



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## COMPTE RENDU ANALYTIQUE

## BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**mercredi**

**woensdag**

**08-10-2003**

**08-10-2003**

**Matin**

**Morgen**

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.  
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit  
avant le*

*13/10/2003, à 16 heures.*

*au Service de Traduction du CRA-BV*

*Fax: 02 549 82 33*

*e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be*

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de  
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld  
worden vóór*

*13/10/2003, om 16 uur.*

*aan de dienst Vertaling BV-CRA*

*Fax: 02 549 82 33*

*e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be*

\* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

\* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

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

| <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> |                                                                                                                                                                                          | <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> |                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>DOC 51 0000/000</i>                                      | <i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>                                                                                             | <i>DOC 51 0000/000</i>                                   | <i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>                                                                                   |
| <i>QRVA</i>                                                 | <i>Questions et Réponses écrites</i>                                                                                                                                                     | <i>QRVA</i>                                              | <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>                                                                                                                             |
| <i>CRIV</i>                                                 | <i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>                                                                                                                     | <i>CRIV</i>                                              | <i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>                                                                                                  |
| <i>CRIV</i>                                                 | <i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i> | <i>CRIV</i>                                              | <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i> |
| <i>CRABV</i>                                                | <i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>                                                                                                                                         | <i>CRABV</i>                                             | <i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>                                                                                                                              |
| <i>PLEN</i>                                                 | <i>Séance plénière (couverture blanche)</i>                                                                                                                                              | <i>PLEN</i>                                              | <i>Plenum (witte kaft)</i>                                                                                                                                            |
| <i>COM</i>                                                  | <i>Réunion de commission (couverture beige)</i>                                                                                                                                          | <i>COM</i>                                               | <i>Commissievergadering (beige kaft)</i>                                                                                                                              |

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

## SOMMAIRE

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les problèmes liés aux "nouveaux" trains à traction diesel" (n° 50) 1  
*Orateurs: Jan Mortelmans, Bert Anciaux,*  
 ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de 2  
 - M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la lourdeur des amendes en matière de circulation" (n° 108) 2  
 - M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le traitement administratif des amendes pour infraction au code de la route" (n° 245) 2  
 - M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mesure d'urgence prise au sujet des amendes routières dans la nouvelle loi routière" (n° 282) 2  
*Orateurs: Francis Van den Eynde, Guido De Padt, Bert Anciaux,* ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de 5  
 - M. Koen Bultinck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 113) 5  
 - M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les mesures d'impulsion fédérales en faveur de l'aéroport international de Wevelgem" (n° 232) 5  
*Orateurs: Koen Bultinck, Roel Deseyn, Bert Anciaux,* ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, **André Frédéric**

## INHOUD

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de problemen met de "nieuwe" dieselstellen" (nr. 50) 1  
*Sprekers: Jan Mortelmans, Bert Anciaux,* minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen 2  
 - de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het in het vooruitzicht gestelde debat over de hoge verkeersboetes" (nr. 108) 2  
 - de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de administratieve afhandeling van verkeersboetes" (nr. 245) 2  
 - de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de noodingreep betreffende de verkeersboetes in de nieuwe verkeerswet" (nr. 282) 2  
*Sprekers: Francis Van den Eynde, Guido De Padt, Bert Anciaux,* minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen van 5  
 - de heer Koen Bultinck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (nr. 113) 5  
 - de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de federale impulsen voor de internationale luchthaven van Wevelgem" (nr. 232) 5  
*Sprekers: Koen Bultinck, Roel Deseyn, Bert Anciaux,* minister van Mobiliteit en Sociale Economie, **André Frédéric**



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

du

MERCREDI 08 OCTOBRE 2003

Matin

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 08 OKTOBER 2003

Morgen

---

La séance est ouverte à 10 h.04 par M. Francis Van den Eynde, président.

**01** Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les problèmes liés aux "nouveaux" trains à traction diesel" (n° 50)

**01.01** Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Au début du mois d'août, un certain nombre de jeunes ont été pris de malaise dans le train à la suite d'une panne du système de climatisation. Il s'agissait d'un nouveau train diesel de fabrication espagnole. Depuis, ces trains diesel ont acquis une bien mauvaise réputation en raison des défauts constatés au niveau du système de climatisation d'air, des portes automatiques, des freins, etc.

Combien de nouvelles rames de ce type ont-elles déjà été fournies et combien d'entre-elles ont été mises en service ? Quelles sont les défaillances les plus courantes et quelles mesures ont-elles été prises pour y remédier ? Ces défauts sont-elles couvertes par une garantie ? La SNCB a-t-elle indemnisé les voyageurs concernés par l'incident précité ?

**01.02** Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'ensemble des nonante-six rames commandées a déjà été livré. La première a été livrée fin 2002, la dernière en juin. A l'heure qu'il est, nonante-cinq d'entre elles sont en service.

Les problèmes les plus récurrents qui se sont posés récemment ont affecté le logiciel du système de refroidissement d'air – mais les problèmes de ce type ont été résolus –, les ponts à essieu, le

De vergadering wordt geopend om 10.04 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

**01** Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de problemen met de "nieuwe" dieselstellen" (nr. 50)

**01.01** Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Begin augustus is een aantal jongeren onwel geworden op de trein door een defecte luchtkoeling. Het ging om een nieuwe dieseltrein van Spaanse makelij. Deze dieselstellen zijn intussen berucht geworden omwille van de defecten aan de luchtkoeling, de automatische deuren, de remmen enz.

Hoeveel nieuwe dieselstellen zijn er reeds geleverd en hoeveel zijn er effectief in dienst? Wat zijn de meest voorkomende defecten, wat is er reeds ondernomen om ze te verhelpen en vallen ze onder de garantie? Worden de reizigers die betrokken waren bij bovenvermeld incident vergoed door de NMBS?

**01.02** Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Alle 96 bestelde stellen zijn reeds geleverd. Het eerste werd geleverd einde 2002, het laatste in juni. Op dit ogenblik zijn er 95 in dienst.

De recent meest voorkomende problemen betroffen de software van de luchtkoeling - maar dit euvel werd intussen verholpen, de asbruggen, de bijverwarming en de koeling van de dieselmotor.

chauffage d'appoint et le refroidissement du moteur diesel. Pendant la période de garantie, le fabricant est tenu de remédier aux défauts. Si un composant déterminé présente systématiquement des défauts de fonctionnement, le fabricant procédera aux modifications nécessaires.

La SNCB décline toute responsabilité pour le malaise ressenti par les voyageurs affectés par l'incident du 5 août, et ce tout d'abord parce qu'il y avait encore de la place dans d'autres voitures où le système de refroidissement d'air fonctionnait et que le personnel du train en a informé les voyageurs, et deuxièmement parce que seuls des adolescents faisant partie d'une organisation de jeunesse se sont trouvés mal, ce qui porte à croire que leur malaise avait une autre cause. Néanmoins, pour des raisons d'équité et sans toutefois reconnaître pour autant sa responsabilité, la SNCB est disposée à indemniser les frais médicaux qui ne seraient pas couverts par les assurances ni les mutuelles. J'ai naturellement ma petite idée sur la nature de cet incident mais vous comprendrez que je ne puis vous en faire part ici.

**01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Il n'en reste pas moins que les pannes sont trop nombreuses sur les rames en question. La fréquence de ces pannes aurait entre-temps diminué, ce dont je me réjouis. J'espère simplement qu'à l'avenir la SNCB adoptera une attitude plus ferme lors des négociations en vue de l'achat de matériel.

*L'incident est clos.*

*Présidente: Camille Dieu.*

## **02 Questions jointes de**

- M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la lourdeur des amendes en matière de circulation" (n° 108)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le traitement administratif des amendes pour infraction au code de la route" (n° 245)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mesure d'urgence prise au sujet des amendes routières dans la nouvelle loi routière" (n° 282)

**02.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** J'ai le sentiment que l'augmentation des amendes en matière de circulation reste en travers de la gorge de nombreuses personnes. Je suis également convaincu du fait que d'une manière

Tijdens de waarborgperiode worden defecten door de bouwer hersteld. Indien er zich systematisch problemen voordoen met een bepaald onderdeel zal de bouwer de nodige aanpassingen doen.

Ten aanzien van de reizigers die betrokken waren bij het incident van 5 augustus betwist de NMBS de aansprakelijkheid, ten eerste omdat er nog plaats was in andere rijtuigen waar de luchtkoeling wel werkte en dit ook door het treinpersoneel aan de reizigers is meegedeeld, ten tweede omdat enkel jongeren van één jeugdgroep onwel zijn geworden, wat doet vermoeden dat er een andere oorzaak in het spel was. Omwille van billijkheidsoverwegingen en zonder aansprakelijkheid te erkennen, is de NMBS niettemin bereid om de medische kosten te vergoeden die niet zouden worden betaald door de verzekering of het ziekenfonds. Ik heb hier natuurlijk mijn persoonlijke mening over, maar u zult begrijpen dat ik die hier niet kan vertolken.

**01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Hoe dan ook is het zo dat de dieselstellen te veel defecten hadden. Het aantal defecten zou inmiddels verminderd zijn, waarover ik mij verheug. Ik hoop alleen dat de NMBS zich in de toekomst wat harder zal opstellen bij onderhandelingen over de aankoop van materieel.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: Camille Dieu.*

## **02 Samengevoegde vragen**

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het in het vooruitzicht gestelde debat over de hoge verkeersboetes" (nr. 108)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de administratieve afhandeling van verkeersboetes" (nr. 245)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de noodingreep betreffende de verkeersboetes in de nieuwe verkeerswet" (nr. 282)

**02.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Ik heb de indruk dat de hoge verkeersboetes bij heel wat mensen in de keel zijn blijven steken. Ik ben er ook van overtuigd dat er geen draagvlak voor bestaat bij de bevolking. De mensen vinden de

générale la population n'y est pas favorable. Les gens estiment que les amendes sont inhumaines et ils ne pensent pas qu'elles soient applicables.

Le ministre a déclaré au cours de l'émission télévisée *De Zevende Dag* qu'il était disposé à réexaminer ce dossier conjointement avec le Parlement, mais le Conseil des ministres a décidé que les nouvelles amendes entreraient en vigueur le 1er novembre.

Quand un débat sera-t-il organisé? Avez-vous déjà pris contact avec les gouvernements régionaux et quels en sont les résultats? Comment les amendes évolueront-elles?

**02.02 Guido De Padt (VLD):** Aux termes de l'accord de gouvernement, les objectifs des états généraux de la sécurité routière doivent être réalisés. Le ministre souhaite notamment réduire les vitesses maximales autorisées cependant que le VLD considère que le risque accru pour les conducteurs d'être verbalisés comme une meilleure solution. Toutefois, la multiplication des contrôles pourrait bien entraîner un surcroît de travail pour les tribunaux. C'est pourquoi l'accord de gouvernement préconise un simple traitement administratif pour un plus grand nombre d'amendes, les procédures judiciaires devenant l'exception. Or, cette approche ne correspond pas à la position adoptée par le ministre. Le traitement administratif dans un cadre extrajudiciaire présente cependant un certain nombre d'avantages. Les Pays-Bas et leur loi Mulder peuvent servir d'exemple en la matière.

Actuellement, le parquet ne poursuit pas les excès de vitesse de 17 kilomètres heures au-dessus de la vitesse autorisée, soit 50 kilomètres par heure. Dans certaines zones de police, il est procédé à la perception immédiate d'un montant de 25 euros mais le risque existe que les contrevenants qui refusent de s'acquitter de l'amende échappent à toute poursuite, ce qui est inacceptable. C'est pourquoi nous proposons que les autorités locales se chargent du traitement administratif des amendes à leur profit.

Pourquoi le ministre s'oppose-t-il au traitement extrajudiciaire des amendes pour infraction au code de la route? Le ministre prêtera-t-il ou non son concours à l'élaboration d'un projet de loi? Soutiendra-t-il une initiative parlementaire qui ferait l'unanimité au sein de la majorité?

**02.03 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais):** Je suis disposé à mener ce débat parce qu'il

boetes niet menselijk en geloven ook niet dat ze toepasbaar zijn.

In *De Zevende Dag* verklaarde de minister bereid te zijn dit dossier met het Parlement te herbekijken, doch de Ministerraad bepaalde dat de nieuwe boetes op 1 november ingaan.

Wanneer komt er een debat? Zijn er al contacten geweest met de gewestregeringen en wat zijn hiervan de resultaten? Hoe zullen de boetes evolueren?

**02.02 Guido De Padt (VLD):** Het regeerakkoord wil de doelstellingen van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid realiseren. De minister wil onder meer de maximumsnelheden verlagen, de VLD ziet meer soelaas in het verhogen van de pakkans. Een hogere pakkans zou echter leiden tot meer werk voor het gerecht. Daarom pleit het regeerakkoord ervoor dat meer boetes louter administratief worden afgehandeld en dat gerechtelijke procedures de uitzondering worden. Dat strookt niet met het standpunt van de minister. Administratieve afhandeling buiten het gerecht biedt nochtans veel voordelen. Nederland kan met de wet-Mulder een inspiratiebron zijn.

Thans worden snelheidsovertredingen van 67 km per uur waar maar 50 km mag niet vervolgd door het parket. In sommige politiezones wordt wel onmiddellijk 25 euro geïnd. Wie weigert te betalen heeft echter het voordeel dat het parket niet vervolgt. Dat is onaanvaardbaar. Daarom stellen wij voor de afhandeling van de administratieve boetes voor en door de lokale overheden te laten uitvoeren.

Waarom is de minister gekant tegen de buitengerechtelijke afhandeling van verkeersboetes? Zal de minister al dan niet meewerken aan een wetsontwerp? Zal hij een parlementair initiatief waarover de meerderheid het eens is, steunen?

**02.03 Minister Bert Anciaux (Nederlands):** Ik ben bereid het debat te voeren omdat het niet aan de

n'appartient pas au pouvoir exécutif de faire obstacle aux initiatives des parlementaires. Par ailleurs, la loi doit être rapidement mise en œuvre et son application peut faire l'objet d'un débat parlementaire dans un cadre bien défini. Je ne suis moi-même pas un partisan de cette loi qui doit, le cas échéant, être adaptée.

Les Régions ne peuvent être consultées que sur la base de propositions concrètes, or, de telles propositions n'existent pas pour l'instant. Si la majorité parvient à un consensus sur les améliorations à apporter à la loi, j'accepterai le débat.

Je ne suis pas opposé au traitement administratif des amendes pour infraction au règlement de la circulation routière mais dans le respect de certaines limites. Le but doit être l'amélioration du contrôle. La justice doit également jouer son rôle. Il ne s'indique pas de permettre d'appliquer des peines diverses sans intervention de la justice. Le traitement administratif doit rester limité aux infractions mineures. La loi prévoit déjà des étapes importantes et j'entends également prendre des initiatives en la matière.

La loi dite Mulder, aux Pays-Bas, n'a pas eu l'effet escompté.

J'ignore si les excès de vitesse de 17 kilomètres/heure ne font pas l'objet de poursuites. Si tel est le cas, j'estime qu'il y a un problème. Il ne s'agirait pas d'un bon signal pour la population. La poursuite systématique de ces délits également contribue à une meilleure sécurité routière.

**02.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Dieu ne punit jamais sans gratifier, mais Bert Anciaux gratifie pour punir ensuite. Le ministre a donné l'impression qu'il était disposé à revoir les mesures strictes de Mme Durant mais, à présent, il s'avère que tel n'est pas le cas. La loi nous a été imposée par des personnes politiquement correctes qui agissent de manière extrêmement répressive à l'encontre des automobilistes et qui, dans tous les autres cas, ne jurent que par la prévention.

En effet, la vitesse excessive représente une cause importante des accidents de la route graves. Il faudrait tout de même également vérifier ce que les juges mentionnent comme causes dans leurs jugements.

Pour terminer, la Belgique dispose de lois de circulation extrêmement strictes, mais tout un chacun sait qu'il faut avoir une sacrée malchance

uitvoerende macht toekomt initiatieven van parlementsleden te beletten. Anderzijds moet de wet zo snel mogelijk worden uitgevoerd en kan binnen een duidelijk kader een parlementair debat worden gevoerd over de opvolging ervan. Ik sta zelf niet achter deze wet. Ze moet waar mogelijk verbeterd worden.

De Gewesten kunnen slechts worden geraadpleegd op basis van concrete voorstellen, en die zijn er nu niet. Als de meerderheid een consensus vindt over verbeteringen aan de wet, dan ga ik akkoord met een debat.

Ik ben geen tegenstander van de administratieve afhandeling van verkeersboetes, maar daaraan zijn grenzen. Het doel moet een efficiëntere controle zijn. Het gerecht moet ook zijn rol spelen. Allerlei bestraffingen mogelijk maken zonder het gerecht, is niet goed. De administratieve afhandeling moet beperkt blijven tot lichte overtredingen. De wet voorziet al in belangrijke stappen en ik wil terzake ook initiatieven nemen.

De wet-Mulder heeft in Nederland niet het verhoopte effect gehad.

Het is mij niet bekend of snelheidsoverschrijdingen met 17 kilometer per uur niet worden vervolgd. Indien dat zo is, vind ik het problematisch. Het zou geen goed signaal zijn voor de bevolking. Het systematisch vervolgen van ook die misdrijven draagt bij tot een grotere verkeersveiligheid.

**02.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** God slaat niet of hij zalft, maar Bert Anciaux zalft en slaat daarna. De minister heeft de indruk gewekt dat hij bereid was de strenge maatregelen van mevrouw Durant te herzien, maar dat blijkt nu niet het geval te zijn. De wet werd ons opgedrongen door politiek correcte mensen die extreem repressief ageren tegen automobilisten en voor alle andere dingen zweren bij preventie.

Overdreven snelheid is inderdaad een belangrijke oorzaak van ernstige verkeersongevallen. Toch zou ook moeten worden nagegaan wat de rechters in hun vonnissen zoal als oorzaken aanduiden.

Ten slotte heeft België dan wel extreem strenge verkeerswetten, maar iedereen weet dat je al verdomde pech moet hebben om ooit gepakt te worden. Dat komt over als een onrechtvaardigheid.

pour se faire prendre un jour. Cette situation est perçue comme une injustice. Il faudrait chercher une solution plus équitable.

Men zou een billijkere oplossing moeten zoeken.

**02.05 Guido De Padt (VLD):** Je me réjouis d'apprendre que le ministre est disposé à envisager l'application d'amendes administratives et que l'absence de poursuites en cas d'infractions pour vitesse excessive jusqu'à une certaine limite constitue un problème à ses yeux.

**02.05 Guido De Padt (VLD):** Ik ben tevreden dat de minister bereid is om na te denken over de administratieve geldboetes en dat hij het niet vervolgen van snelheidsovertredingen tot een bepaalde limiet problematiseert.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*Président: Francis Van den Eynde.*

*Voorzitter: Francis Van den Eynde.*

### **03 Questions jointes de**

- **M. Koen Bultinck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 113)**

- **M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les mesures d'impulsion fédérales en faveur de l'aéroport international de Wevelgem" (n° 232)**

### **03 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Koen Bultinck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (nr. 113)**

- **de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de federale impulsen voor de internationale luchthaven van Wevelgem" (nr. 232)**

**03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK):** Il est temps de prendre conscience de l'importance des aéroports régionaux. L'aéroport de Courtrai-Wevelgem est spécialisé dans les vols d'affaires et dans les transports médicaux urgents. Or, conformément à l'arrêté royal du 25 août 1998, il s'agit du seul aéroport qui ne peut disposer gratuitement des contrôleurs aériens de Belgocontrol. Il s'agit par ailleurs aussi du seul aéroport sans espace aérien contrôlé. L'aéroport de Courtrai-Wevelgem a été oublié dans l'accord de coopération du 30 novembre 1989 entre l'Etat et les aéroports régionaux.

**03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK):** Het wordt tijd om het belang van de regionale luchthavens correct in te schatten. Kortrijk-Wevelgem is gespecialiseerd in zakenvluchten en dringende medische transporten. Toch is het de enige luchthaven die volgens het KB van 25 augustus 1998 geen gratis Belgocontrolverkeersleiders krijgt. Bovendien beschikt de luchthaven ook niet over een gecontroleerd luchtruim (CTR). In het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Staat en de gewestelijke luchthavens werd Kortrijk-Wevelgem vergeten.

Quelles mesures le ministre a-t-il l'intention de prendre pour mettre un terme à cette discrimination? Examine-t-on la possibilité de doter l'aéroport de Wevelgem d'un espace aérien contrôlé? Le ministre est-il disposé à revoir l'accord de coopération?

Welke maatregelen neemt de minister om de discriminatie weg te werken? Werd de mogelijkheid onderzocht om alsnog CTR aan te bieden? Is hij bereid het samenwerkingsakkoord te herzien?

**03.02 Roel Deseyn (CD&V):** L'aéroport de Courtrai-Wevelgem est superbement ignoré dans l'arrêté royal du 25 août 1998 et dans l'accord de coopération du 30 novembre 1989. C'est ainsi que l'aéroport ne dispose pas du service de contrôle aérien de Belgocontrol. Il est souhaitable pour la sécurité que la zone autour de l'aéroport soit contrôlée.

**03.02 Roel Deseyn (CD&V):** Het KB van 25 augustus 1998 en het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 behandelen de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem op stiefmoederlijke wijze. Zo beschikt de luchthaven niet over Belgocontrolverkeersleiding. Het is wenselijk voor de veiligheid dat de zone rond de luchthaven gecontroleerd wordt.

A quand une régularisation pour cet aéroport ? Le gouvernement fédéral s'engage-t-il à y contrôler l'espace aérien ? L'accord sera-t-il revu? Quel est

Wanneer komt er een regularisatie voor die luchthaven? Engageert de federale overheid zich om het luchtruim daar te controleren? Wordt het

le calendrier ?

**03.03 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Contrairement aux autres aéroports belges, l'aéroport de Wevelgem n'était pas exploité, autrefois, par la Régie des voies aériennes mais par une intercommunale. En 1996, les responsabilités ont été scindées : le contrôle du trafic aérien a été confié à Belgocontrol, la gestion des aéroports régionaux aux Régions et celle de Bruxelles-National à BIAC. Wevelgem n'a pas été concerné par cette réorganisation mais s'est toutefois vu octroyer sa propre tour de contrôle, qui appartenait dès lors à la Régie.

Historiquement, l'aéroport de Courtrai-Wevelgem constitue donc un cas particulier. Il n'est pas reconnu par la Région flamande et ne peut donc pas en recevoir de dotation, ce qui en entrave la rentabilité. A mon estime, ce dossier n'est pas aussi simple que certains intéressés le laissent entendre.

Légalement, mettre gratuitement des contrôleurs aériens à la disposition de l'aéroport ne va pas de soi. Le contrôle de la sécurité aérienne par Belgocontrol n'est pas à charge du budget de l'Etat mais est financé par les redevances de route.

L'aéroport de Wevelgem s'est développé distinctement mais n'en est pas moins intégré dans les systèmes nationaux pour ce qui est de la sécurité aérienne.

La Belgique est un petit pays et les aéroports génèrent des nuisances importantes. Nous devons dûment réfléchir à l'opportunité d'investir sur des sites divers dans l'infrastructure aéronautique. Il faut arrêter un plan stratégique pour l'ensemble des activités aéroportuaires.

Le contrat de gestion conclu avec Belgocontrol a expiré le 30 septembre déjà. Des négociations sont en cours à propos d'un nouveau contrat. Nous examinerons la possibilité pour Wevelgem de conserver son statut d'exception dans le cadre du nouveau contrat de gestion et du futur plan stratégique. Le dossier n'est pas encore clos, mais je ne veux pas susciter de faux espoirs. L'aéroport de Wevelgem ne relève ni de la responsabilité de Belgocontrol, ni de celle de l'Etat fédéral.

**03.04 Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Je suis très déçu par la réponse du ministre. Le vice-premier ministre Vande Lanotte semble une fois de plus avoir fait des promesses en l'air, alors que le

akkoord herzien? Wat is de timing?

**03.03 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): In tegenstelling tot de andere Belgische luchthavens werd die van Wevelgem vroeger niet uitgebaat door de Regie der Luchtweegen, maar door een intercommunale. In 1986 vond er een boedelscheiding plaats: de luchtverkeerscontrole werd overgedragen aan Belgocontrol, het beheer van de regionale luchthavens aan de Gewesten en die van Brussel-Nationaal aan BIAC. Wevelgem bleef buiten deze reorganisatie maar kreeg wel zijn eigen luchtverkeersstoren, die daarvoor toebehoorde aan de Regie.

Historisch gezien is de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem dus een buitenbeentje. Ze is niet erkend door het Vlaams Gewest en kan er bijgevolg ook geen dotatie van krijgen. Dat is een hinderpaal om de luchthaven rendabel te maken. Naar mijn mening is dat niet zo gemakkelijk als sommige betrokkenen laten uitschijnen.

Het is wettelijk gezien niet vanzelfsprekend om gratis luchtverkeersleiders ter beschikking te stellen. De luchtverkeersleiding door Belgocontrol komt niet ten laste van de rijksbegroting, maar wordt gefinancierd door routeheffingen.

De luchthaven van Wevelgem heeft zich apart ontwikkeld, maar is wat de veiligheid aangaat wel geïntegreerd in de nationale systemen.

België is een klein land en luchthavens veroorzaken ook heel wat hinder. We moeten eens goed nadenken of het wel zinvol is om op allerlei verschillende plaatsen te investeren in luchtvaartinfrastructuur. Het is noodzakelijk een strategisch plan voor alle luchtvaartgebonden activiteiten te ontwikkelen.

Het beheerscontract met Belgocontrol liep af op 30 september. Momenteel worden er onderhandelingen over een nieuw contract gevoerd. We zullen nagaan of de uitzonderingspositie van Wevelgem kan worden gehandhaafd in het nieuwe beheerscontract en het toekomstige strategisch plan. Het dossier is nog niet gesloten, maar ik wil geen valse hoop wekken. Noch Belgocontrol, noch de federale Staat hebben enige verantwoordelijkheid tegenover de luchthaven van Wevelgem.

**03.04 Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Ik ben erg ontgoocheld. Eens te meer blijkt vice-premier Vande Lanotte allerlei mondelinge afspraken te maken terwijl de bevoegde minister geen enkele

ministre compétent ne veut ou ne peut prendre aucun engagement. toezegging wil of kan doen.

J'invite le ministre Anciaux à contacter les autorités provinciales de Flandre occidentale.

Ik raad minister Anciaux aan om ook contact op te nemen met het provinciebestuur van West-Vlaanderen.

Je m'étonne de sa vision pessimiste sur la rentabilité de l'aéroport.

Het verwondert me dat het volgens hem helemaal niet zo gemakkelijk is om de luchthaven rendabel te maken.

Je voudrais mettre en exergue l'intérêt de Wevelgem comme aéroport spécialisé en vols d'affaires et en transports médicaux. Il est étonnant que l'on mène une politique d'extinction vis-à-vis des aéroports régionaux comme Wevelgem, où le problème des nuisances sonores ne se pose pas étant donné qu'il n'y a guère de riverains. En Wallonie, on a résolument opté pour le développement des aéroports régionaux.

Ik wijs op het belang van Wevelgem als een niche-luchthaven voor zakenvluchten en dringende medische transporten. Het is vreemd dat men de regionale luchthavens laat uitdoven, terwijl net in Kortrijk-Wevelgem een probleem als geluidsoverlast zich niet voordoet, aangezien er bijna geen omwonenden zijn. In Wallonië is gekozen voor de uitbouw van de regionale luchthavens.

**03.05 Roel Deseyn (CD&V):** L'aéroport de Wevelgem constitue effectivement un cas à part et les autorités fédérales n'en sont absolument pas responsables. Nous demandons toutefois qu'il soit fait preuve d'un peu de bonne volonté. Cet aéroport a pris des initiatives intéressantes et il remplit une fonction régionale importante dans le domaine des vols d'affaires et des commandes médicales urgentes, notamment pour le transport d'organes.

**03.05 Roel Deseyn (CD&V):** De luchthaven van Wevelgem is inderdaad een buitenbeentje en de federale overheid draagt er geen enkele verantwoordelijkheid voor, maar we vragen een beetje goodwill. Deze luchthaven heeft interessante initiatieven genomen en heeft een belangrijke regionale functie voor zakenvluchten en medische spoedbestellingen, onder meer van organen.

Je suis convaincu que l'effort à consentir pourrait n'être en définitive que très limité. J'appelle le ministre à se concerter à ce sujet avec le ministre flamand Bossuyt. Je suis certain que l'aéroport de Wevelgem est promis à un bel avenir.

Ik ben ervan overtuigd dat de te leveren inspanning uiteindelijk vrij beperkt kan zijn. Ik roep de minister op om met Vlaams minister Bossuyt over dit dossier overleg te plegen. Ik ben er zeker van dat de luchthaven van Wevelgem nog een mooie toekomst heeft.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Nous devons à présent clore la réunion puisque M. Anciaux est attendu au Sénat.

De **voorzitter**: We moeten nu de vergadering sluiten. Minister Anciaux wordt in de Senaat verwacht. Dat is zo overeengekomen.

**03.06 André Frédéric (PS):** Quel est le temps de parole pour les questions ?

**03.06 André Frédéric (PS):** Hoeveel spreektijd heeft de indiener van de vraag?

Le **président** : Cinq minutes. Seul le ministre a dépassé son temps. Or, je ne peux lui reprocher de répondre aux questions.

De **voorzitter**: Vijf minuten. Alleen de minister heeft zijn spreektijd overschreden. Ik kan hem toch moeilijk kwalijk nemen dat hij de vragen beantwoordt.

**03.07 André Frédéric (PS):** Au motif que le ministre dépasse son temps de parole, on n'a pas le droit de s'exprimer !

**03.07 André Frédéric (PS):** Omdat de minister zijn spreektijd overschrijdt, kan ik niet meer aan het woord komen!

Le **président**: Votre question était

De **voorzitter**: Uw vraag was één van de laatste.

chronologiquement l'une des dernières. C'est la seule raison pour laquelle vous n'aurez pas la parole aujourd'hui et je vous promets de vous la donner le plus rapidement possible.

Dat is de enige reden waarom u ze vandaag niet meer zal kunnen stellen. Ik beloof u dat u dat bij de eerstvolgende gelegenheid wel zal kunnen doen.

**03.08** **Roel Deseyn** (CD&V): J'aimerais encore poser aujourd'hui ma question n° 231 sur la personnalisation des voitures. Quand pourrais-je le faire ?

**03.08** **Roel Deseyn** (CD&V): Ik wil mijn vraag nummer 231 over het tunen van wagens vandaag nog stellen. Wanneer is dit mogelijk?

Le **président**: Je propose que nous reportions à 17.00 heures les autres points à l'ordre du jour, après les questions adressées au ministre Vande Lanotte.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we de rest van de agenda verschuiven naar 17 uur vanmiddag, na de vragen aan minister Vande Lanotte.

*La réunion publique de commission est levée à 11.11 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.11 uur.*