Gosuin dat in een kortere tijd kan doen, dan moet hij mij vanavond maar bellen en morgen krijgt hij het.

**De heer Walter Vandenbossche** : Dit is een echte schande.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe verkeersboetes**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe verkeersboetes.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 31 januari 2003 werden de ontwerp-KB's over de nieuwe indeling van de overtredingen en over de nieuwe boetebedragen door de federale regering goedgekeurd. Deze ontwerpen werden ook voor advies aan de gewestregeringen overgemaakt. De nieuwe verkeersboetes waren reeds onderwerp van heel wat media-aandacht en -heisa die ik hier niet verder zal toelichten.

De moraal van het verhaal is evenwel dat de boete in een realistische verhouding moet staan tot de overtreding. Gebeurt dit niet, dan is er geen sensibiliseringseffect op de bestuurder, maar voelt de bestuurder zich eerder verongelijkt. We gaan dit debat over een hoofdzakelijk federale materie hier niet overdoen, maar toch heb ik de indruk dat de

realiteitszin in een aantal van die KB's toch ver te zoeken is.

Belangrijkste oorzaak is niet de hoogte van de boetes, maar de erg kleine pakkans. Dat is in feite de essentie van mijn vraag om uitleg. Ons land komt bijvoorbeeld aan nauwelijks 17 percent PV's voor snelheidsovertredingen tegenover het aantal in het relatief verkeersveilige Nederland. Prioriteit moet dan ook liggen bij het opdrijven van het aantal controles. Hiervoor zijn drie zaken noodzakelijk : ten eerste het oprichten van een gespecialiseerde federale verkeerspolitie, ten tweede voldoende, moderne en onbemande camera's en tot slot de echte administratieve afhandeling van veruit de meeste verkeersovertredingen buiten de parketten.

Mits een verhoogde pakkans zou blijken dat de huidige boetes meer dan hoog genoeg zijn om effect te sorteren op de verkeersveiligheid. Tweemaal 100 euro betalen heeft nu meer effect dan eenmaal 300 euro.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Dat is een persoonlijke mening.

**De heer Carl Decaluwe** : Dat is de mening van de meeste Vlamingen .

Ter overweging wens ik enkele vergelijkingen te geven. Parkeren op een bushalte kost nu 52 euro, maar vanaf 1 september 150 euro. Rijden zonder fietslicht kost nu 137 euro, maar vanaf 1 september 175 euro. Die laatste boete – waarover uw voorganger een positief advies heeft verleend – kost in een aantal gevallen dus meer dan de fiets zelf. Deze voorbeelden geven dus de onrealistische verhouding weer.

De boetes die nu ingevoerd worden, zullen ongetwijfeld een afschrikkingseffect hebben, maar slechts van korte duur. Als men merkt dat er nauwelijks controles worden uitgevoerd, verdwijnt dat effect als sneeuw voor de zon.

Mijnheer de minister, acht u dergelijke hoge boetes noodzakelijk voor het verhogen van de verkeersveiligheid ?

Welk advies heeft de Vlaamse regering over die ontwerp-KB's uitgebracht ? Zijn die ondertussen reeds positief geadviseerd ?

Zult u er in uw advies aan de federale regering op aandringen om prioritair te komen tot een verhoogd aantal controles, mits een gespecialiseerde federale verkeerspolitie en via snellere homologa-

## Decaluwe

tie van moderne onbemande camera's en een echte doorgedreven administratieve afhandeling, twee zaken waarvoor uw voorganger indertijd reeds gepleit heeft ?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben absoluut voorstander van een verhoging van de pakkans. Ik denk ook dat de federale regering terzake de nodige initiatieven genomen heeft. Zo is er de ambitie om elk jaar tot 10 percent meer te komen. Ik denk ook aan de onbemande camera's waaromtrent gelukkig vooruitgang is geboekt. Dit is voor een deel toe te schrijven aan het constructieve overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden.

Men maakt hier ernstig werk van, maar men kan in dat verband nooit genoeg doen. Ook ik steun de heer Ansoms in zijn vraag naar een administratieve afhandeling. Ik zal dit trouwens blijven herhalen en heb dat reeds herhaaldelijk aan minister Durant en aan minister Verwilghen duidelijk gemaakt. Ik betreur dat dit nog steeds niet rond is geraakt.

Voor de rest is de essentie van de nieuwe verkeerswet dat men eigenlijk een nieuwe rangorde heeft aangebracht in het soort van overtredingen. Daarbij heeft men gezegd dat de zware overtredingen die overtredingen zijn waardoor automobilisten het leven van zwakke weggebruikers in gevaar brengen. Parkeren op een fietspad waardoor een kind moet uitwijken en onder een auto kan terecht komen, is een zware overtreding. Dat moeten we dan ook behandelen als een zware overtreding. Dat wil zeggen dat daar ook een hogere boete bij hoort. Die logica volgt CD&V niet. Mijnheer Decaluwe, u moet dan zeggen dat u dat geen zware overtreding vindt en dat daar geen hogere boete bij hoort. De essentie van de nieuwe verkeerswet is dat we een rangorde aanbrenge in verkeersovertredingen. Dat is een belangrijke stap vooruit, maar blijkbaar wordt die door CD&V niet gevolgd.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Decaluwe, ik wil de nadruk blijven leggen op de twee elementen, op de pakkans en de belangrijkheid van de sanctie. We hebben 1.500 verkeersdoden per jaar in België. Dat is enorm veel. De vergelijking met Nederland gaat absoluut niet op omdat we nog een aantal maatregelen moeten treffen.

Op het moment dat werd bericht over de hogere boetes, werd men op de autosnelweg aan een snelheid van 120 kilometer per uur niet meer voorbijgestoken. Op een strook op de ring rond Brussel waar maximum 90 kilometer per uur mag worden gereden, en waar de federale politie veel bekeuringen heeft gemaakt, was het in die periode verbaazingwekkend rustig. Die twee elementen spelen een rol en we moeten ze allebei toepassen. We moeten daarover geen dubbelzinnigheid laten bestaan. Ik woon in een grensstad. Daar is de situatie heel erg. Ik hoop dat de genomen maatregelen de verkeerssituatie daar zullen verbeteren. Ook de samenwerking met de verschillende politiezones is belangrijk. Ik hoop dat de relatie tussen verkeersongevallen en verkeersovertredingen ook meer veiligheid zal creëren.

De onbemande camera's die op heel wat gevaarlijke plaatsen in Vlaanderen worden geplaatst, zijn duidelijk bedoeld om de pakkans te vergroten. Tegen eind 2004 zullen 350 kruispunten in Vlaanderen met onbemande camera's worden uitgerust. Dat betekent niet dat de andere controles niet moeten gebeuren. De federale en lokale politie zullen worden gevraagd om geregeld via campagnes op te treden en het beleid te ondersteunen. Ik heb begrepen dat veel steden en gemeenten bereid zijn om dat te doen. De federale overheid heeft ook aangekondigd dat ze de controles zal opvoeren.

Een verhoging van de boetes kan de inspanningen om de pakkans te vergroten, mee ondersteunen. We kunnen daarover eindeloos discussieren, maar boetes moeten belangrijk zijn. Anders hebben ze geen of weinig effect. We mogen niet vergeten dat het over 1.500 doden en tienduizenden zwaar- en lichtgewonden per jaar gaat, met op de achtergrond het leed dat daarmee gepaard gaat.

Op korte termijn zal de Vlaamse regering advies geven over de KB's inzake verkeersboetes. Ik zal de Vlaamse regering voorstellen om een gunstig advies te verstrekken. De verkeersboetes zijn maar een onderdeel van de wet op de verkeersveiligheid. Een nieuwe indeling van de zware overtredingen in drie categorieën is zeker zo belangrijk. Op die manier worden bijvoorbeeld bepaalde asociale verkeersovertredingen die de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker in gevaar brengen als zware overtreding gecatalogeerd. Ook die KB's worden ter advies aan de Vlaamse regering voorgelegd. Het gaat dus over een totaalpakket van maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen.



**Bossuyt**

Ik heb niet de bedoeling om de financiële opbrengst van de verkeersboetes te verhogen, maar wel om de verkeersveiligheid te verhogen. Als iedereen zich aan de verkeersregels houdt, zou dit op termijn zelfs kunnen leiden tot een daling van de opbrengsten van de boetes.

Mijn voorganger heeft bij de federale overheid herhaaldelijk aangedrongen op maatregelen die kunnen bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid. Het aantal controles zal verhogen. We zullen dat in gesprekken met de federale overheid en de lokale overheden stimuleren. We moeten ons ook uitspreken over een aantal technische ontwerpen van KB en niet over het aantal controles zelf. Iedere overheid behoudt haar eigen verantwoordelijkheid.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : In de komende weken zullen we tijd hebben om daarover te discussiëren.

Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord onbevredigend. Indien de Vlaamse regering advies over KB's moet verlenen, moet ze misschien ook eens de moed hebben om aan die adviezen bepaalde zaken te koppelen en zich niet tot scherpe verklaringen in de media te beperken. Ik heb de Vlaamse regering nog geen dergelijke koppelingen naar voren zien brengen. De snelle homologatie, de administratieve afhandeling en een gespecialiseerde federale verkeerspolitie zijn nochtans essentieel.

Wat de hiërarchische indeling van de boetes betreft, wil ik er nog even op wijzen dat de praktische aanpak van de problemen moet worden aangepast. De hiërarchische indeling van de verkeersboetes zal niet tot een dergelijke aanpassing leiden. Ik ben er heilig van overtuigd dat snelheidsovertreders hun gedrag enkel zullen aanpassen indien de pakkans drastisch wordt verhoogd.

Mijnheer de minister, u hebt daarnet naar de Brusselse ring verwezen. Iedereen weet evenwel dat het hier enkel tijdelijke effecten en mediastunts betreft. De voorbije periode is op de Brusselse ring minder gecontroleerd dan vroeger. De controles hebben dan ook geen resultaten opgeleverd. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het rechtstreeks verband tussen het aantal verkeersongevallen en het politieoptreden kan worden aangetoond.

**De heer Carl Decaluwe** : Nederland is op dit vlak een zeer streng land. De boetes zijn heel wat lager dan in België. De pakkans is echter een stuk hoger. Onderzoek heeft evenwel aangetoond dat Nederlanders, zodra ze de grens zijn overgestoken, het gaspedaal op onze autostrades lustig induwen. Hoewel de boetes in ons land hoger zijn, is de pakkans haast onbestaande.

Mijnheer de minister, ik weet dat dit geen deel uitmaakt van uw bevoegdheden. Ik heb dit trouwens al eens tegen uw voorganger gezegd. U zou de nodige afspraken met de federale overheid moeten maken. Momenteel wekt de overheid de indruk dat de verkeerscontroles nog het best met de Pak-de-poen-show kunnen worden vergeleken.

Elke zaterdagvoormiddag worden controles uitgevoerd op de weg tussen Kortrijk en Gent. Op die ogenblikken is er daar bijna geen verkeer. Tijdens de week is die weg, onder meer door het grote aantal vrachtwagens, enorm gevaarlijk. Op die dagen worden echter nooit controles uitgevoerd. Dit is gewoon een vaststelling. Ik vergelijk deze controles niet voor niets met de Pak-de-poen-show. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Het verkeer moet in eerste instantie op gevaarlijke punten en in de nabijheid van werken worden gecontroleerd. Nu staan de controleposten meestal 20 kilometer voor of na de werken opgesteld. In de nabijheid van de werken, waar de situatie echt gevaarlijk kan zijn, worden geen controles gehouden.

Mijnheer de minister, u moet proberen een convenant met de federale regering af te sluiten. De verkeersboetes moeten in functie van verkeersonveilige situaties worden vastgelegd. Controles moeten niet op de kalmste momenten van de week worden gehouden. Dergelijke controles hebben immers niet met de verkeersveiligheid te maken. Ik verwijt u niets. Ik vraag u enkel om dit bij de federale regering te bepleiten.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We mogen dit debat niet in een reeks oppervlakkigheden laten verzanden. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Mijnheer Decaluwe, u stelt zich vragen bij de opstelling van de federale politie. Spijtig genoeg, valt dit echter niet onder mijn bevoegdheden. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Ik zal even trachten uit te leggen waarom in ons land minder discipline heerst dan in Nederland en



**Bossuyt**

waarom we in een aanvangsfase best hoge boetes uitdelen. We zitten namelijk met een achterstand inzake de ernst waarmee deze problematiek wordt behandeld.

We mogen dit niet beperken tot het optreden van de politie. Ik hoop dat ik de medewerking van de federale politiek kan activeren. Ik hoop dat ik ook een middel vind om de lokale politie te activeren. Het gaat hier echter ook om de medewerking van de parketten. Als de parketten verklaren dat verkeersovertredingen niet belangrijk zijn, word ik ongerust. Iedereen moet, vanuit zijn eigen bevoegdheden, de juiste signalen geven. De weggebruikers moeten beseffen dat het ons ernst is. We nemen dit ernstig omdat we de belangen willen verdedigen van de mensen die zich dagelijks in het verkeer begeven. De toestand is zeer ernstig. Iedereen moet zijn deel doen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van de Oostendse luchthaven bij het verschepen van militair materiaal naar de Golfregio**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van de Oostendse luchthaven bij het verschepen van militair materiaal naar de Golfregio.

De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mevrouw de voorzitter, president Bush en premier Blair hebben zich boven het internationaal recht geplaatst en hebben zonder een mandaat van de VN een aanval op Irak ingezet. Ons land wordt al geruime tijd doorkruist door transporten die de ondersteuning van hun troepenmacht tot doel hebben.

Ik zou er even op willen wijzen dat ik deze vraag om uitleg 15 dagen geleden heb ingediend. Op dat ogenblik was de oorlog nog niet uitgebroken en waren de voorbereidingen nog in volle gang. (*Opmerkingen*)

De geringe hoop dat het uiteindelijk niet zover zou komen, is ondertussen met de grond gelijk gemaakt.

De federale regering beroept zich op een bilateraal akkoord van 1971 om de Amerikaanse transporten de vrije doorgang te verlenen. Dit zogenaamd bilateraal akkoord is echter nooit aan een parlement voorgelegd. Tot op heden is een meerderheid van de federale ministers nog altijd niet in staat geweest om ook maar enige inzage in dit akkoord te hebben.

Vredesactivisten die de afgelopen weken op geweldvrije wijze tegen deze militaire transporten protesteerden, werden preventief opgepakt. Een bloedige oorlog, die volgens zijn sponsors in theorie net tot doel heeft om de democratie en de vrijheid voor de burgers in Irak te herstellen, zorgt er in ons land dus voor dat ons grondwettelijk veranderde recht op vrije meningsuiting op repressieve wijze wordt verkracht.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Glorieux, ik wil me wel laten ondervragen, maar ik ben maar minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie. U doet hier een federale interpellatie.

**De voorzitter** : Deze vraag is goedgekeurd. De heer Glorieux moet zijn vraag kunnen stellen.

**De heer Eloi Glorieux** : Nu blijkt evenwel dat niet enkel via de haven van Antwerpen, maar ook via de luchthaven van Oostende Amerikaans militair materieel naar de Golf wordt verscheept. Voor de start van de oorlogsopbouw waren vluchten vanuit Oostende naar Koeweit vrijwel onbestaande en waren vluchten naar andere luchthavens op het Arabische schiereiland veeleer sporadisch. Volgens mijn bronnen waren er tussen 3 februari en 4 maart, dus in een periode van 30 dagen voor de oorlog uitbrak, niet minder dan 108 vluchten van Amerikaanse of door de VS gecharterde vliegtuigen naar het Midden-Oosten. Dit is een gemiddelde van 3,6 vluchten of 7,2 vliegbewegingen per dag, terwijl dit soort vluchten naar die regio vroeger vrijwel onbestaande was. Dit is dan nog een minimum aantal, daar Teletekst geen melding maakt van de vluchten die tussen 21.30 uur en middernacht plaatsvonden. Recent is Teletekst trouwens volledig gestopt met het vermelden van deze specifieke vluchten. De persdienst van de luchthaven heeft ook een informatiestop ingesteld.

Van deze 108 vluchten hadden er 41 een RCH-vluchtnummer, wat verwijst naar Air Mobility Command. Bijna de helft van die vluchten vervoer-

## Glorieux

ren dus uitsluitend militair materieel en personeel. De andere vluchten behoren toe aan commerciële operators en vervoeren logistieke onderdelen en cateringproducten voor de 'boys' in de Golf.

Het internationaal recht en het VN-charter bepalen dat het starten van een dergelijke offensieve oorlog illegaal is. Het Internationaal Gerechtshof van Den Haag oordeelde in juli 1996 duidelijk dat niet alleen het gebruik, maar ook het dreigen met het gebruik van kernwapens een overtreding is van het internationaal recht. Zowel de VS als het Verenigd Koninkrijk hebben er nooit een geheim van gemaakt dat ze geen enkele optie zouden uitsluiten.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de Vlaamse regionale luchthaven van Oostende sinds een aantal weken actief wordt gebruikt door het Amerikaanse leger in het kader van de oorlogsvoorbereidingen in de Golf? Is dat vandaag nog steeds het geval? Is er enig zicht op de situatie in de toekomst? Wat is uw standpunt terzake? De Oostendse actiegroep WILLO stelde gisteren in een persmededeling dat de informatiestop van de persdienst over de vluchten op uw aangeven is ingesteld. Is dat zo? Welke middelen heeft de Vlaamse overheid volgens u om het gebruik van haar regionale luchthaven te verbieden voor de voorbereiding van activiteiten die een duidelijke inbreuk betekenen op het internationaal recht? Premier Verhofstadt stelt in de media dat het Vlaams Gewest terzake wel degelijk een zeker bevoegdheid heeft. Volgens andere bronnen zou dat minder of niet het geval zijn. Klopt het dat de Vlaamse regering volgens de internationale rechtspraak mee aansprakelijk kan worden gesteld bij de voorbereiding van misdaden tegen de menselijkheid, indien ze de voorbereiding daarvan passief gedooft, bijvoorbeeld via het ter beschikking stellen van een onder haar voogdij staande luchthaven?

Ik heb hier een tekst van vijf vooraanstaande professoren internationaal recht van de ULB en VUB, die het voorbeeld aanhalen van de VS-aanval op Libië in 1986, die ook gebeurde met de steun van het Verenigd Koninkrijk. De Algemene Vergadering van de Verenigde Naties heeft toen alle landen opgeroepen om zich te onthouden van elke steun aan de VS, omdat ze volgens het internationaal recht daarvoor mee verantwoordelijk zouden kunnen worden gesteld.

Voor alle duidelijkheid, deze vraag werd ruim 2 weken geleden ingediend. Het is niet mijn bedoeling

om u of uw voorganger, gewezen minister Stevaert, in enige mate persoonlijk verantwoordelijk te stellen voor deze militaire transporten. Ik wil enkel onderzoeken welke middelen de Vlaamse regering heeft om zo snel mogelijk paal en perk te stellen aan dergelijke transporten, en ik wil u daarin motiveren.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik val van de ene verbazing in de andere. De VS-transporten, onder meer via de luchthaven van Oostende, veroorzaken verdeeldheid in de regering. De planning en het verloop van de transporten zijn onduidelijk omwille van het verdrag tussen België en de VS van 1971. Er is nood aan duidelijkheid over de exacte inhoud ervan.

Ik verbaas me over de groenen. Ze zijn tegen de transporten. Gisteren werd daarover blijkbaar een belangrijke vergadering gehouden. Ze zijn tegen de transporten, maar blijven wel deel uitmaken van de regering omdat ze van oordeel zijn dat ze in de regering meer kunnen doen dan buiten de regering om de transporten in Antwerpen en Oostende gedeeltelijk tegen te houden. Dat doet me een beetje denken aan het Nepal-syndroom. Ook toen werden ongelooflijke manoeuvres gemaakt, maar bleef alles doorgaan alsof er niets aan de hand was tot het ontslag van een minister.

Mijnheer Glorieux, ik krijg de indruk dat de groenen in hun eigen voet schieten. De minister zal zich er straks misschien makkelijk vanaf maken door te antwoorden dat hij niets met de zaak te maken heeft, maar toch valt de exploitatie van een regionale luchthaven onder onze bevoegdheden. Het verdrag van 1971 staat echter gedeeltelijk boven die bevoegdheid, net zoals dat het geval is voor de haven van Antwerpen. Dat heeft belangrijke gevolgen voor de vluchtroutes en -schema's, maar ik veronderstel dat de luchthavencommandant perfect op de hoogte werd gebracht. Er is geen toestemming nodig van minister Bossuyt, maar wel van federaal minister Durant. De transporten die reeds maanden bezig zijn, militaire en andere, gebeuren met medeweten van minister Durant. Zo eenvoudig is het. Het is natuurlijk heel plezant voor de groenen om met één been in en met één been buiten de regering te staan.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat dit een bijzonder complex dossier is, maar ik heb een vraag over de informatiestop. Kwam die er op uw vraag of op vraag van de federale regering? In het licht van de

## Decaluwe

organisatie van de luchthaven van Oostende, is het belangrijk om weten of er overleg werd gepleegd. Werd de informatie aan u of aan de regionale luchthaven verstrekt door de federale regering? Bent u als voogdijminister, weliswaar met beperkte bevoegdheden, op de hoogte gebracht van de gang van zaken? Was er overleg? Zo ja, wat waren de resultaten van dat overleg?

**De voorzitter** : De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geen enkele overheid heeft bij eventuele tussenlandingen van de transporten het recht om de inhoud van de vliegtuigen te controleren. Ook dat is vastgelegd in een verdrag.

Mijnheer de minister, voor de Amerikaanse militaire transporten moeten hoogstwaarschijnlijk landings- en opstijgrechten worden betaald. Ik heb vernomen dat reeds 250 bewegingen zouden zijn gebeurd sinds begin februari. Via het betalen van die rechten, verdient de Vlaamse overheid dus geld aan de militaire transporten. Ik vraag u om de opbrengst ervan aan te wenden voor vredelievende doelen en om het geld niet te gebruiken om het exploitatietekort te verminderen, waardoor de Vlaamse regering minder zou moeten bijdragen aan de verliezen van de luchthaven.

**De voorzitter** : De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de bezorgdheden die de heer Glorieux heeft geuit over de oorlog die nu in alle hevigheid is losgebarsten en ook over wat op Belgische grondgebied gaande is. Ook ik vraag me af bij wie de verantwoordelijkheden liggen. Er heerst nogal wat onduidelijkheid over de bevoegdheden. Is federaal minister Durant bevoegd, of u, of de Vlaamse regering?

Ik heb een aantal concrete vragen. De premier heeft zich vorige week uitvoerig verdedigd door te verwijzen naar het geheim akkoord uit 1971. Het parlement heeft nog geen inzicht gekregen in dit document. Heeft iemand uit de Vlaamse regering inzicht gekregen in dat geheim akkoord? Weet iemand wat er precies in dat akkoord is afgesproken? Zitten er hoofdstukken of paragrafen in verwerkt die op een gemeenschaps- of gewestbevoegdheid duiden?

Sinds de grondwetswijziging is een nieuw artikel 167 opgenomen. Dat bepaalt dat de internationale

verdragen, waaraan gemeenschaps- of gewestbevoegdheden zijn gekoppeld, pas gevolg hebben nadat zij door het Vlaams Parlement werden goedgekeurd.

De vraag is belangrijk en geeft ons de mogelijkheid om het geheim akkoord eventueel op te zeggen. Ik besef dat de termijn van 6 maanden moet worden gerespecteerd. De militaire transporten kunnen misschien nu niet worden tegengehouden, maar in de toekomst moet dat kunnen.

**De heer Johan Malcorps** : Het moment om de zwarte piet door te geven is slecht gekozen. De vraag is hoe wij de militaire transporten kunnen tegenhouden binnen de wettelijke kaders die er zijn. De verantwoordelijkheid ligt blijkbaar verdeeld. De essentiële vraag zal federaal moeten worden uitgeklaard. De vraag is immers wie voor het geheim akkoord van 1971 verantwoordelijk is.

Ik kan mij voorstellen dat men zegt dat het akkoord in een andere internationale context is afgesloten. De context is nu echter niet van toepassing en men kan ervoor kiezen het akkoord op te zeggen. De enigen die inzage hebben in het akkoord zijn de ministers Flahaut, Verhofstadt en Michel. Zij hebben een aantal passages uit het akkoord aan andere ministers voorgelezen, maar meer weet men niet. Er moet meer opheldering komen op federaal niveau. Het akkoord moet inderdaad worden opgezegd.

Op Vlaams niveau kan misschien ook iets worden ondernomen. Dezelfde vraag kan aan minister Durant worden gesteld, aan de federale minister voor Buitenlandse Zaken en aan de federale premier.

Kan er een oplossing worden gevonden om de militaire transporten in het kader van een illegale oorlog stop te zetten? Men moet rekening houden met het feit dat het VN-Handvest prevaleert op een geheim bilateraal akkoord. Bovendien moeten de akkoorden sinds de grondwetswijziging aan het parlement worden voorgelegd. Ik heb het standpunt van CD&V hierover nog niet gehoord.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, collega's, we moeten ernstig blijven en de waarden van het parlement hooghouden. Niets is lastiger dan verkeerdelijk te worden geïnterpelleerd. Het geeft een slecht beeld weer over de manier van werken in het parlement. U moet ervan uitgaan dat ik een even groot tegenstander van de oorlog ben als de interpellant.

**Bossuyt**

We moeten het hoofd koel houden. De situatie is immers zeer ernstig. Ik wil hier uitdrukkelijk stellen dat ook ik tegen de oorlog ben gekant. Als er concrete voorstellen op tafel liggen om aan de situatie te verhelpen, zal de bevoegde minister er niet op een eenvoudige manier kunnen op antwoorden. Het zal niet gemakkelijk zijn om er op een door-dachte wijze iets aan te doen. Misschien komt er in de federale regering een initiatief op gang. Het zou goed zijn dat de bevolking een coherent beeld krijgt van de mensen die in dit land politieke verantwoordelijkheid dragen. Er worden beter geen politieke spelletjes gespeeld.

Ik heb geen weet van een informatiestop. Het gaat blijkbaar om burgervliegtuigen. Ik werd hiervan pas zondagnamiddag op de hoogte gebracht. Mijn kabinet heeft bijkomende informatie verkregen om de vraag van de heer Glorieux te kunnen beantwoorden. Alleszins heeft niemand die onder mijn bevoegdheid valt, een bevel tot informatiestop gekregen. Dat zou zeer erg zijn. Er moet niet geheimzinnig worden gedaan. We moeten klaar en duidelijk de situatie toelichten. We zijn immers niet alleen aan het geheim akkoord van 1971 gebonden, maar ook aan andere akkoorden, zoals bijvoorbeeld de luchtvaartakkoorden.

Als iemand een initiatief neemt, juich ik dat toe. Het zal echter op federaal vlak moeten gebeuren. Het zullen verantwoorde oplossingen moeten zijn die tot de stopzetting van de oorlog kunnen bijdragen. Ons land zal zijn verantwoordelijkheid nemen om ervoor te zorgen dat conflicten in de toekomst op een vredevolle manier worden opgelost. Iedereen weet immers : na een oorlog, nadat men heel veel leed aan mensen heeft toegebracht, dan moet men toch opnieuw praten. Ik hoop dat ons land verder een voorbeeld mag zijn en een promotor mag zijn om conflicten op een andere manier op te lossen.

**De voorzitter** : De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de minister, ik neem nota van het feit dat u het bericht tegensprekt dat u een informatiestop over de vluchten zou hebben afgekondigd. Ik ben daar zeer verheugd over. Over de rest van uw antwoord ben ik echter wel ontgoocheld. Dat zal u waarschijnlijk ook wel niet verbazen.

Ik zou er geen enkel probleem mee hebben indien u het volgende zou zeggen : 'Ik heb de zaken onderzocht, maar ik vind echt niets wat ik kan doen

in mijn hoedanigheid van Vlaams minister verantwoordelijk voor deze regionale luchthaven.' Dat heb ik in uw antwoord echter niet gehoord.

U hebt me verweten dat ik een politiek spelletje zou willen spelen door de zwartepiet naar u door te schuiven.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Glorieux, maakt u mij geen deel van uw spelletjes.

**De heer Eloi Glorieux** : Excuseer, als ik spelletjes zou spelen, dan zou ik het anders spelen. Dan zou ik zeggen : 'Waarom hebben we federaal minister Vande Lanotte nog niet gehoord, die toch zo graag uitspraken doet over de luchthaven van Oostende als er bijvoorbeeld geluidsnormen worden ingevoerd ?' Als ik spelletjes zou spelen, dan zou ik het zo doen. Dan zou ook de toon van mijn vraag totaal anders geweest zijn.

Mijnheer de minister, ik vind gewoon dat dit geen antwoord is. Als u dit had laten onderzoeken, of als u zou aankondigen dat u dit zou laten onderzoeken, dan had u wél een degelijk antwoord gegeven. Als dan uit dat onderzoek zou blijken dat u terzake binnen uw bevoegdheden geen maatregelen kunt nemen, dan is dat wel spijtig maar dan is dat gewoon zo. Ik heb echter de indruk dat u gewoon zegt : 'Laat me daarmee gerust en interpelleer federaal minister Durant.'

Ik heb er geen enkel probleem mee om mensen van mijn partij te motiveren minister Durant te ondervragen. Op basis van de informatie waarover ik beschik, ben ik echter tot de conclusie gekomen dat minister Durant in deze aangelegenheid niet bevoegd is. Ze heeft enkel een technische bevoegdheid over landende vliegtuigen. Daaronder vallen de internationale veiligheidsvoorschriften, en dergelijke meer. De inhoud van een vracht of de politieke beslissing of een bepaald vliegtuig al dan niet mag landen, behoort echter tot de bevoegdheid van de minister van Buitenlandse Zaken. Het is mogelijk dat ik me vergis. Die experts mogen dat dan gerust eens uitvissen. Als de bevoegdheid toch bij minister Durant zou liggen, dan zal ik mijn collega's op het federale niveau zeker motiveren om haar te ondervragen.

Ik vraag echter op zijn minst dat u als minister een poging doet om te onderzoeken of u de gelegenheid hebt om die transporten tegen te houden. U mag zich er niet vanaf maken door mij politieke spelletjes te verwijten. Dat doe ik immers niet. U mag dat vragen aan minister Stevaert. Dat ligt zeker niet in mijn aard.



**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Glorieux, ik ken u voldoende en uw vraag verbaasde me dan ook. Ik denk echter dat ik mijn antwoord in alle sereniteit gegeven heb. U zegt dat ik op een bepaalde manier reageer. Ik heb misschien niet gereageerd zoals u had verwacht. Het gaat hier om een ernstige aangelegenheid. Ik probeer deze zaak zeker niet naar een andere minister door te schuiven.

Ik zeg enkel het volgende. Op het bevoegde niveau moet men nagaan welke maatregelen men kan nemen. Ik heb niet de indruk dat dit op het niveau van de Vlaamse regering is. Men kan moeilijk verwachten dat elke minister nagaat wat hij of zij in deze zaak eventueel zou kunnen doen.

**De heer Eloi Glorieux** : Bent u de verantwoordelijke minister voor de luchthaven van Oostende of bent u dat niet ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Wat bedoelt u daar precies mee ?

**De heer Eloi Glorieux** : U weet heel goed wat ik bedoel.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik ben verantwoordelijk voor bepaalde aspecten, en die aspecten hebben geen betrekking op de materie die hier voor ons ligt. Het spijt me.

**De heer Eloi Glorieux** : Dan zegt u dat. In uw antwoord daarnet heb ik dat echter niet gehoord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Glorieux, dat lijkt me een evidentie te zijn.

**De heer Eloi Glorieux** : Ik vind dat geen evidentie.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, het zal u misschien verwonderen, maar in deze aangelegenheid geef ik u gelijk. Het betreft hier inderdaad niet uw specifieke bevoegdheid. Iedereen kon dat weten. De exploitatie van de luchthaven is onze bevoegdheid. De problematiek van de vluchtroutes is een bevoegdheid van federaal minister Durant.

Mijnheer Glorieux, ik vind het betreuenswaardig dat Agalev gebruik maakt van de oorlog om een electorale profileringsdrang te voeren.

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer Decaluwe, gewetenlozen kunnen mij geen geweten schoppen.

**De heer Carl Decaluwe** : Als Agalev consequent wil zijn, moet het uit de regering stappen. Nu doet u echter aan electorale profileringsdrang. Trouwens, de heer Leterme zal morgen in de Kamer minister Durant aan de tand voelen over deze zaak.

**De voorzitter** : De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers** : Mijnheer de minister, ik wil nog even terugkomen op de specifieke vraag die ik heb gesteld. Ik neem aan dat er vanuit de regering niemand inzicht heeft gekregen in dat geheim akkoord van 1971. Ik zal mijn vraag dus iets specifischer stellen.

Bent u bereid om binnen de regering af te spreken dat er in elk geval een vraag gericht wordt aan de federale regering om minstens één iemand van de Vlaamse regering inzicht te doen krijgen in dat geheim akkoord, al was het maar omdat de regionale luchthaven van Oostende effectief gebruikt wordt ? Het is dus toch wel belangrijk dat de Vlaamse regering weet waaraan ze zich moet houden binnen de afspraken die dat akkoord bepaalt. Als u op dit ogenblik niet weet of er iemand inzicht heeft gekregen : wilt u dat dan nagaan ? Wilt u er bij de Vlaamse regering op aandringen dat op zijn minst één iemand van de Vlaamse regering inzicht krijgt in dat geheim akkoord, en dit in afwachting dat wij als parlementsleden daar inzicht in kunnen krijgen ?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Ik denk dat iedereen hier tegen die oorlog en tegen die militaire transporten is. We moeten onze bekommernis duidelijk maken aan de federale overheid. Niemand heeft graag dat een regionale luchthaven wordt gebuikt voor militaire transporten.

De federale overheid zal moeten discussiëren over wat eraan kan worden gedaan. Iemand van de Vlaamse overheid, al was het maar de minister-president, zou toch inzage moeten krijgen in dat geheime akkoord, want onrechtstreeks belangt het ons aan.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik zal uw vraag aan de minister-president overmaken. Het gaat echter niet alleen om dat verdrag. Er zijn ook algemene internationale overeenkomsten in verband met de luchtvaart in het geding. Ik wil de zwartepiet niet doorschuiven, maar de federale overheid zal zich over deze kwestie moeten beraden.



**Bossuyt**

De transporten gebeuren met burgervliegtuigen en die kunnen en mogen volgens de internationale verdragen niet worden gecontroleerd. Als ze wel zouden mogen worden gecontroleerd, dan zou de douane die controle moeten uitvoeren, zodat we weer bij de bevoegdheden van de federale overheid terechtkomen.

Minister Durant is verantwoordelijk voor het luchtruim. Ze kan verbieden dat vliegtuigen ons luchtruim gebruiken, maar het is niet eenvoudig om te bepalen wat een vliegtuig dat in de lucht hangt, vervoert.

We moeten op een waardige en doordachte manier onze tegenstand tegen die oorlog en tegen die transporten uitspreken, hierin gesteund door de meerderheid van onze bevolking. We moeten andere manieren van conflictoplossing promoten.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 18.16 uur.*

---