



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

26-04-2004

26-04-2004

Après-midi

Namiddag

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

29/04/2004, 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*

29/04/2004, 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)

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

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

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

SOMMAIRE

- Question de M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux permis de conduire C, CE, D et DE" (n° 2279) 1
Orateurs: **André Frédéric, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Questions de Mme Marie-Claire Lambert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi de cartes de riverains supplémentaires" (n° 2282) 3
Orateurs: **Marie-Claire Lambert, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rail européen" (n° 2355) 3
Orateurs: **Camille Dieu, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Daniel Bacquelaine au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la politique en matière de stationnement illicite non gênant vis-à-vis des médecins en visite à domicile" (n° 2421) 5
Orateurs: **Daniel Bacquelaine**, président du groupe MR, **Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la participation du Service public fédéral Mobilité et Transports à la réalisation tardive d'enquêtes psychologiques destinées aux conducteurs faisant l'objet d'un retrait de permis prononcé par le juge de police" (n° 2595) 6
Orateurs: **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'étude relative à l'implantation de DHL en Wallonie" (n° 2642) 8
Orateurs: **Simonne Creyf, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

INHOUD

- Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake de rijbewijzen categorie C, CE, D en DE" (nr. 2279) 1
Sprekers: **André Frédéric, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Marie-Claire Lambert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekenning van bijkomende bewonerskaarten" (nr. 2282) 3
Sprekers: **Marie-Claire Lambert, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorwegen" (nr. 2355) 3
Sprekers: **Camille Dieu, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beleid inzake het niet-hinderlijk foutparkeren ten aanzien van dokters op huisbezoek" (nr. 2421) 5
Sprekers: **Daniel Bacquelaine**, voorzitter van de MR-fractie, **Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het aandeel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de vertraagde uitvoering van de psychologische onderzoeken voor personen die een rijverbod hebben gekregen bij de politierechter" (nr. 2595) 6
Sprekers: **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studie omtrent de inplanting van DHL in Wallonië" (nr. 2642) 8
Sprekers: **Simonne Creyf, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

LUNDI 26 AVRIL 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 APRIL 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.03 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux permis de conduire C, CE, D et DE" (n° 2279)

01.01 André Frédéric (PS): L'arrêté royal du 28 mars 1998 stipule que les titulaires de permis de conduire valables pour les catégories C, CE, D, DE sont tenus de présenter l'examen médical d'aptitude physique. Des mesures transitoires ont été prévues et toute personne qui, après le 31 mars 2004, conduit des véhicules de ces catégories sans être titulaire d'un permis de conduire est considérée comme conduisant sans permis. Je partage les préoccupations du gouvernement visant à améliorer la sécurité routière. Mais je souhaite attirer l'attention sur une catégorie précise de conducteurs, à savoir les personnes qui n'ont l'usage que d'un œil. Dans l'état actuel de la législation, ces dernières perdent leur emploi. Le ministre est-il au courant de ce problème? Existe-t-il des initiatives en matière de reconversion notamment dans les métiers de la logistique? Un partenariat avec la Région wallonne pourrait-il voir le jour afin d'optimiser les centres de compétences? Cette mesure risque de détourner toute une série de personnes de ce métier alors que dans l'est de la Belgique, par exemple, on assiste à une pénurie de chauffeurs de camion.

01.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Les normes légales en matière de conduite de véhicules à moteur trouvent leurs fondements dans

De vergadering wordt geopend om 14.03 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake de rijbewijzen categorie C, CE, D en DE" (nr. 2279)

01.01 André Frédéric (PS): Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 bepaalt dat de houders van een rijbewijs geldig voor de categorieën C, CE, D en DE een medisch onderzoek moeten ondergaan om hun lichamelijke geschiktheid vast te stellen. Er werd een reeks overgangsmaatregelen genomen en iedereen die na 31 maart 2004 voertuigen van die categorieën bestuurt zonder houder te zijn van een rijbewijs uitgereikt op basis van een geschiktheidsattest wordt geacht zonder rijbewijs te rijden. Ik deel de bezorgdheid van de regering, die de verkeersveiligheid wil verbeteren. Ik zou echter de aandacht van de regering willen vragen voor een welbepaalde categorie chauffeurs, namelijk de personen die maar met één oog zien. In de huidige stand van de wetgeving verliezen die mensen hun job. Is de minister op de hoogte van dat probleem? Bestaan er initiatieven inzake beroepsomschakeling, met name in de logistieke sector? Is een partnerschap met het Waals Gewest met het oog op een optimalisatie van de competentiepakketten mogelijk? Die maatregel dreigt een hele reeks mensen uit het beroep te stoten, terwijl er, bijvoorbeeld, in het oosten van het land een tekort is aan vrachtwagenchauffeurs.

01.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): De wettelijke normen inzake het besturen van motorvoertuigen stelen op de Europese richtlijn van 29 juli 1991

une directive européenne du 29 juillet 1991. L'annexe III de cette directive comprend des normes relatives à la capacité visuelle plus larges que la simple acuité visuelle de 0.5. Ces normes ont été intégralement reprises dans la réglementation nationale belge relative au permis de conduire. Les conducteurs ont été divisés en deux groupes dans le cadre de ces normes. Les normes pour les chauffeurs professionnels du groupe 2 sont plus sévères.

L'obtention d'un permis de conduire n'est pas un droit en soi. Chaque conducteur a la responsabilité de constamment veiller à satisfaire aux critères médicaux susmentionnés. La restitution du permis de conduire est requise lorsqu'il n'est plus satisfait aux exigences.

La Commission européenne souhaite rediscuter de ces critères médicaux, au vu des expériences médicales effectuées depuis lors et des progrès technologiques réalisés. On envisage l'introduction d'examens médicaux obligatoires relatifs à la capacité visuelle de tous les conducteurs. Ces critères ne sont pas des données statiques.

Les conducteurs souffrant d'amblyopie sont soumis à ces règles. La directive a entraîné la mise au chômage de tous les chauffeurs qui devaient se soumettre à un nouvel examen et qui n'ont, maintenant, plus été déclarés aptes médicalement sur base de normes plus sévères.

Les travaux européens planifiés dans le cadre du Comité «permis de conduire» pourront tendre vers de nouvelles conclusions. J'ai en même temps demandé à mon administration d'étudier les modalités pour la mise en place d'une commission médicale de recours. La reconversion des personnes dans les métiers de la logistique ne tombe pas dans mon domaine de compétences, mais devrait à mon avis être utilement envisagée et étudiée pour palier au problème posé.

(En néerlandais) La solution pour les personnes n'ayant qu'un seul œil actif, est à l'étude. La commission d'appel sera rapidement instaurée et pourra délivrer une autorisation nationale.

01.03 André Frédéric (PS): Cela concerne surtout les transports légers, des livreurs à domicile, ce qui n'est pas tout à fait la même chose que les chauffeurs de poids lourds. Mais je comprends que le problème soit aigu.

betreffende het rijbewijs. In bijlage III van deze richtlijn zijn gezondheidscriteria voor het besturen van een motorrijtuig vastgesteld, waaronder normen met betrekking tot het gezichtsvermogen. Die normen houden meer in dan een gezichtsscherpte van 0.5, en werden eveneens opgenomen in de Belgische nationale regelgeving betreffende het rijbewijs. In het kader van die normen werden de bestuurders ingedeeld in twee categorieën. Daarbij gelden strengere normen voor de beroepschauffeurs in categorie 2.

Het verkrijgen van een rijbewijs is geen recht. Elke bestuurder moet de verantwoordelijkheidszin opbrengen om er zelf voor te zorgen dat hij of zij aan de medische criteria beantwoordt. Wanneer niet meer aan die criteria wordt voldaan, moet het rijbewijs worden ingeleverd.

De Europese Commissie wil die medische criteria opnieuw bespreken in het licht van de medische experimenten die sindsdien uitgevoerd werden en gelet op de technologische vorderingen die werden geboekt. Er wordt overwogen verplichte medische examens in te voeren om de gezichtscapaciteit van alle bestuurders op te volgen. Die criteria zijn echter geen statistische gegevens.

De bestuurders die aan amblyopie lijden, zijn aan die regels onderworpen. De richtlijn heeft tot gevolg gehad dat alle bestuurders die zich aan een nieuw examen moesten onderwerpen en die niet meer geschikt verklaard werden op grond van strengere normen, werkloos zijn geworden.

De Europese werkzaamheden die in het kader van het Comité Rijbewijs gepland werden, kunnen nu tot nieuwe conclusies leiden. Ik heb tevens mijn administratie gevraagd de modaliteiten met het oog op de oprichting van een medische beroepscommissie te onderzoeken. De herinschakeling van werknemers in logistieke beroepen behoort niet tot mijn bevoegdheid maar het zou mijns inziens nuttig zijn die herinschakeling te overwegen en te bestuderen om het gestelde probleem te verhelpen.

(Nederlands) De oplossing voor mensen met één werkend oog zit in de pijplijn. De beroepscommissie wordt nu snel opgericht en zal een nationale toestemming kunnen afleveren.

01.03 André Frédéric (PS): Het betreft vooral de lichte bestelwagens, thuisbezorgers, wat niet helemaal hetzelfde is als de vrachtwagenchauffeurs. Maar ik begrijp dat het probleem acuut is.

L'incident est clos.

02 Questions de Mme Marie-Claire Lambert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi de cartes de riverains supplémentaires" (n° 2282)

02.01 **Marie-Claire Lambert** (PS): Monsieur le Ministre, le 16 février dernier, en réponse à une question sur l'octroi de cartes de riverains supplémentaires, vous aviez indiqué vouloir modifier l'arrêté ministériel, pour permettre aux communes d'en déterminer librement le nombre. Le projet était déjà soumis au Conseil d'Etat; après quoi l'arrêté serait modifié et promulgué au plus vite. Alors que les communes élaborent leur plan de mobilité, pouvez-vous nous dire où en est ce dossier ?

02.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): Je n'ai pas dit que le projet était déjà soumis au Conseil d'Etat, mais qu'il allait l'être sous peu.

(*En néerlandais*) Avant de transmettre l'arrêté ministériel au Conseil d'Etat, j'ai consulté les Unions des villes et communes des deux Régions qui se sont dit satisfaites de ma proposition de laisser aux communes le soin de décider en toute autonomie du nombre de cartes de riverains qu'elles octroient. L'arrêté ministériel figure à l'ordre du jour du Conseil d'Etat le 28 avril. Ensuite, je ferai en sorte qu'il prenne effet au plus vite.

(*En français*) Je vous tiendrai au courant de l'évolution du dossier.

02.03 **Marie-Claire Lambert** (PS): Merci. J'espère que ce sera réglé rapidement.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rail européen" (n° 2355)

(La réponse sera fournie par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

03.01 **Camille Dieu** (PS): A la mi-mars 2004, fut approuvé le «2^e paquet ferroviaire», complétant la législation communautaire en matière d'intégration du système ferroviaire européen. Dans ce cadre, les entreprises ferroviaires devront disposer de matériel roulant et de conducteurs autorisés à

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Marie-Claire Lambert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekenning van bijkomende bewonerskaarten" (nr. 2282)

02.01 **Marie-Claire Lambert** (PS): Op 16 februari jongstleden verklaarde de minister in antwoord op een vraag over de toekenning van bijkomende bewonerskaarten dat hij van plan was het ministerieel besluit te wijzigen zodat de gemeenten vrij het aantal kaarten zouden kunnen vaststellen. U stelde dat het ontwerp aan de Raad van State was voorgelegd, waarna het besluit zou worden gewijzigd en zo spoedig mogelijk zou worden afgekondigd. Kan u ons meedelen, nu de gemeenten hun mobiliteitsplannen opstellen, hoe het thans met dat dossier zit?

02.02 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Ik heb niet gezegd dat het ontwerp al aan de Raad van State was voorgelegd, maar dat zulks spoedig zou gebeuren.

(*Nederlands*) Alvorens het MB over te maken aan de Raad van State heb ik de verenigingen van steden en gemeenten van de twee Gewesten geconsulteerd. Zij waren tevreden met mijn voorstel om de gemeenten autonoom te laten bepalen hoeveel bewonerskaarten ze kunnen uitreiken. Het MB staat op 28 april op de agenda van de Raad van State. Daarna zorg ik ervoor dat het zo snel mogelijk in werking treedt.

(*Frans*) Ik zal u van de evolutie van dat dossier op de hoogte houden.

02.03 **Marie-Claire Lambert** (PS): Dank u. Ik hoop dat een en ander spoedig zal geregeld zijn.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorwegen" (nr. 2355)

(Het antwoord zal verstrekt worden door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)

03.01 **Camille Dieu** (PS): Medio maart 2004 werd het zogenaamde tweede spoorwegpakket goedgekeurd, ter aanvulling van de Europese regelgeving inzake de integratie van het Europese spoorwegsysteem. Een en ander houdt in dat de spoorwegondernemingen over rollend materieel en

circuler dans l'Union, de la licence d'un Etat membre, d'un certificat de sécurité de chaque autorité nationale concernée et de capacités d'infrastructure.

treinbestuurders zullen moeten beschikken die in de Europese Unie ingezet mogen worden, evenals over de vergunning van een lidstaat en een veiligheidscertificaat van elke betrokken nationale overheid, en de nodige spoorweginfrastructuurcapaciteit toegewezen moeten krijgen.

Plusieurs questions se posent dans ce contexte.

In dit verband rijzen er een aantal vragen.

D'abord, l'on propose la création d'un outil de pilotage (Agence ferroviaire européenne) dirigeant les experts techniques en matière d'interopérabilité et de sécurité. Ne va-t-on pas vers des conflits de compétence avec les Etats membres? Ne risque-t-on pas une harmonisation vers le bas? Les Etats membres pourront-ils être plus exigeants?

Allereerst wordt voorgesteld een expertisecentrum op te richten, een Europees Spoorwegbureau dat leiding moet geven aan de technische experts inzake interoperabiliteit en veiligheid. Zal dit niet leiden tot bevoegdheidsconflicten met de lidstaten? Dreigt men de lat niet lager te leggen door de voorschriften op deze manier te harmoniseren? Mogen de lidstaten hogere eisen stellen?

Par rapport aux certifications délivrées par les Etats membres, y a-t-il une transversalité des critères pour la cohésion du système ?

Gelden er voor de door de lidstaten afgegeven certificaten vergelijkbare criteria, kwestie van de cohesie van het systeem te garanderen?

Pour la certification des conducteurs, il y a une licence communautaire pour tout le territoire de l'Union, et une attestation complémentaire par ligne et matériel précis, délivrée par chaque entreprise ferroviaire responsable. Un socle réglementaire commun pour ces dernières attestations est-il prévu ?

Inzake de certificering van treinbestuurders gelden een Europese vergunning voor het hele grondgebied van de Unie en een bijkomend attest per lijn en materieel, dat door elke verantwoordelijke spoorwegonderneming wordt uitgereikt. Is er in een gemeenschappelijke regelgevende sokkel voor laatstgenoemde attesten voorzien?

La libéralisation du rail vise une meilleure qualité de service mais aussi la sécurité. Or, celle-ci se répartit entre diverses institutions. Y a-t-il un « livre blanc » en la matière ?

De liberalisering van het spoor beoogt een betere kwaliteit van de dienstverlening maar heeft ook oog voor de veiligheid. Op dat stuk zijn echter diverse instellingen bevoegd. Werd ter zake een "witboek" gepubliceerd?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : Le 16 mars 2004, le Conseil et le Parlement européen se sont accordés sur le « 2^e paquet ferroviaire » (l'approbation formelle pourrait intervenir fin avril).

03.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Op 16 maart 2004 zijn de Raad en het Parlement het eens geworden over het "tweede^{de} spoorwegpakket", dat mogelijkerwijs eind april formeel zou kunnen worden goedgekeurd.

Si l'action communautaire s'élargit dans le domaine, il faut continuer à distinguer les compétences des Etats membres et celles de l'Union. Ainsi, la répartition des capacités de l'infrastructure et l'attribution des licences reste du ressort des Etats membres. Pour la sécurité, les normes de la future Agence ferroviaire européenne ne seront pas forcément harmonisées vers le bas : la directive en la matière prévoit que les Etats membres fixent les règles impératives et les communiquent à la Commission. Les règles de sécurité nationale peuvent donc être plus élevées que celles communes.

De Europese inbreng mag dan ter zake al groter worden, toch moet men een onderscheid blijven maken tussen de bevoegdheden van de lidstaten en die van de Unie. Zo blijven de lidstaten bevoegd voor de verdeling van de infrastructuurcapaciteit en de toekenning van de vergunningen. Wat de veiligheid betreft, zal men in het kader van de harmonisatie van de normen van het toekomstig Europees Spoorwegbureau de lat niet noodzakelijker lager leggen: overeenkomstig de richtlijn ter zake stellen de lidstaten de dwingende regels vast en brengen zij die ter kennis van de Commissie. De nationale veiligheidsregels kunnen dus strenger zijn dan de gemeenschappelijke regels.

Le certificat de sécurité comporte l'acceptation du système de gestion de la sécurité par l'entreprise candidate. Les éléments essentiels du système sont décrits en annexe à la directive.

En outre, cinq ans au plus après l'entrée en vigueur de la directive, seront adoptées les décisions relatives aux exigences au format communs en matière de certificat de sécurité.

La notion d'attestation complémentaire harmonisée est inscrite dans la directive relative à la certification du personnel de bord des trains sur le réseau de la Communauté. Elle fait partie du « 3^e paquet ferroviaire », et prévoit un tronc commun uniforme pour cette attestation.

Le socle réglementaire commun prévoit les exigences minimales en la matière.

Enfin, le livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix», publié en 2001, comporte une partie sur la sécurité ferroviaire. Les directives de 1996 et 2001 sur l'interopérabilité (qui améliore la sûreté du réseau) seront complétées par celles du 2^e paquet, relatives à la sécurité et à la création d'une Agence ferroviaire européenne.

03.03 Camille Dieu (PS): Puis-je avoir une copie écrite de la réponse ? Je vous en remercie.

L'incident est clos.

04 Question de M. Daniel Bacquelaine au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la politique en matière de stationnement illicite non gênant vis-à-vis des médecins en visite à domicile" (n° 2421)

04.01 Daniel Bacquelaine (MR): Les médecins généralistes sont confrontés, lors des visites à domicile, aux difficultés de stationnement en ville. Dans certaines grandes villes, cette situation a déjà fait l'objet d'accord avec la police ou le parquet afin de ne pas verbaliser. Quelles sont les modalités prévues pour tenir compte de cette situation spécifique des médecins?

04.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Le médecin doit rester soumis aux mêmes dispositions

Het veiligheidscertificaat omvat de aanvaarding van het stelsel voor het veiligheidsbeheer door de kandidaat-spoorwegonderneming. De essentiële punten van dat systeem worden in de bijlage van de richtlijn beschreven.

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn zullen bovendien de beslissingen betreffende de geharmoniseerde gemeenschappelijke vereisten en een gemeenschappelijk formaat voor het veiligheidscertificaat worden goedgekeurd.

De notie geharmoniseerd bijkomend attest is ingeschreven in de richtlijn betreffende de certificering van het boordpersoneel van de treinen op het net van de Gemeenschap. Ze maakt deel uit van het derde spoorwegpakket en er wordt voorzien in een gemeenschappelijke eenvormige basis voor dat attest.

In de gemeenschappelijke regelgevende sokkel worden minimumvereisten vastgesteld.

Ten slotte bevat het witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", dat in 2001 werd gepubliceerd, een hoofdstuk over de veiligheid van het spoorvervoer. De richtlijnen van 1996 en 2001 inzake de interoperabiliteit, die de veiligheid van het netwerk bevordert, zullen worden aangevuld met die van het tweede pakket inzake de veiligheid en de oprichting van een Europees spooragentschap.

03.03 Camille Dieu (PS): Kan ik een kopie van het schriftelijke antwoord krijgen ? Dank u.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beleid inzake het niet-hinderlijk foutparkeren ten aanzien van dokters op huisbezoek" (nr. 2421)

04.01 Daniel Bacquelaine (MR): Bij huisbezoeken in de stad worden huisartsen geconfronteerd met parkeermoeilijkheden. In bepaalde grote steden werd hierover een akkoord bereikt met de politie of het parket zodat in zulke gevallen geen proces-verbaal wordt opgemaakt. In welke modaliteiten is voorzien om met de specifieke situatie van huisartsen rekening te houden?

04.02 Minister Bert Anciaux (Frans): De arts moet onderworpen blijven aan dezelfde bepalingen als

que les autres usagers de la route. S'il fait exception, d'autres demandes apparaîtront et seront tout autant justifiées.

04.03 Daniel Bacquelaine (MR): Au-delà des solutions particulières, ne pourrait-on imaginer une directive générale qui impliquerait une tolérance?

Il ne faudrait pas aboutir à une situation où il devient impossible de travailler, où il n'y a plus de visite à domicile.

04.04 Bert Anciaux, ministre (en français): C'est une question éthique.

L'incident est clos.

05 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la participation du Service public fédéral Mobilité et Transports à la réalisation tardive d'enquêtes psychologiques destinées aux conducteurs faisant l'objet d'un retrait de permis prononcé par le juge de police" (n° 2595)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Avant que la nouvelle loi sur la circulation routière n'entre en vigueur, le juge de police pouvait ajouter à l'interdiction de conduire et à la déchéance du permis de conduire une enquête psychologique obligatoire. En Flandre, ces enquêtes psychologiques sont effectuées par le VDAB. Les retards étaient importants. Avec la nouvelle loi, le nombre d'interdictions de conduire va augmenter et le nombre d'enquêtes psychologiques par conséquent aussi. Le retard va, dès lors, ne faire que croître.

Combien de fonctionnaires transmettent les données des greffes aux services psychologiques? Observe-t-on un retard dans la communication entre les greffes des tribunaux et le SPF Mobilité, et entre le SPF et les services qui sont chargés de l'enquête? La nouvelle loi sur la circulation routière va-t-elle générer encore davantage de retard? Qui se charge des tests dans la partie francophone du pays? Des organismes de placement sont-ils les mieux placés pour procéder à des tests de ce type? Comment le ministre compte-t-il faire pour que le système fonctionne sans encombre?

05.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Quatre fonctionnaires, correspondant à trois équivalents temps plein, traitent les dossiers relatifs aux retraits de permis. Certes, les données communiquées par les greffes au SPF ne revêtent

andere weggebruikers. Indien wij voor artsen in een wetsafwijking voorzien, worden binnen de kortste keren nieuwe aanvragen van die aard ingediend die even gerechtvaardigd zijn.

04.03 Daniel Bacquelaine (MR): Zou men naast de specifieke oplossingen geen algemene richtlijn kunnen overwegen, die een zekere tolerantie inhoudt?

We mogen niet komen tot een toestand waarin werken onmogelijk wordt en waarin er geen thuisbezoek meer is.

04.04 Minister Bert Anciaux, (Frans): Dit is een ethische vraag.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het aandeel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de vertraagde uitvoering van de psychologische onderzoeken voor personen die een rijverbod hebben gekregen bij de politierechter" (nr. 2595)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Voor de nieuwe verkeerswet van kracht werd, kon de politierechter een rijverbod en de vervallenverklaring van het rijbewijs koppelen aan een verplicht psychologisch onderzoek. Die psychologische onderzoeken worden in Vlaanderen uitgevoerd door de VDAB. Daarbij viel heel wat vertraging te noteren. Door de nieuwe verkeerswet zal het aantal rijverboden toenemen en dus ook het aantal psychologische onderzoeken, waardoor de vertraging enkel zal toenemen.

Hoeveel ambtenaren geven de gegevens van de griffies door aan de psychologische diensten? Zit er vertraging op de communicatie tussen de griffies van de rechtbanken en de FOD Mobiliteit en tussen de FOD en de diensten die het onderzoek moeten uitvoeren? Zal de nieuwe verkeerswet voor nog meer vertraging zorgen? Wie voert de testen uit in het Franstalige landsgedeelte? Zijn instellingen voor arbeidsbemiddeling de meest geschikte om dergelijke tests uit te voeren? Hoe wil de minister het systeem vlot laten draaien?

05.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Er zijn vier ambtenaren, drie voltijds equivalenten, die de dossiers in verband met het rijverbod afhandelen. De gegevens van de griffies worden nog niet uniform en elektronisch aan de FOD bezorgd, maar

pas un caractère uniforme et elles ne sont pas transmises par voie électronique, mais l'on ne peut parler de retard en aucun cas.

Les notifications des greffes sont traitées en priorité. Lorsque la période de déchéance du droit de conduire est inférieure à trois mois, les documents sont transmis à l'intéressé quasi immédiatement. S'il s'agit d'une période plus longue, ceux-ci lui sont communiqués automatiquement dans les trois mois qui précèdent la date à laquelle la déchéance du droit de conduire prendra fin. Dans un cas comme dans l'autre, la personne faisant l'objet d'un retrait de permis doit se charger de prendre rendez-vous pour l'examen.

Des retards sont en effet possibles en raison du nouveau code de la route. Mais les Régions, auxquelles ressortissent les instances en matière d'emploi compétentes à cet égard, ont été consultées et n'ont formulé aucune objection. Elles ont également disposé d'une période d'un an pour prendre les mesures nécessaires. A l'heure actuelle, mes services examinent cependant la procédure en détail en vue d'accélérer le traitement des dossiers. Les instances compétentes en matière d'emploi sont étroitement associées à ce processus.

En Wallonie et à Bruxelles, les enquêtes sont menées par les pendants du VDAB qui mène l'enquête en Flandre. Ces services me semblent les plus aptes à accomplir cette tâche car ils disposent de sections réparties dans tout le pays et de leurs propres experts.

Bien que le problème ne se pose pas directement à notre niveau, je suis néanmoins enclin à organiser une concertation avec les Régions pour éviter que des retards plus importants se produisent à l'avenir.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Il ressort d'un entretien que j'ai eu avec plusieurs juges de police de la région de Turnhout que la section locale du VDAB n'est en mesure d'effectuer que huit enquêtes par mois. Faute d'extension de cadre, il est impossible d'accroître le nombre d'enquêtes. En raison du nouveau code de la route, le nombre d'enquêtes obligatoires augmentera sensiblement. Je me réjouis d'entendre que le ministre ne se débarrasse pas du dossier en renvoyant aux Régions et j'espère qu'il remédiera au problème avant les élections encore.

05.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): J'ignorais que le problème revêtait une telle ampleur. J'ai certes communiqué par avance au VDAB qu'une forte augmentation était prévisible. Le

daar is helemaal geen sprake van een vertraging.

Kennisgevingen van griffies worden met voorrang behandeld. Is de vervallenverklaring korter dan drie maanden, dan worden de documenten vrijwel onmiddellijk naar de betrokkene gestuurd. Is de periode langer dan drie maanden, dan worden de documenten automatisch drie maanden voor de vervallenverklaring aan de betrokkene bezorgd. In beide gevallen is het altijd de persoon met rijverbod zelf die een afspraak moet maken voor het onderzoek.

Door de nieuwe verkeerswet zijn vertragingen inderdaad mogelijk. Maar de Gewesten, die de VDAB onder hun hoede hebben, zijn er over geconsulteerd en maakten geen problemen. Ze hebben ook een jaar de tijd gehad om de nodige maatregelen te nemen. Mijn diensten nemen momenteel wel de procedure onder de loep met het doel de dossiers sneller te kunnen behandelen. De VDAB wordt daar nauw bij betrokken.

In Wallonië en Brussel gebeuren de onderzoeken door de tegenhangers van de VDAB. Die diensten lijken mij daarvoor het best geschikt, omdat ze overal in het land afdelingen hebben en omdat ze de nodige deskundigen in huis hebben.

Hoewel het probleem zich niet rechtstreeks bij ons situeert, wil ik toch overleg plegen met de Gewesten om te vermijden dat er in de toekomst grotere vertragingen komen.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Uit een gesprek dat ik gehad heb met enkele politierechters uit de regio Turnhout, bleek dat de plaatselijke afdeling van de VDAB slechts acht onderzoeken per maand kan uitvoeren. Dat zal zo blijven, want het kader wordt niet uitgebreid. Door de nieuwe verkeerswet zal het aantal verplichte onderzoeken fors toenemen. Ik ben blij dat de minister er zich niet vanaf maakt door te verwijzen naar de Gewesten en ik hoop dat hij voor de verkiezingen nog iets zal doen aan dit probleem.

05.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik wist niet dat het probleem zo groot was. Ik heb wel op voorhand aan de VDAB gemeld dat een forse toename te verwachten was. De VDAB kan legaal

VDAB peut fonctionner en toute légalité avec des préposés mais je comprendrais que la situation budgétaire ne le permette pas. Plusieurs départements ont été associés à la préparation de la loi et une concertation intense, à laquelle ont pris part les Régions, a eu lieu. Force est de constater que ce point n'a jamais été signalé comme étant de nature à poser un problème. Dès que j'en ai été informé, je suis intervenu.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'étude relative à l'implantation de DHL en Wallonie" (n° 2642)

06.01 **Simonne Creyf** (CD&V): A la demande du ministre wallon de l'Economie, M. Serge Kubla, une étude a été réalisée sur les conséquences liées à l'implantation éventuelle de DHL à Jehonville, à Chièvres et à Bierset. Le coût d'une telle opération pour chacun des trois sites est estimé à un demi-milliard d'euros environ. Une étude menée précédemment par BIAC avait néanmoins abouti à des résultats tout à fait différents en ce qui concerne Bierset et Chièvres : un million et demi d'euros pour Chièvres et deux milliards pour Bierset. Comment expliquez-vous ces estimations divergentes ?

L'aéroport de Leipzig est situé dans une région Objectif 1 et peut donc prétendre à une aide d'expansion de l'Europe. La zone de Chièvres est-elle également située dans une région de ce type ? Cet élément a-t-il été pris en compte par l'étude wallonne ?

06.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): L'étude concernée n'est pas encore tout à fait prête, bien qu'elle ait déjà été présentée à la presse. Le ministre Kubla doit encore informer son gouvernement officiellement et les chiffres cités ne peuvent donc être confirmés pour l'instant. Nous ne disposons que de la synthèse d'une étude réalisée par la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) au sujet des coûts d'investissement et des répercussions économiques pour les régions concernées. De telles estimations peuvent varier sensiblement en fonction des travaux d'infrastructure supplémentaires qui sont jugés nécessaires.

L'Union européenne n'octroie elle-même aucun subside en ce qui concerne Leipzig, son rôle se bornant à autoriser ou non les aides publiques. La subvention destinée à l'implantation de DHL à

travailler avec des employés, mais je comprends que le budget que peut-être ne permet pas. Différents départements ont été impliqués dans la préparation de la loi et il y a eu une concertation intense, à laquelle ont participé les Régions. Il est évident que ce point n'a jamais été signalé comme étant de nature à poser un problème. Dès que j'en ai été informé, je suis intervenu.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studie omtrent de inplanting van DHL in Wallonië" (nr. 2642)

06.01 **Simonne Creyf** (CD&V): In opdracht van de Waalse minister voor Economie Serge Kubla werd een studie uitgevoerd over de gevolgen van de mogelijke inplanting van DHL in Jehonville, Chièvres en Bierset. De kostprijs wordt voor elk van die sites geraamd op ongeveer een half miljard euro. Uit een eerdere studie van BIAC over Bierset en Chièvres kwamen echter heel andere cijfers naar voren: anderhalf miljard voor Chièvres en twee miljard voor Bierset. Hoe zijn die uiteenlopende schattingen te verklaren?

De luchthaven van Leipzig ligt in een zogenaamde doelstelling 1-regio en mag als dusdanig expansiesteun krijgen van Europa. Ligt Chièvres ook in zo'n gebied? Wordt dit element opgenomen in de Waalse studie.

06.02 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): De bewuste studie is op dit ogenblik nog niet volledig klaar, ook al werd ze reeds aan de pers voorgesteld. Minister Kubla moet zijn regering nog officieel op de hoogte brengen en de aangehaalde cijfers kunnen dus nog niet bevestigd worden. We beschikken slechts over een samenvatting van een studie van de *Société Wallonne des Aéroports* (SOWAER) naar de investeringskosten en de economische weerslag voor de betrokken regio's. Dergelijke schattingen kunnen gevoelig verschillen naar gelang de bijkomende infrastructuurwerken die men nodig acht.

De EU zelf kent geen subsidies toe voor Leipzig, ze geeft enkel toelating voor overheidssteun. De subsidie voor de DHL-vestiging in Leipzig wordt toegekend door de Duitse overheid. Voor een

Leipzig émane des autorités allemandes. Si nous souhaitons que l'aéroport de Chièvres bénéficie d'une mesure analogue, nous devrons également disposer de l'autorisation de la Commission européenne. D'après la Société wallonne des aéroports (SOWAER) et le cabinet de M. Kubla, l'étude n'a pas tenu compte de cet élément. Chièvres se situe effectivement aussi dans une zone Objectif 1.

06.03 Simonne Creyf (CD&V): On a donc présenté à la presse une étude incomplète. Je pense qu'on appelle cela de la désinformation. Je devine que le ministre s'interroge aussi à ce sujet, ainsi qu'à propos des chiffres qui ont été avancés. Se pourrait-il que les conclusions de la BIAC aient été influencées par le souhait de conserver DHL à Zaventem et que les données chiffrées avancées par SOWAER aient été maquillées parce que cette société tient beaucoup à attirer DHL en Wallonie? Comment, dans ces conditions, pouvons-nous obtenir des informations fiables ?

Si Chièvres se trouve aussi dans une zone «Objectif 1», cet aéroport pourrait-il bénéficier des mêmes perspectives de développement que Leipzig?

06.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je me pose en effet un certain nombre de questions mais je n'ai nullement parlé de désinformation. Je ne puis me prononcer actuellement à cet égard. Je suis conscient de la gravité de l'ensemble de cette affaire et je mettrai donc tout en œuvre pour obtenir les informations correctes. Je ne souhaite certainement pas entraver les chances de créer de nouveaux emplois mais je désire encore plus sauvegarder les emplois existants.

En ma qualité de ministre fédéral, je ne puis répondre à la question de savoir si Chièvres bénéficie des mêmes possibilités que Leipzig. Ce type d'aide relève de la Région wallonne et de l'UE.

Le **président**: Les questions n° 2374 de M. Melchior Wathelet, ainsi que 2576 et 2578 de Mme Marie Nagy sont reportées.

La question n° 2508 de Mme Dominique Tilmans, ayant été portée deux fois de suite à l'ordre du jour sans que son auteur soit présent, fera l'objet d'une réponse écrite.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à

soortgelijke subsidie voor Chièvres zal eveneens de toelating van de Europese Commissie nodig zijn. Volgens SOWAER en het kabinet van minister Kubla werd met dit element geen rekening gehouden in de studie. Het klopt dat Chièvres ook in een doelstelling 1-gebied ligt.

06.03 Simonne Creyf (CD&V): Men heeft dus een onvolledige studie aan de pers voorgesteld. Ik noem dat desinformatie. Ik denk dat de minister daar ook vragen bij heeft, net als bij de cijfers. Zou het kunnen dat de bevindingen van BIAC beïnvloed zijn door de wens om DHL in Zaventem te houden, terwijl de cijfers van SOWAER misschien vertekend zijn door de gretigheid om DHL naar Wallonië te lokken? Hoe kunnen we nog aan betrouwbare informatie geraken?

Als Chièvres ook in een doelstelling 1-gebied ligt, kan deze luchthaven dan dezelfde kansen krijgen als Leipzig?

06.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb inderdaad vragen, maar men mag mij het woord 'desinformatie' niet in de mond leggen. Ik kan daarover voorlopig niet oordelen. Ik ben mij bewust van ernst van de hele zaak en zal er dan ook alles aan doen om juiste informatie te bekomen. Ik wil zeker geen kansen op tewerkstelling in de weg staan, maar meer nog wil ik dat de bestaande tewerkstelling gewaarborgd blijft.

Of Chièvres dezelfde kansen krijgt als Leipzig, is een vraag die ik als federaal minister niet kan beantwoorden. Het zijn het Waalse Gewest en de EU die over voor dit soort steun instaan.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2374 van de heer Melchior Wathelet evenals vragen nrs. 2576 en 2578 van mevrouw Marie Nagy zijn uitgesteld.

De vraag nr. 2508 van mevrouw Dominique Tilmans die twee keer achtereenvolgens op de agenda werd geplaatst zonder dat de indiener aanwezig was, zal tot een schriftelijke vraag worden omgevormd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten

*15h.01.**om 15.01 uur.*