



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

lundi

maandag

19-04-2004

19-04-2004

Après-midi

Namiddag

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

22/04/2004, 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*

22/04/2004, 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&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

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

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

SOMMAIRE

Questions jointes et interpellation de	1
- M. Pierre-Yves Jeholet à la ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture sur "les conséquences des nouvelles dispositions réglementaires en matière de circulation routière sur les indépendants et les professions libérales" (n° 2179)	1
- Mme Gerda Van Steenberge au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la campagne d'information relative à la nouvelle législation sur la circulation routière" (n° 2287)	1
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau transfert de la Flandre vers la Wallonie en ce qui concerne le fonds des amendes routières" (n° 290) <i>Orateurs: Pierre-Yves Jeholet, Gerda Van Steenberge, Jan Mortelmans, Hilde Vautmans</i>	1
<i>Motions</i>	5
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les propositions d'Assuralia" (n° 2313) <i>Orateurs: Guido De Padt</i>	6
Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les correspondances train/bus à la gare d'Ostende" (n° 2315) <i>Orateurs: Bart Tommelein</i>	7
Question de Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la discrimination dont sont victimes les travailleurs belges dans le secteur de la maintenance des avions" (n° 2399) <i>Orateurs: Inge Vervotte</i>	8
Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le désenclavement ferroviaire de Zaventem et le raccordement au réseau TGV" (n° 02372) <i>Orateurs: Bart Laeremans</i>	11
Question de Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la collision évitée de justesse entre deux avions" (n° 2515) <i>Orateurs: Inge Vervotte</i>	12
Question de Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les quotas pour les vols de nuit à la lumière de l'aide publique allemande accordée à DHL" (n° 2519)	14

INHOUD

Samengevoegde vragen en interpellatie van	1
- de heer Pierre-Yves Jeholet aan de minister van Middenstand en Landbouw over "gevolgen van de nieuwe reglementaire bepalingen inzake het wegverkeer voor de zelfstandigen en de vrije beroepen" (nr. 2179)	1
- mevrouw Gerda Van Steenberge aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de informatiecampagne over de nieuwe verkeerswetgeving" (nr. 2287)	1
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe transfer van Vlaanderen naar Wallonië met betrekking tot het verkeersboetefonds" (nr. 290) <i>Sprekers: Pierre-Yves Jeholet, Gerda Van Steenberge, Jan Mortelmans, Hilde Vautmans</i>	1
<i>Moties</i>	5
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de voorstellen van Assuralia" (nr. 2313) <i>Sprekers: Guido De Padt</i>	6
Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de busaansluitingen aan het station van Oostende" (nr. 2315) <i>Sprekers: Bart Tommelein</i>	7
Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de achteruitstelling van Belgische werknemers in de sector van het luchtvaartonderhoud" (nr. 2399) <i>Sprekers: Inge Vervotte</i>	8
Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de spoorontsluiting van Zaventem en de aansluiting op het HST-netwerk" (nr. 2372) <i>Sprekers: Bart Laeremans</i>	11
Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bijna-botsing van twee vliegtuigen" (nr. 2515) <i>Sprekers: Inge Vervotte</i>	12
Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de quota voor de nachtvluchten in het licht van de Duitse overheidssteun aan DHL" (nr. 2519)	14

Orateurs: **Inge Vervotte**

Sprekers: **Inge Vervotte**

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

du

LUNDI 19 AVRIL 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 APRIL 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.06 par M. Francis Van den Eynde , président.

01 Questions jointes et interpellation de
- M. Pierre-Yves Jeholet à la ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture sur "les conséquences des nouvelles dispositions réglementaires en matière de circulation routière sur les indépendants et les professions libérales" (n° 2179)
- Mme Gerda Van Steenberge au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la campagne d'information relative à la nouvelle législation sur la circulation routière" (n° 2287)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau transfert de la Flandre vers la Wallonie en ce qui concerne le fonds des amendes routières" (n° 290)

01.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Les nouvelles dispositions en matière de circulation routière entrées en vigueur le 1^{er} mars 2004 auront des effets sur notre tissu économique. En effet, des suspensions de permis de conduire seront beaucoup plus souvent prononcées, avec des conséquences très lourdes pour tous ceux qui ont besoin de leur véhicule pour exercer leur profession.

La loi du 7 février 2003 prévoit la possibilité pour le juge de prononcer une amende d'un montant inférieur au minimum légal si le contrevenant apporte la preuve de la précarité de sa situation financière.

Serait-il envisageable de faire de même quant à la déchéance du permis de conduire si le contrevenant apporte la preuve qu'il a

De vergadering wordt geopend om 14.06 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen en interpellatie van
- de heer Pierre-Yves Jeholet aan de minister van Middenstand en Landbouw over "gevolgen van de nieuwe reglementaire bepalingen inzake het wegverkeer voor de zelfstandigen en de vrije beroepen" (nr. 2179)
- mevrouw Gerda Van Steenberge aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de informatiecampagne over de nieuwe verkeerswetgeving" (nr. 2287)
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe transfer van Vlaanderen naar Wallonië met betrekking tot het verkeersboetefonds" (nr. 290)

01.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): De nieuwe bepalingen inzake het wegverkeer die op 1 maart 2004 van kracht werden, zullen een impact hebben op ons economisch weefsel. Het rijbewijs zal immers veel vaker worden ingetrokken, wat zeer zware gevolgen met zich zal brengen voor al wie zijn wagen beroepshalve nodig heeft.

De wet van 7 februari 2003 bepaalt dat de rechter een geldboete kan opleggen beneden het wettelijke minimum, indien de overtreder zijn precaire financiële toestand bewijst.

Zou het mogelijk zijn met betrekking tot de intrekking van het rijbewijs een soortgelijke maatregel te nemen, indien de overtreder bewijst

impérativement besoin de son véhicule pour travailler?

dat hij beroepshalve niet zonder zijn voertuig kan?

01.02 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): Le nouveau code de la route a fait l'objet d'une campagne d'information menée au moyen d'une brochure. La première brochure a été remplacée par une deuxième parce que le texte comportait une erreur – l'on y parlait de 'timbres fiscaux' alors qu'il s'agit de 'timbres d'amende'. Et voilà qu'il nous faudrait une troisième brochure, puisque le gouvernement a annoncé qu'il allait revoir la loi.

01.02 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): Over de nieuwe verkeerswet werd een informatiecampaagne gevoerd door middel van een folder. Omdat de tekst een fout bevatte - men sprak van 'fiscale zegels' waar 'boetezegels' moest staan - werd de eerste folder vervangen door een tweede. Nu is er al een derde nodig, want de regering kondigde aan de wet te zullen herzien.

Y aura-t-il encore une nouvelle brochure ? Qu'en est-il du coût de l'opération ?

Komt er weer een nieuwe folder? Wat kost dit allemaal?

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Que les choses soient bien claires, nous plaidons en faveur d'un transfert total aux Régions de la compétence en matière de circulation routière. Je n'attends rien du forum communautaire qui débutera au lendemain du 13 juin mais j'accorde volontiers aux négociateurs le bénéfice du doute. Un tel transfert intégral résoudrait instantanément les problèmes liés au Fonds des amendes.

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het moge duidelijk zijn dat wij pleiten voor een totale overheveling van de verkeersbevoegdheid naar de regio's. Van het communautaire forum dat na 13 juni van wal steekt, verwacht ik niet al te veel, maar ik wil de onderhandelaars het voordeel van de twijfel gunnen. Zo'n integrale overheveling zou de problemen met het Verkeersboetefonds meteen uit de wereld helpen.

01.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Bien des choses ont déjà été réalisées lors de forums similaires ; il suffit de songer à la défédéralisation de la loi communale et à la scission de la province de Brabant.

01.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Op gelijkaardige fora werd al heel wat gerealiseerd, denk aan de defederalisering van de gemeentewet en de splitsing van de provincie Brabant.

01.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): A l'issue d'un de ses Conseils des ministres spéciaux, le gouvernement avait promis un aménagement rapide du Code de la route, mais aucune modification n'a été opérée. J'ai vraiment le sentiment que les différents partis jouent un jeu très dangereux avec la sécurité routière.

01.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De regering heeft na een van haar bijzondere ministerraden een snelle aanpassing van de verkeerswet beloofd, maar van die aanpassingen is nog niets gerealiseerd. Het moet mij van het hart dat met de verkeersveiligheid door de diverse partijen een gevaarlijk spelletje wordt gespeeld.

01.06 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Je n'en disconviens pas.

01.06 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Inderdaad.

01.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Les partisans et les adversaires des super-amendes se servent abusivement de la sécurité routière pour conquérir hypocritement des électeurs. J'espère que le ministre se démarque de ces manœuvres politiciennes. En tout cas, les électeurs ne manqueront pas de sanctionner les partis traditionnels.

01.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Voor en tegenstanders van de superboetes misbruiken de verkeersveiligheid om op een huichelachtige manier kiezers te winnen. Ik hoop dat de minister zich van die spelletjes distantieert. In elk geval zal de kiezer de partijen hiervoor afstraffen.

En ce qui concerne le Fonds des amendes routières, une clé en vue de la répartition parmi les zones de police de l'excédent des amendes routières avait été proposée fin 2003. Cette clé de répartition était fixe pour 85%, les 15% restants

Voor het Verkeersboetefonds werd eind 2003 een sleutel voorgesteld om het surplus van het verkeersboetesysteem te verdelen over de politiezones. Die verdeling lag voor 85 procent vast en zou voor 15 procent variabel zijn. Rekening

étant variables. Compte tenu de plusieurs remarques, une nouvelle proposition a été formulée en mars dernier: 50% du produit supplémentaire serait réparti de manière variable. Au début du mois d'avril, on a affirmé qu'il serait tenu compte de la diminution du nombre de victimes de la route à concurrence de 37% et que la clé de répartition fixe serait appliquée à concurrence de 63%. Pouvez-vous fournir des précisions à ce sujet?

Une étude réalisée par la Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) met en évidence que ce système défavorise la Flandre: les zones de police situées en Flandre percevraient 3,26 euros par habitant, alors que les zones de police de la partie francophone du pays se verraient attribuer 6,52 euros par habitant. Ces chiffres sont-ils exacts? Les critiques émises par la VVSG sont-elles fondées?

01.08 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Les règles de circulation s'appliquent de manière indifférenciée à tous les citoyens. Il n'y a pas lieu d'appliquer des règles différentes en fonction de la profession des contrevenants.

La déchéance du droit de conduire n'est obligatoire qu'en cas de comportement mettant directement en danger les autres usagers ou susceptible d'avoir des conséquences dommageables. Le fait d'être indépendant ne supprime pas le caractère grave de ces infractions.

Après le prononcé de la déchéance, le ministère public peut tenir compte de la situation du contrevenant dans le cadre de l'exécution de la peine.

(*En néerlandais*) La première édition de la brochure d'information contenait en effet une petite erreur. Le tirage complet a été distribué, et l'erreur a été corrigée dans la deuxième édition. La première édition comptait 365.500 exemplaires, contre 250.000 pour la seconde, pour un coût de 20.085 et de 14.600 euros hors TVA, respectivement. Lorsque la deuxième édition sera également épuisée, il y en aura une troisième. Son tirage n'a pas encore été fixé. Le texte de la troisième édition sera adapté aux récentes modifications de la loi. L'ensemble de la campagne d'information a donc coûté 355.750 euros jusqu'à présent.

La loi du 7 février 2003 prévoit qu'une partie des recettes issues des amendes routières pénales serait attribuée aux zones de police ayant signé un accord en matière de sécurité routière avec l'autorité fédérale. Le Conseil des ministres du 2 avril 2004 a approuvé la clé de répartition suivante :

houdend met een aantal opmerkingen kwam er in maart een nieuw voorstel: 50 procent van de meeropbrengst zou variabel worden. Begin april zei men dan weer dat er voor 37 procent rekening zou worden gehouden met de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en dat voor 63 procent de vaste verdeelsleutel zou worden gehanteerd. Daar hoort enige verduidelijking bij.

Volgens een studie uitgevoerd door de VVSG wordt Vlaanderen serieus benadeeld door heel dat systeem: de Vlaamse politiezones zouden per inwoner 3,26 euro zouden krijgen en de Waalse 6,52 euro. Kloppen deze cijfers? Is de kritiek van de VVSG terecht?

01.08 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het verkeersreglement geldt zonder onderscheid voor alle burgers. Bij de toepassing van de regels mag geen onderscheid naargelang van het beroep van de overtreder worden gemaakt.

Het rijverbod is slechts verplicht indien het gedrag van de bestuurder de overige weggebruikers rechtstreeks in gevaar brengt of nadelige gevolgen kan hebben. Het feit dat iemand een zelfstandige activiteit uitoefent, doet niets af aan de ernstige aard van die overtredingen.

Na de intrekking van het rijbewijs kan het openbaar ministerie bij de uitvoering van de straf met de situatie van de overtreder rekening houden.

(*Nederlands*) In de eerste druk van de informatiefolder stond inderdaad een foutje. De volledige oplage werd verspreid en in de tweede druk werd de fout rechtgezet. De eerste druk bedroeg 365.000 exemplaren, de tweede 250.000 exemplaren, voor een kostprijs van respectievelijk 20.085 en 14.600 euro exclusief BTW. Wanneer ook de tweede druk uitgeput is, komt er een derde druk. De oplage hiervan staat nog niet vast. De tekst in de derde druk zal worden aangepast aan de recente wetwijzigingen. De integrale informatiecampaagne kostte tot dusver 355.750 euro.

In de wet van 7 februari 2003 werd vastgelegd dat een deel van de opbrengst van de strafrechtelijke verkeersboetes zou vloeien naar die politiezones die een covenant inzake verkeersveiligheid hebben afgesloten met de federale overheid. De Ministerraad van 2 april 2004 verklaarde zich

54% du fonds des amendes routières seront répartis entre les zones de police locale sur la base de leur catégorisation, 37% sur la base de la diminution du nombre de morts et de blessés et 9 pour cent sur la base du kilométrage de routes au sein de la zone de police. Il s'agit d'une clé de répartition équilibrée qui rétribue les zones de police qui mènent une politique active en matière de sécurité routière. Elle est en tout état de cause meilleure que la proposition initiale qui prévoyait une répartition fixe de 85% et une proportion variable de 15% seulement. En conséquence, les zones comptant de nombreuses victimes percevaient une somme plus importante.

Il ressort de calculs provisoires qu'avec la nouvelle clé, le fonds rapporterait 57,2% aux zones locales en Région flamande, 5,4% aux zones bruxelloises et 37,2% aux zones en Région wallonne. Ces montants correspondent plus ou moins à l'origine des revenus: 59% des revenus sont générés par la Flandre, 18% par Bruxelles et 24% par la Wallonie. Il apparaît donc clairement qu'il n'est aucunement question d'un transfert de la Flandre vers la Wallonie, mais plutôt de Bruxelles vers la Wallonie.

Il s'agit d'une clé de répartition dynamique qui a pour objectif d'améliorer la sécurité routière. Le nombre des amendes et l'importance des recettes ne constituent pas des critères: seul le résultat compte, à savoir la réduction du nombre de morts ou de blessés. Si la Wallonie devait obtenir de meilleurs résultats que la Flandre à cet égard, je ne verrais aucun problème à ce que la Région wallonne voie sa part croître.

Il est inexact d'affirmer que l'on ne s'est pas encore attelé à l'adaptation de la loi relative à la circulation routière. Le projet d'arrêté royal a été approuvé au Conseil des ministres et déposé au Conseil d'Etat. Etant donné qu'il a été recouru à la procédure d'urgence, j'attends son retour dans les prochains jours.

01.09 Pierre-Yves Jeholet (MR): Je regrette que ne soit pas examinée la possibilité d'appliquer des peines alternatives aux suspensions du permis de conduire pour une série professions.

01.10 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): J'espère que le ministre réfléchira encore à propos de la troisième brochure car elle sèmera la confusion.

01.11 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'examinerai encore attentivement la réponse du

akkoord met de volgende verdeelsleutel: 54 procent van het Verkeersboetefonds wordt verdeeld tussen de lokale politiezones op basis van hun categorisering, 37 procent op basis van de afname van het aantal doden en gewonden en 9 procent op basis van de kilometers wegen in de politiezone. Dit is een evenwichtige verdeelsleutel die de politiezones belooft voor een actief verkeersveiligheidsbeleid. Het is alleszins een betere sleutel dan het oorspronkelijke voorstel waarbij 85 procent van de verdeling vastlag en slechts 15 procent variabel was, waardoor zones met veel slachtoffers meer geld kregen.

Voorlopige berekeningen wijzen uit dat de nieuwe sleutel leidt tot een opbrengst van 57,2 procent van het fonds voor de lokale zones in het Vlaams Gewest, 5,4 procent voor de Brusselse zones en 37,2 procent voor de zones in het Waals Gewest. Deze bedragen stroken ongeveer met de oorsprong van de inkomsten: 59 procent komt uit Vlaanderen, 18 procent uit Brussel en 24 procent uit Wallonië. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een transfer vanuit Vlaanderen naar Wallonië, eerder vanuit Brussel naar Wallonië.

Het gaat om een dynamische verdeelsleutel die als doel heeft om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het aantal boetes en de grootte van de inkomsten zijn geen criterium: alleen het resultaat telt, namelijk de vermindering van het aantal doden en gewonden. Indien Wallonië daarin beter zou slagen dan Vlaanderen, dan heb ik er geen probleem mee dat het Waalse Gewest zijn aandeel ziet stijgen.

Het klopt niet dat er nog geen werk zou gemaakt zijn van de aanpassing van de verkeerswet. Het ontwerp van KB is goedgekeurd in de Ministerraad en is ingediend bij de Raad van State. Aangezien er gebruik werd gemaakt van de spoedprocedure, verwacht ik het eerstdaags terug.

01.09 Pierre-Yves Jeholet (MR): Ik betreur dat niet wordt nagegaan of de intrekking van het rijbewijs voor bepaalde beroepen niet kan worden vervangen door alternatieve straffen.

01.10 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): Ik hoop dat de minister nog eens goed nadenkt over de derde folder, want die zal verwarring zaaien.

01.11 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik zal het antwoord van de minister nog eens nader

ministre. Selon lui, la part dévolue aux Régions est proportionnée aux efforts qu'elles fournissent. Mais d'après les chiffres dont je dispose, la Flandre a généré 75% des recettes issues des amendes routières en 2002.

01.12 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): C'est totalement inexact.

01.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'espère que le ministre nous communiquera ses chiffres. Il va de soi que la diminution du nombre de victimes doit constituer notre préoccupation première mais le fonds des amendes routières devait tout de même aussi offrir une compensation à la réforme des polices. A cet égard, la réponse du ministre ne me satisfait pas. C'est la raison pour laquelle j'introduis une motion de recommandation.

01.14 Hilde Vautmans (VLD): Quel est à cet égard l'état d'avancement du projet de loi relatif aux corrections sociales? Il importe que les amendes infligées tiennent compte des revenus. J'estime d'ailleurs qu'il convient de manière générale de recourir davantage aux peines de substitution, car je crois fermement en leur effet éducatif et psychologique. La loi relative à la police de la circulation routière doit être réexaminée sans délai.

01.15 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'ai été surpris de constater que Mme Vautmans se joint à une initiative tout de même douteuse.

Le projet de loi relatif aux corrections sociales vise à permettre des corrections sociales supplémentaires, mais il ne s'agit pas d'une adaptation de la loi relative à la police de la circulation routière. Le SPF Justice prépare le projet en collaboration avec mon département. Les magistrats de parquet disposeront d'une marge de manoeuvre accrue dans le cadre de la fixation de la peine. Le juge de police peut d'ores et déjà déroger au quantum conventionnel de la peine pour des raisons sociales. Nous estimons toutefois que cette possibilité doit déjà exister à un stade antérieur, voire dès le règlement transactionnel.

01.16 Hilde Vautmans (VLD): Une personne à faibles revenus hésite à porter son dossier devant les tribunaux car elle doit alors payer les services d'un avocat et court le risque de voir augmenter encore ses frais. D'où la nécessité de déjà tenir compte du revenu à un stade antérieur.

bestuderen. Volgens hem staat het aandeel dat de Gewesten krijgen, in verhouding tot hun inspanningen. Maar volgens mijn cijfers was in 2002 75 procent van de boetegelden afkomstig uit Vlaanderen.

01.12 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat klopt helemaal niet.

01.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik hoop dat de minister ons inzage zal geven in zijn cijfers. Natuurlijk moet een daling van het aantal slachtoffers onze eerste bekommernis zijn, maar het Verkeersboetefonds moest toch ook een compensatie bieden voor de politiehervorming. Het antwoord van de minister stelde me op dat punt niet tevreden en daarom dien ik een motie van aanbeveling in.

01.14 Hilde Vautmans (VLD): Hoe ver staat het in dat verband met het wetsontwerp over de sociale correcties? Het is belangrijk dat er bij het beboeten rekening gehouden wordt met de inkomens. Ik vind overigens dat er in het algemeen meer gebruik gemaakt moet worden van alternatieve straffen, want ik geloof sterk in het educatieve en psychologische effect daarvan. De verkeerswet moet onverwijld worden herbekeken.

01.15 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het heeft mij verbaasd dat mevrouw Vautmans zich heeft aangesloten bij een toch wel bedenkelijk initiatief.

Het wetsontwerp op de sociale correcties heeft tot doel om bijkomende sociale correcties mogelijk te maken, maar het betreft hier geen aanpassing van de verkeerswet. De FOD Justitie is het ontwerp aan het voorbereiden in samenwerking met mijn departement. De parketmagistraten zullen meer vrijheid krijgen bij het bepalen van de straf. De politierechter kan nu reeds afwijken van de geijkte strafmaat omwille van sociale redenen. We vinden echter dat dit ook al mogelijk moet zijn in een vroeger stadium, zelfs al vanaf de minnelijke schikking.

01.16 Hilde Vautmans (VLD): Iemand met een laag inkomen schrikt ervoor terug om zijn zaak naar de rechtbank te brengen, omdat hij dan een advocaat moet betalen en het risico loopt dat het hem dan nog meer kost. Daarom is het belangrijk dat er al in een vroeger stadium met het inkomen rekening gehouden wordt.

Motions

Moties

Le **président** : En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Gerda Van Steenberge et MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie Sociale,
demande au gouvernement
-de réexaminer la répartition des recettes supplémentaires du fonds des amendes routières afin que les zones de police qui fournissent le plus d'efforts soient également rétribuées en conséquence;
- de transférer la problématique de la sécurité routière aux Régions.”

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Daan Schalck et Bart Tommelein.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les propositions d'Assuralia" (n° 2313)

02.01 Guido De Padt (VLD): En 2003, Mme Moerman a conclu un *gentlemen's agreement* avec Assuralia en ce qui concerne l'assurance automobile pour les jeunes et les seniors en vue de réduire de moitié les accidents de la route. Les pouvoirs publics prendraient un certain nombre de mesures dans les domaines de compétence suivants: économie, finances et mobilité. En outre, il serait procédé à l'évaluation des conditions de délivrance du permis de conduire provisoire et le contrôle de la capacité de conduite serait également prévu à partir d'un nombre déterminé d'accidents ou d'un certain âge. Le ministre soutient-il toujours ces mesures ? Quelles initiatives a-t-il déjà prises ?

02.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Depuis un certain temps déjà, mes services ont pris contact avec le cabinet de Mme Moerman à propos du *gentlemen's agreement*. Le droit de l'assurance relève en effet de ses compétences. L'accord modifie les règles relatives à la résiliation, à la conclusion et à la fixation de la prime d'une police d'assurance. Deux annexes sont jointes à cet accord : le concept du contrat d'assurance 29/29 et les mesures, proposées par les assureurs, visant à renforcer la sécurité routière. En ce qui concerne le

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Gerda Van Steenberge en de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans
en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering
- de verdeling inzake meeropbrengsten over het verkeersboetefonds opnieuw te bekijken opdat de politiezones die de meeste inspanningen leveren ook als dusdanig worden gehonoreerd;
- de problematiek inzake verkeersveiligheid over te hevelen naar de Gewesten.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Daan Schalck en Bart Tommelein.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

02 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de voorstellen van Assuralia" (nr. 2313)

02.01 Guido De Padt (VLD): In 2003 sloot minister Moerman een *gentlemen's agreement* met Assuralia betreffende de autoverzekering voor jongeren en senioren, met als doel het aantal verkeersongevallen met de helft te doen dalen. De overheid zou een aantal maatregelen nemen in de bevoegdheidsdomeinen economie, financiën en mobiliteit. Daarbij zou ze een evaluatie maken van de uitreikingsvoorwaarden van het voorlopig rijbewijs en zou er een controle komen van de rijvaardigheid vanaf een aantal ongevallen of vanaf een bepaalde leeftijd. Staat de minister nog steeds achter die maatregelen? Welke initiatieven heeft hij al genomen?

02.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Mijn diensten namen reeds geruime tijd geleden contact op met het kabinet van minister Moerman over het *gentlemen's agreement*. Zij is immers bevoegd voor het verzekeringsrecht. Het akkoord wijzigt de regels inzake opzegging, afsluiting en premiebepaling van een verzekeringspolis. Het heeft twee bijlagen: het concept van het verzekeringscontract 29/29 en de door de verzekeraars voorgestelde maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Bij het contract 29/29 blijft voor iedereen de volledige

contrat 29/29, l'intégralité du code de la route reste d'application et nul ne pourra jamais être contraint à signer le contrat 29/29.

Le SPF Mobilité et Transport est compétent pour prendre des mesures qui renforcent la sécurité routière. Mme Moerman m'a transmis le concept sous forme de proposition. Il nous est demandé d'instaurer un permis de conduire provisoire à titre de phase transitoire avant la délivrance du permis définitif et d'évaluer ce système. Il nous est également demandé d'instaurer un contrôle de la capacité de conduite à titre de mesure préventive. De nouveaux arrêtés royaux relatifs aux permis de conduire et aux écoles de conduite seront pris cette année. L'instauration d'un permis de conduire à étapes sera mise en œuvre ultérieurement, et ce, en concertation avec tous les intéressés.

02.03 Guido De Padt (VLD): Le contrat 29/29 n'a pas beaucoup de succès puisqu'il est assorti d'une série de conditions strictes. Je suivrai attentivement les mesures que prendra le ministre afin de renforcer la sécurité routière.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les correspondances train/bus à la gare d'Ostende" (n° 2315)

03.01 Bart Tommelein (VLD): Le train IC Eupen-Ostende arrive deux minutes plus tard qu'auparavant à Ostende. Le bus à destination de Torhout part trois minutes plus tard. Le protocole conclu par De Lijn et la SNCB prévoit pourtant une plage de 5 minutes pour les correspondances. A l'heure actuelle, les voyageurs n'ont pas le temps de se rendre à l'arrêt d'autobus avant le départ de leur bus. Cela dit, il ne semble pas prévu d'adapter les horaires. Le ministre prendra-t-il langue avec le ministre flamand de la Mobilité, M. Bossuyt, afin d'obtenir une adaptation des horaires?

03.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Il est exact que la durée du trajet du train IC s'est allongée de deux minutes. Les travaux ne seront terminés qu'en 2006. De Lijn ne procédera cependant pas à un aménagement des départs en raison des travaux sur la ligne d'autobus Ostende-Torhout, qui nécessiteront la mise en place de déviations. J'essaierai néanmoins de trouver une solution, car il s'agit tout de même d'une longue période.

verkeerswetgeving gelden en men kan nooit worden verplicht het contract 29/29 te tekenen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de bevoegdheid om maatregelen te nemen die de verkeersveiligheid verhogen. Het concept is als voorstel aan mij bezorgd door minister Moerman. Men vraagt ons een voorlopig rijbewijs te organiseren als tussentijdse fase voor de toekenning van het definitieve rijbewijs en dit systeem te evalueren. Men vraagt ons ook een controle van de rijvaardigheid als preventiemaatregel in te voeren. Dit jaar komen er nieuwe KB's over het rijbewijs en de rij scholen. De invoering van een rijbewijs in stappen wordt in een later stadium gerealiseerd in overleg met alle betrokkenen.

02.03 Guido De Padt (VLD): Het contract 29/29 is niet zo'n groot succes. Er is een aantal stringente voorwaarden aan verbonden. Ik volg de maatregelen van de minister om de verkeersveiligheid te verhogen met veel interesse op.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de busaansluitingen aan het station van Oostende" (nr. 2315)

03.01 Bart Tommelein (VLD): De IC-trein Eupen-Oostende komt twee minuten later aan in Oostende dan vroeger het geval was. De bus naar Torhout vertrekt drie minuten nadien. Nochtans voorziet het protocol tussen De Lijn en de NMBS in een aansluitingstijd van vijf minuten. Momenteel kunnen de reizigers zich niet tijdig naar de juiste bushalte begeven. Men lijkt niet van plan de planning aan te passen. Wil de minister contact opnemen met Vlaams minister van Mobiliteit Bossuyt om de uurroosters aan te passen?

03.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De rijtijd is voor de IC-trein inderdaad twee minuten langer geworden. De werken zullen pas beëindigd zijn in 2006. Omwille van werkzaamheden op de buslijn Oostende-Torhout, die voor omleggingen zorgen, zal De Lijn de vertrektijden niet aanpassen. Ik zal proberen er iets aan te doen, want het gaat over een lange periode.

03.03 Bart Tommelein (VLD): Le ministre reconnaît le même problème que moi. Il s'agit de personnes vivant à la campagne et devant se rendre au travail quotidiennement, dont le trajet est allongé d'une heure à cause de ces complications.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la discrimination dont sont victimes les travailleurs belges dans le secteur de la maintenance des avions" (n° 2399)

04.01 Inge Vervotte (CD&V): En novembre 2003, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a promulgué un règlement dans le domaine de la maintenance des avions. Deux normes concernent le personnel: la norme "qualifications" (JAR-66) définit les différentes catégories de licences et la norme "formations" (JAR-147) définit les organismes responsables des formations et des épreuves. Désormais, chaque Belge qui souhaite obtenir une licence de maintenance d'avions doit réussir les examens définis par catégorie JAR-66 au sein de l'organisme JAR-147.

Où en est la Belgique en ce qui concerne la transposition du règlement européen? Des limitations supplémentaires seront-elles insérées lors de la transposition? Quand l'Administration de l'aéronautique agréera-t-elle les écoles d'aviation en tant qu'organismes JAR-147? Si cet agrément n'intervient pas, l'Administration de l'aéronautique doit se charger elle-même de l'organisation des tests. Quand les premiers tests débiteront-ils? A quels frais les travailleurs belges qui doivent se rendre à l'étranger pour suivre des formations et présenter des examens s'exposent-ils? Le ministre interviendra-t-il financièrement en faveur des personnes et des entreprises qui sont victimes de cette situation?

04.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Les Joint Aviation Authorities (JAA) seront intégrées au sein de l'European Aviation Safety Agency (EASA). Les Etats membres des JAA développent des directives communes en matière d'aviation dans le but de garantir une sécurité maximale. C'est pourquoi les formations à l'intention du personnel doivent également être aussi uniformes que possible. Les normes JAA, qui sont désignées par le préfixe 'JAR' et par un numéro, ont valeur de règlements. La norme JAR-66 a trait aux licences relatives aux avions de plus de 5.700 kilogrammes. La norme JAR-145 concerne l'agrément des sociétés de maintenance.

03.03 Bart Tommelein (VLD): De minister ziet hetzelfde probleem als ik. Het gaat hier over mensen met een dagtaak, die op het platteland wonen en die door deze verwickelingen een uur langer onderweg zijn.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de achteruitstelling van Belgische werknemers in de sector van het luchtvaartonderhoud" (nr. 2399)

04.01 Inge Vervotte (CD&V): In november 2003 heeft het Europees Agentschap van de Luchtveiligheid (EASA) een Europees reglement uitgevaardigd op het gebied van luchtvaartonderhoud. Twee normen hebben betrekking op het personeel: de norm 'kwalificaties' (JAR-66) definieert de verschillende categorieën van licenties en de norm 'opleidingen' (JAR-147) definieert de organismen die instaan voor de opleidingen en de proeffesten. Voortaan moet elke Belg die een licentie vliegonderhoud wil behalen, slagen in de examens gedefinieerd per categorie JAR-66 binnen het organisme JAR-147.

Hoe ver staat België met de omzetting van het Europese reglement? Zullen er bijkomende beperkingen worden opgenomen bij de omzetting? Wanneer zal het Bestuur der Luchtvaart de luchtvaartscholen goedkeuren als organisme JAR-147? Indien deze goedkeuring er niet komt, moet het Bestuur der Luchtvaart zelf instaan voor de organisatie van de proeven. Wanneer gaan de eerste proeven van start? Hoeveel kost het Belgische werknemers die naar het buitenland moeten gaan om opleidingen te volgen en examens af te leggen? Zal de minister personen en bedrijven die slachtoffer zijn van deze situatie, financieel tegemoetkomen?

04.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De Joint Aviation Authorities (JAA) zal overgaan in het European Aviation Safety Agency (EASA). De JAA-lidstaten ontwikkelen gezamenlijke luchtvaartvoorschriften. Op die manier willen ze de veiligheid zo groot mogelijk maken. Daarom ook moeten de personeelsopleidingen zo uniform mogelijk zijn. JAA-normen worden aangeduid met het voorvoegsel 'JAR' en een nummer. Ze hebben de kracht van verordeningen. JAR-66 slaat op de vergunningen voor vliegtuigen van meer dan 5.700 kilogram. JAR-145 slaat op de erkenning van onderhoudsbedrijven. JAR-147 heeft betrekking op de erkenning van opleidingsorganisaties voor

La norme JAR-147 concerne l'agrément des organisations de formation pour techniciens de maintenance.

La Direction générale Transport aérien (DGTA) applique l'arrêté royal du 8 avril 2003 relatif au personnel de certification selon la norme JAR-66 et la circulaire AIRW-19 du 29 juillet 2002. La réglementation européenne remplacera la réglementation JAR-66, et ce, à partir du 28 septembre 2005 pour les appareils de plus de 5.700 kilogrammes et à partir du 28 septembre 2006 pour les appareils plus légers. La Commission européenne autorise ces dérogations.

La transposition de la spécification JAR-FCL 2 exige beaucoup de travail de la part de la DGTA. Il n'est pas aisé de passer d'un système national à un système JAR, mais je veillerai à ce que cette évolution n'ait pas d'influence sur l'agrément de personnes dont les revenus dépendent d'une licence JAR-66.

Lors de la transposition, aucune restriction supplémentaire ne sera imposée. Le personnel pourra conserver le droit à la certification dont il bénéficie actuellement. Ce droit a été défini en concertation avec les principaux services de maintenance technique. Si, à l'issue de la transposition, les licences JAR-66 font malgré tout l'objet de restrictions, celles-ci résulteront intégralement des différences entre la norme JAR-66 et les exigences nationales. La Direction générale du Transport aérien, de concert avec le secteur de l'industrie, a même récemment procédé à certains assouplissements en la matière.

Quiconque souhaite obtenir une licence de type Part 147 doit satisfaire à la réglementation Part 147 en ce qui concerne les moyens, le personnel, le contenu et la durée de la formation. Le Service des Licences examine les demandes. Il n'existe pas de procédure de contrôle administratif et technique. Les formations de base ainsi que les formations spécifiques au type d'avion peuvent être agréées, au niveau théorique et pratique.

Dans notre pays, seule Sabena Technics dispose d'un agrément pour la formation théorique afférente à un modèle d'appareil. Quant au volet pratique, un audit devrait être réalisé au mois de mai de cette année.

Sabena Technics, Wallonie Aerotraining Network (WAN) et la Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende souhaiteraient demander un agrément pour la formation de base. Compte tenu du montant élevé des investissements, la Direction générale du

onderhoudstechnici.

Het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) volgt het KB van 8 april 2003 inzake het certificeringspersoneel overeenkomstig de JAR-66-norm en de circulaire AIRW-19 van 29 juli 2002. Europese reglementering zal de JAR-66-reglementering vervangen. Dat gebeurt vanaf 28 september 2005 voor luchtvaarttuigen van meer dan 5.700 kilogram, vanaf 28 september 2006 voor lichter tuig. De Europese Commissie staat die afwijkingen toe.

De omzetting van de JAR-FCL 2 vraagt enorm veel werk van het DGLV. Het is niet eenvoudig om over te stappen van een nationaal naar een JAR-systeem, maar ik zal erop toezien dat dit geen invloed heeft op de erkenning van mensen wier inkomsten afhankelijk zijn van een JAR-66-vergunning.

Bij de omzetting worden geen bijkomende beperkingen opgelegd. Het personeel kan het huidige recht op certificering behouden. Dat recht kwam er in overleg met de belangrijkste diensten voor technisch onderhoud. Worden er na omzetting toch beperkingen op de JAR-66-vergunningen ingeschreven, dan zijn die volledig te wijten aan verschillen tussen de JAR-66-norm en nationale eisen. Onlangs voerde het DGLV in samenspraak met de industrie zelfs versoepelingen door.

Wie een Part-147-erkenning wil, moet beantwoorden aan de Part-147-reglementering inzake middelen, personeel, inhoud en duur van de opleiding. De Dienst Vergunningen van het DGLV onderzoekt de aanvragen. Een procedure van administratieve en technische controle is er niet. Zowel basisopleidingen als opleidingen verbonden aan een vliegtuigtype kunnen worden erkend, en dit op theoretisch en praktisch vlak.

In ons land beschikt enkel Sabena Technics over een erkenning wat betreft de theoretische opleiding verbonden aan een vliegtuigtype. Waarschijnlijk wordt in mei van dit jaar een audit uitgevoerd wat betreft het praktische gedeelte.

Sabena Technics, Wallonie Aerotraining Network (WAN) en de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende zouden een erkenning willen aanvragen voor de basisopleiding. Omdat de investeringen hoog zijn, zal het DGLV overleggen met de

Transport aérien se concertera avec les acteurs concernés et formulera ensuite une proposition dans ce cadre. La formation théorique peut être dispensée par une école et la formation pratique par une entreprise de maintenance. Ainsi, les différentes parties pourront se limiter à leur « core business » et chacun y gagnera.

Si, en définitive, personne ne sollicite un agrément, la DGTA envisage d'organiser elle-même des examens portant sur la matière de base. Aucune date n'a encore été fixée en vue d'une première session. On examine toutefois si la base de données de questions des JAA peut être utilisée, et ce, tant pour les examens relatifs à la norme JAR-66 que pour ceux relatifs à la suppression des limitations.

En ce qui concerne le coût des formations à l'étranger, je ne dispose d'aucune donnée. Ce type de formation s'avérera certainement plus coûteux que les autres options dans notre pays. Une formation n'est, par ailleurs, pas obligatoire, mais accroît sensiblement les chances de réussite.

L'organisation des examens par la DGTA constitue une solution de rechange si l'industrie et les entreprises de maintenance n'entreprennent elles-mêmes aucune démarche. Il est aisé d'étudier à l'étranger et de présenter des examens dans sa langue maternelle dans son propre pays.

Depuis ma réponse à la question écrite posée par Mme Vervotte le 24 novembre 2003, la DGTA a délivré environ 180 licences JAR-66, généralement sur une base individuelle. Sabena Technics, DHL et VLM introduiront toutefois prochainement un grand nombre de dossiers. Les techniciens de maintenance pourront ainsi obtenir une licence par le biais de leur entreprise. Des accords ont déjà été conclus à ce sujet.

Sabena Technics a été par le passé le leader mondial en matière de maintenance d'avions. Nous voulons rétablir et préserver la renommée de cette entreprise. Je mettrai tout en œuvre à cette fin.

04.03 Inge Vervotte (CD&V): Cette réponse ne me rassure qu'en partie. Il s'agit en définitive de 2.000 personnes. Seulement 180 travailleurs sont en possession d'une autorisation ; il y a donc bien un certain retard.

On n'a fort heureusement pas imposé de conditions supplémentaires. Les pays qui nous entourent ont déjà procédé à la conversion et des limitations supplémentaires chez nous se seraient traduites par une distorsion de la concurrence.

betrokkenen en een voorstel doen. Een school kan de theoretische opleiding geven en een onderhoudsbedrijf de praktische. Zo kunnen alle betrokkenen zich beperken tot hun *core business* en wint iedereen.

Vraagt uiteindelijk niemand een erkenning aan, dan overweegt het DGLV zelf examens af te nemen inzake de basisstof. Er is nog geen datum voor een eerste sessie. Er wordt echter wel onderzocht of de vragenbank van de JAA kan worden gebruikt, en dit zowel voor examens inzake JAR-66 als voor examens inzake het opheffen van de beperkingen.

Over de kostprijs van opleidingen in het buitenland heb ik geen gegevens. Dat soort opleidingen zal wel duurder zijn dan de alternatieven in eigen land. Overigens is een opleiding niet verplicht, maar maakt ze de kans op slagen wel beduidend groter.

Examens van het DGLV zijn een alternatief indien industrie en onderhoudsbedrijven zelf geen stappen zetten. De overheid is echter niet van plan dan financieel bij te springen. Iemand kan zonder probleem in het buitenland studeren en in het eigen land examens afleggen in de moedertaal.

Sinds mijn antwoord op de schriftelijke vraag die mevrouw Vervotte stelde op 24 november 2003, leverde het DGLV ongeveer 180 JAR-66-vergunningen af, meestal op individuele basis. Sabena Technics, DHL en VLM zullen binnenkort echter een groot aantal dossiers indienen. Op die manier kunnen onderhoudstechnici via hun onderneming een vergunning bekomen. Afspraken daaromtrent werden reeds gemaakt.

Sabena Technics was ooit wereldleider inzake vliegtuigonderhoud. Het is onze bedoeling de faam van dat bedrijf te herstellen en hoog te houden. Daarvoor zal ik al het mogelijke doen.

04.03 Inge Vervotte (CD&V): Ik ben door dit antwoord slechts gedeeltelijk gerustgesteld. Het gaat uiteindelijk om 2.000 mensen. Nog maar 180 werknemers hebben een vergunning; er is dus toch wel enige achterstand.

Ik ben blij dat er geen bijkomende voorwaarden opgelegd worden. Onze buurlanden hebben de omzetting al gedaan en bijkomende beperkingen bij ons zouden dus een concurrentievervalsend effect hebben.

J'ai compris que Sabena Technics obtiendra très probablement la licence JAR-147 mais on ignore encore si ce sera aussi avec effet rétroactif. Qu'en est-il de la période comprise entre juillet 2001 et 2004 ? Les personnes concernées devront-elles suivre une nouvelle formation ?

04.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je préfère ne pas improviser à ce sujet ; je fournirai une réponse écrite à la commission.

04.05 Inge Vervotte (CD&V): Ceci n'est pas sans importance, car il y a fort à craindre que ces personnes devront à nouveau suivre une formation coûteuse et que les entreprises délocaliseront leurs activités. On relèvera, dans ce contexte, qu'EAT n'ait pas encore introduit de demande. Nous ne pouvons pas abandonner ces 2.000 personnes.

L'incident est clos.

05 Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le désenclavement ferroviaire de Zaventem et le raccordement au réseau TGV" (n° 02372)

05.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le Conseil des ministres du 21 mars a pris d'importantes décisions en ce qui concerne le "Diabolo", l'accès ferroviaire à l'aéroport de Zaventem. La liaison avec Anvers ne serait réalisée qu'en 2010. Ne peut-on la réaliser plus rapidement? Prévoit-on un raccordement au réseau TGV? Un tel raccordement est très important pour assurer la viabilité de nos aéroports, car KLM et Air France disposent déjà de nœuds ferroviaires de TGV à Schiphol et à Paris. Ce raccordement au TGV permettrait par ailleurs de réduire le nombre de vols à courte distance, donc aussi les vols de nuit.

Comment le projet Diabolo se présentera-t-il concrètement? Combien coûtera-t-il et qui en supportera le coût? L'aéroport sera-t-il relié au réseau TGV? Un véritable terminal TGV sera-t-il aménagé? Quelle sera la part de BIAC dans la construction de ce terminal? Tous ces éléments influenceront-ils sur les négociations avec DHL?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : A l'heure actuelle, la gare de l'aéroport est une gare en cul-de-sac, uniquement accessible à partir de Bruxelles. L'année prochaine, la mise en service de la courbe de Nossegem permettra également aux trains de rejoindre directement l'aéroport à partir de Louvain. Le nord, à partir d'Anvers, sera ensuite

Ik heb begrepen dat Sabena Technics hoogstwaarschijnlijk de licentie JAR-147 zal krijgen, maar het blijft nog onduidelijk of dat ook retroactief toegepast zal worden. Wat met de periode tussen juli 2001 en 2004? Moeten die mensen opnieuw een opleiding volgen?

04.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik wil hierover niet improviseren; ik zal het antwoord schriftelijk aan de commissie bezorgen.

04.05 Inge Vervotte (CD&V): Dit is niet onbelangrijk, want de grote vrees is dat die mensen opnieuw een dure opleiding moeten volgen en dat de bedrijven hun activiteiten naar elders verhuizen. In deze context valt het op dat EAT nog geen aanvraag heeft gedaan. We mogen deze 2.000 mensen niet in de steek laten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de spoorontsluiting van Zaventem en de aansluiting op het HST-netwerk" (nr. 2372)

05.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op de Ministerraad van 21 maart werden wezenlijke knopen doorgesneden in verband met Diabolo, de spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem. De verbinding met Antwerpen zou er pas in 2010 zijn. Kan dat echt niet sneller? En komt er een aansluiting op het HST-netwerk? Zo een aansluiting is zeer belangrijk voor de leefbaarheid van onze luchthaven, want KLM en Air France hebben in Schiphol en Parijs al HST-knooppunten. Daarenboven zou men met zo een HST-aansluiting het aantal korte vluchten, dus ook nachtvluchten, kunnen verminderen.

Hoe zal het Diabolo-project er concreet uitzien? Wat al het kosten en wie zal die kosten dragen? Wordt de luchthaven aangesloten op het HST-net? Komt er een echte HST-terminal? Wat is hierin het aandeel van BIAC? Heeft dit alles invloed op de onderhandelingen met DHL?

05.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het station van de luchthaven is momenteel een kopstation, enkel toegankelijk vanuit Brussel. Volgend jaar zullen, door de ingebruikname van de bocht van Nossegem, ook treinen vanuit Leuven rechtstreeks naar de luchthaven kunnen rijden. Daarna komt er een noordelijke ontsluiting vanuit

désenclavé et une boucle permettant de faire demi-tour transformera cette gare en gare de transit. L'ensemble du projet Diabolo coûterait 411 millions d'euros, les frais les plus importants étant prévus en 2008 et en 2009. La moitié de ces coûts seraient pris en charge par l'Etat fédéral et l'autre moitié par le secteur privé. On élabore actuellement une clé de répartition plus précise.

Un groupe de travail se penche pour l'instant sur la possibilité d'augmenter dès aujourd'hui la capacité en construisant de nouveaux quais.

Une gare de voyageurs à Brucargo ne fait pas partie de la collaboration secteur public - secteur privé comme pour BIAC. L'étude d'incidence examine néanmoins cette possibilité.

Le projet Diabolo permet d'assurer une liaison TGV avec l'aéroport à partir d'Amsterdam, de Paris et de Cologne. A l'issue des travaux, qui sont à charge du secteur privé, les quais de Zaventem seront suffisamment longs pour accueillir les TGV. Il n'est pas prévu de terminal TGV spécifique.

Cette question a bien sûr fait l'objet d'une concertation poussée avec BIAC. Les conclusions de ces discussions sont actualisées dans le cadre de nouveaux entretiens.

Dans l'intervalle, DHL a envisagé le transport de fret par le TGV mais en a abandonné l'idée. J'examine pour l'instant la possibilité d'assurer une partie du transport de fret par le TGV sur de courtes distances et je cherche à déterminer quelles conditions les autorités peuvent imposer à ce type de trafic.

05.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): A partir de quand les TGV au départ de Louvain et d'Anvers pourront-ils entrer directement dans l'aéroport ?

05.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Au départ d'Anvers, cela devrait être possible à partir de 2010, soit deux ans plus tôt qu'initialement prévu. Pour les TGV au départ de Cologne et de Louvain, ce serait possible dès l'an prochain.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la collision évitée de justesse entre deux avions" (n° 2515)

Antwerpen en een terugkeerlus om van het station een doorgaand station te maken. Dat hele Diabolo-project zou 411 miljoen euro kosten, met het zwaartepunt van de kosten in 2008 en 2009. Die kosten zouden ongeveer voor de helft door de federale staat gedragen worden, voor de helft door de particuliere sector. Er wordt gewerkt aan een nauwkeuriger verdeelsleutel.

Over de mogelijkheden om de capaciteit nu al te verhogen met bijkomende perrons buigt zich momenteel een werkgroep.

Een reizigersstation op Brucargo maakt geen deel uit van de publiek-private samenwerking zoals die door BIAC gecreëerd is. In de MER-studie wordt die mogelijkheid wel onderzocht.

Diabolo maakt het technisch mogelijk om HST-treinen naar de luchthaven te laten rijden, zowel vanuit Amsterdam en Parijs als vanuit Keulen. Na de werken, die ten laste vallen van de privé-sector, zullen de perrons in Zaventem lang genoeg zijn om er HST-treinen te laten stoppen. In een specifieke HST-terminal is niet voorzien.

Over dit alles werd vanzelfsprekend omstandig gepraat met BIAC. De conclusies van die besprekingen worden momenteel geactualiseerd in nieuwe besprekingen.

DHL heeft indertijd de mogelijkheden van vrachtovervoer via de HST onderzocht en dan dit denkspoor verlaten. Ik ga nu na in welke mate de HST een deel van het vrachtrafiek op korte afstanden op zich kan nemen en welke voorwaarden de overheid aan dit soort trafiek kan opleggen.

05.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Vanaf wanneer zullen de HST-treinen vanuit Leuven en Antwerpen rechtstreeks de luchthaven kunnen binnenrijden?

05.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Vanuit Antwerpen zou dit vanaf 2010 mogelijk moeten zijn, wat twee jaar sneller is dan oorspronkelijk vooropgesteld. Voor de HST vanuit Keulen en Leuven zou dit al volgend jaar moeten kunnen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bijna-botsing van twee vliegtuigen" (nr. 2515)

06.01 Inge Vervotte (CD&V): Une collision a failli avoir lieu lundi dernier dans notre espace aérien, à une altitude de 800 mètres, entre un deltaplane à moteur et un Airbus suisse. La Direction générale du transport aérien (DGTA) a ouvert une enquête, mais les chances d'aboutir sont faibles.

Selon l'organisation des pilotes BeCA, une vingtaine de 'quasi-collisions' se produiraient par an dans l'espace aérien belge, ce qui est particulièrement peu au regard des 500.000 mouvements aériens effectués au cours de la même période.

Quelles initiatives le gouvernement prend-il pour éviter pareils incidents ? Une adaptation des mesures existantes est-elle envisagée ? Un pilote volant sans licence serait impliqué dans l'incident de la semaine dernière. Comment peut-on lutter contre ce phénomène ?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): En Belgique, la direction aérienne est confiée à Belgocontrol pour l'espace aérien inférieur et à Eurocontrol pour l'espace aérien supérieur. Il va de soi que les incidents portant atteinte à la sécurité sont suivis en permanence. Selon les rapports annuels de Belgocontrol, l'on a dénombré 19 incidents en 2001, dont 9 sérieux ; 13 incidents en 2002, dont 4 sérieux ; et 12 incidents en 2003, dont 6 sérieux.

Le vol sans brevet pour le pilote et sans licence pour l'avion constitue un phénomène marginal. Par contre, le non-respect des impératifs en matière de délais et de compétence territoriale est plus fréquent et débouche toujours sur une mesure disciplinaire et pénale. Cette matière relève de la compétence de la DGTA.

On essaie d'éviter les *near misses* et les *air misses* par une optimisation des procédures de prévention et un suivi des cas dans lesquels les procédures n'ont pas été correctement respectées. La Direction générale du transport aérien a déjà régulièrement fait réaliser des contrôles de qualité par le passé, par la voie d'audits et d'inspections, afin d'adapter, le cas échéant, la réglementation existante. Les contrôles de qualité effectués par les autorités fédérales font à leur tour l'objet d'une évaluation notamment par l'organisation de l'aviation civile internationale OACI. De même, la création d'un nouvel organe de contrôle permettra d'évaluer en permanence les procédures existantes.

06.03 Inge Vervotte (CD&V): Il ne faut pas sous-

06.01 Inge Vervotte (CD&V): Verleden week maandag kwam het in ons luchtruim op een hoogte van 800 meter bijna tot een botsing tussen een gemotoriseerde deltavlieger en een Zwitserse Airbus. Het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart (DGLV) heeft een onderzoek gestart, maar de kans op resultaat is gering.

Volgens de pilotenorganisatie BeCA zou zich jaarlijks boven België een twintigtal zogenaamde bijna-botsingen voordoen, hetgeen bijzonder weinig is in het licht van de 500.000 vliegbewegingen.

Wat onderneemt de overheid om dergelijke incidenten te vermijden? Staat er een aanpassing van de bestaande maatregelen op stapel? Bij het incident van vorige week zou een zwartvlieger betrokken zijn, iemand die zonder vergunning vliegt. Hoe kan men dit fenomeen bestrijden?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De luchtverkeersleiding is in België in handen van Belgocontrol voor het lagere luchtruim en van Eurocontrol voor het hogere luchtruim. Veiligheidsincidenten worden vanzelfsprekend permanent opgevolgd. Volgens de jaarrapporten van Belgocontrol telde men in 2001 19 incidenten, waarvan 9 ernstige, in 2002 13 incidenten, waarvan 4 ernstige, en in 2003 12 incidenten, waarvan 6 ernstige.

Het vliegen zonder brevet voor de piloot en zonder vergunning voor het vliegtuig is een marginaal fenomeen. Niet voldoen aan de eisen op het vlak van tijdsbestek en territoriale bevoegdheid doet zich vaker voor en krijgt altijd een disciplinair en strafrechtelijk staartje. Dit behoort tot de bevoegdheid van het DGLV.

Via het verfijnen van de preventieprocedures en via het opvolgen van het slecht naleven van de procedures probeert men de zogenaamde *near misses* en *air misses* te vermijden. Het DGLV heeft al in het verleden geregeld kwaliteitscontroles laten uitvoeren via allerlei audits en inspecties, met als bedoeling desgevallend de bestaande regelgeving aan te passen. De kwaliteitscontroles van de federale overheid worden op hun beurt geëvalueerd door internationale audits door onder meer de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Ook de oprichting van een nieuw controle-instituut zal het mogelijk maken de bestaande procedures aan een permanente toetsing te onderwerpen.

06.03 Inge Vervotte (CD&V): Men mag de ernst

estimer la gravité de ces quasi-collisions. Je me demande comment la DGTA conçoit sa mission de contrôle: attend-on que des incidents qui se sont produits soient rapportés, ou des initiatives sont-elles développées dans le cadre d'une approche proactive? Pouvons-nous consulter les rapports annuels de la DGTA?

06.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La DGTA est active de façon permanente et développe différents plans d'action visant à réduire les risques en matière de sécurité. Le nouvel institut de contrôle reprendra une partie des compétences de la BIAC en matière de réglementation. A l'heure actuelle, la DGTA est en train de rédiger le rapport annuel 2003.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les quotas pour les vols de nuit à la lumière de l'aide publique allemande accordée à DHL (n° 2519)

07.01 Inge Vervotte (CD&V): La tension monte à propos du dossier du siège de DHL à Zaventem. De plus en plus d'éléments indiquent qu'un démantèlement du hub belge n'est plus exclu. DHL pourrait bénéficier d'une subvention de 70,8 millions d'euros si elle décidait de construire son centre logistique à l'aéroport de Leipzig. Les autorités européennes pourraient approuver cette subvention dès cette semaine.

La ministre flamande, Mme Ceysens, a déjà annoncé une initiative et vient subitement de découvrir une réserve financière inutilisée de plusieurs millions d'euros! Comment ces moyens pourront-ils être affectés? Quelle est selon le ministre Anciaux la probabilité que DHL maintienne son siège dans notre pays? Le gouvernement a-t-il tenu compte de la possibilité d'une aide publique allemande en faveur de Leipzig? Quelles initiatives le gouvernement va-t-il prendre pour éviter un éventuel départ de DHL? Comment se déroule la coordination politique avec le gouvernement flamand dans ce dossier?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Cela ne sert à rien de se perdre en conjectures sur un éventuel départ de DHL. Il faut que la société DHL annonce la couleur en ce qui concerne le choix du site sur lequel elle souhaite développer son *hub* européen et le nombre d'emplois que ces projets généreraient.

Le gouvernement n'a pas l'intention de donner un

van de bijna-botsingen niet onderschatten. Ik vraag me af hoe het DGLV zijn controleopdracht opvat: wacht men de melding van bestaande incidenten af of worden er proactief initiatieven ontwikkeld? Kunnen we de jaarverslagen van het DGLV inzien?

06.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het DGLV is permanent actief en ontwikkelt allerlei actieplannen rond het verkleinen van de veiligheidsrisico's. Het nieuwe controle-instituut zal een deel van de bevoegdheden van BIAC inzake reglementering overnemen. DGLV is momenteel bezig met het redigeren met het jaarverslag van 2003.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de quota voor de nachtvluchten in het licht van de Duitse overheidssteun aan DHL" (nr. 2519)

07.01 Inge Vervotte (CD&V): De spanning stijgt rond het dossier van de DHL-vestiging in Zaventem. Steeds meer tekenen wijzen erop dat de ontmanteling van de Belgische *hub* niet langer onmogelijk is. DHL kan een toelage van 70,8 miljoen euro krijgen als het zijn logistiek centrum bouwt op de luchthaven van Leipzig. De goedkeuring van deze toelage door Europa zou deze week al kunnen gebeuren.

Vlaams minister Ceysens heeft al een initiatief aangekondigd en heeft plots een niet-gebruikt spaarpotje van enkele miljoenen euro ontdekt. Hoe kunnen deze middelen aangewend worden? Hoe groot schat minister Anciaux vandaag de kans in dat DHL alsnog in ons land blijft? Heeft de regering rekening gehouden met de mogelijkheid van de Duitse overheidssteun voor Leipzig? Welke initiatieven neemt de regering om een mogelijk vertrek van DHL tegen te gaan? Hoe verloopt de beleidscoördinatie met de Vlaamse regering in dit dossier?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het heeft geen zin om te speculeren over de kans dat DHL blijft. DHL moet duidelijk zijn over waar het zijn Europese *hub* wenst uit te bouwen en over het aantal jobs dat daaraan vast hangt.

De regering is niet bereid het bedrijf een blanco

chèque en blanc à DHL, ni de se laisser influencer par les signaux contradictoires émis ces derniers temps par la société. Nous demandons des garanties quant à l'emploi: le maintien de l'emploi pour les travailleurs actuels, d'une part, et des garanties pour l'avenir, de l'autre. Par ailleurs, nous demandons également plus de clarté quant aux investissements dans la flotte. Nous sommes en droit de demander des engagements clairs et un dossier sérieux à une société qui impose tant de contraintes aux riverains.

Quel est le prix que DHL est prêt à payer pour maintenir son *hub* européen ici et pour faire accepter l'extension de sa capacité par les riverains? A l'heure qu'il est, je n'ai aucune raison de dépasser la barre des 25.000 vols de nuit. Nous ne serons disposés à revoir ce chiffre que si DHL soumet un dossier sérieux.

A l'instar des autorités allemandes, les autorités belges doivent également tenir compte des règles européennes. La décision de la Commission européenne relative au soutien apporté par la Région wallonne à Ryanair indique clairement que tout n'est pas possible.

Pour Leipzig également, il est toujours loin d'être sûr que le soutien proposé peut être accordé sans autre forme à l'entreprise. Si l'élargissement de Zaventem n'est pas réalisable, le gouvernement est disposé à envisager le transfert des activités à Bierset, à Jehonville ou à Chièvres.

Le gouvernement fédéral n'est pas responsable des investissements: ceux-ci relèvent de la compétence des Régions. Le « pécule » de 24 milliards d'euros est destiné aux investissements dans l'infrastructure aéroportuaire ou dans le désenclavement de l'aéroport; il ne peut en aucun cas être attribué à DHL. M. Dubois a été désigné comme négociateur gouvernemental auprès de DHL. Il n'est pas opportun d'émettre des commentaires concernant des négociations en cours. L'objectif ne consiste pas à ne prendre une décision que le 1^{er} septembre. Si nous le pouvons plus tôt, tant mieux, mais il s'agit d'un dossier très complexe.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Je suis d'accord avec le ministre: nous ne pouvons pas donner à DHL un chèque en blanc. Il promet la clarté avant le 1^{er} septembre, mais le but n'est tout de même pas de fermer l'écurie alors que le cheval s'est déjà sauvé. J'espère qu'on s'occupe d'ores et déjà des décisions à prendre. A en croire l'entreprise, tout dépendrait du gouvernement. Et selon le ministre,

cheque te geven of zich te laten beïnvloeden door de tegenstrijdige signalen die DHL de laatste tijd heeft gegeven. Wij vragen garanties over de tewerkstelling: enerzijds zekerheid voor de huidige werknemers en anderzijds garanties voor de toekomst. We vragen ook duidelijkheid over de investeringen in de vloot. Van een bedrijf dat heel veel vraagt van de omwonenden mogen wij toch ook een ernstig dossier en duidelijke engagementen vragen.

Wat heeft DHL ervoor over om hier zijn Europese *hub* te behouden en de uitbreiding van hun capaciteit aanvaardbaar te maken voor de omgeving? Op dit ogenblik zie ik geen enkele reden om de grens van 25.000 nachtvluchten te doorbreken. Slechts als DHL een ernstig dossier voorlegt, zijn wij bereid om dat aantal te herbekijken.

Net als de Duitse overheid moet ook de Belgische rekening houden met de Europese regels. De beslissing van de Europese Commissie met betrekking tot de steun van het Waalse Gewest aan Ryanair maakt duidelijk dat niet alles kan.

Ook voor Leipzig is het nog lang niet zeker of de voorgestelde steun zomaar aan het bedrijf kan worden gegeven. Als de uitbreiding in Zaventem niet mogelijk is, dan is de regering bereid om de verhuizing van de activiteiten naar Bierset, Jehonville of Chièvres te onderzoeken.

De federale regering is niet verantwoordelijk voor de investeringen, dat is de bevoegdheid van de Gewesten. Het "potje" van 24 miljard euro is bestemd voor investeringen in de luchthaveninfrastructuur of in de ontsluiting van de luchthaven; onder geen beding kan het aan DHL zelf worden gegeven. De heer Dubois is aangesteld als regeringsonderhandelaar bij DHL. Het is niet opportuun commentaar te geven over lopende onderhandelingen. Het is niet de bedoeling om pas op 1 september een beslissing te nemen. Als het vroeger kan, des te beter, maar het gaat wel om een zeer complex dossier.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Ik ben het met de minister eens dat we DHL geen blanco cheque mogen geven. Hij belooft duidelijkheid vóór 1 september, maar het kan toch niet de bedoeling zijn om het kalf te redden als het al verdrongen is? Ik hoop dat men nu reeds bezig is met de beslissingen. Als we het bedrijf mogen geloven, hangt alles van de regering af, maar volgens de

tout dépendrait de l'entreprise. Ce genre de débat est stérile. Nous devons comprendre que c'est bel et bien notre problème, et non celui de DHL. La présence de DHL revêt une importance cruciale dans un pays où le secteur logistique est très important. Je n'ose penser aux éventuelles conséquences de la disparition de DHL pour BIAC, Sabena Technics, EAT, etc. Le gouvernement ne peut faire comme si le dossier n'était pas important, pendant que d'autres essayent d'attirer l'entreprise en lui offrant des cadeaux.

07.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je déplore que le débat prenne une tournure de politique partisane. Le gouvernement fédéral a été clair : nous voulons tout mettre en œuvre pour garder DHL ici, mais dans un cadre viable. Voilà qu'on présente les choses comme si le gouvernement se désintéressait de la question. Puis-je rester prudent ? Le passé nous a appris que les entreprises internationales ne respectent pas toujours leurs engagements. Je demande seulement la clarté. Le gouvernement est disposé à créer des conditions favorables pour que DHL puisse rester, sinon à Zaventem, ailleurs dans le pays. La date du 1^{er} septembre est une date butoir : la décision peut donc aussi être prise plus tôt. Je veux seulement savoir quels sont les besoins de l'entreprise. Il n'est pas possible d'augmenter sans plus le nombre de vols de nuit autorisés !

J'éprouve une certaine méfiance par rapport à ce dossier. Nous nous sommes engagés à offrir une solution à DHL. Je demande à DHL de préciser sa position, parce que ses déclarations ne correspondent pas toujours à celles de la Deutsche Post. Par le passé, nous avons témoigné d'une confiance aveugle. Aujourd'hui, j'adopte une saine méfiance, en espérant que ce dossier connaîtra une issue positive.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): Je ne parle que du maintien de l'emploi, pas de la création d'emploi. Aujourd'hui, je ne suis plus sûre que l'emploi sera préservé.

07.06 Bert Anciaux, ministre (*Frans*): C'est sans rapport avec l'extension.

07.07 Inge Vervotte (CD&V): Le porte-parole de DHL, M. De Buck, ne garantit pas le maintien des 2.600 emplois si Leipzig, ou un autre site, était choisi. Je n'ai pas voulu faire de la politique politicienne. Plusieurs parties concernées par ce dossier attendent des éclaircissements de la part d'autres intéressés. L'attitude inchangée du gouvernement alors que la situation a, elle, changé,

minister hangt het van het bedrijf af. Een dergelijke discussie levert niets op. We moeten beseffen dat het wel degelijk ons probleem is en niet het probleem van DHL. De aanwezigheid DHL is van wezenlijk belang in een land waar de logistieke sector zo belangrijk is. Ik mag nog niet denken aan de mogelijke gevolgen van het verdwijnen van DHL voor BIAC, Sabena Technics, EAT enz. De regering mag niet doen alsof de zaak niet belangrijk is op het ogenblik dat anderen het bedrijf met cadeaus trachten te paaien.

07.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik vind het jammer dat de discussie een partijpolitieke wending krijgt. De federale regering is duidelijk geweest: wij willen er alles aan doen om DHL hier te houden, maar wel binnen een leefbaar kader. Nu stelt men het voor alsof de regering geen interesse toont. Mag ik toch nog een beetje voorzichtig blijven? Het verleden leert ons dat internationale bedrijven zich niet altijd aan hun engagementen houden. Ik vraag alleen duidelijkheid. De regering is bereid om gunstige omstandigheden te scheppen opdat DHL zou kunnen blijven, zoniet in Zaventem, dan op een andere plaats in ons land. De datum van 1 september is een deadline: de beslissing kan dus vroeger worden genomen. Alleen wil ik weten wat de noden van het bedrijf zijn. Het toegelaten aantal nachtvluchten optrekken kan niet zomaar!

Ik heb enige argwaan in dit dossier. Wij hebben ons ertoe verbonden een oplossing te bieden aan DHL. Ik vraag aan DHL waar het op staat, want wat DHL verklaart komt niet altijd overeen met wat Deutsche Post zegt. Er is in het verleden blind vertrouwen geweest, ik heb nu een gezond wantrouwen in de hoop dat het positief afloopt.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): Ik heb het enkel over jobbehoud, niet over jobcreatie. Ik ben vandaag niet meer zeker van het jobbehoud.

07.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat heeft niets met de uitbreiding te maken.

07.07 Inge Vervotte (CD&V): Woordvoerder De Buck van DHL garandeert niet dat de 2.600 banen behouden blijven als Leipzig of een andere locatie wordt gekozen. Ik ging niet op de partijpolitieke toer. Diverse betrokkenen wachten op duidelijkheid van andere betrokkenen in het dossier. De ongewijzigde houding van de regering bij gewijzigde feiten maakt mij ongerust.

n'est pas de nature à me rassurer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16h.06.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.06 uur.