



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

19-04-2004

Après-midi

maandag

19-04-2004

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

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)	1
<i>Orateurs: Pierre-Yves Jeholet, Gerda Van Steenberge, Jan Mortelmans, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Hilde Vautmans</i>	
<i>Motions</i>	10
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les propositions d'Assuralia" (n° 2313)	11
<i>Orateurs: Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
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)	13
<i>Orateurs: Bart Tommelein, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
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)	15
<i>Orateurs: Inge Vervotte, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
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° 2372)	20
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
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)	24
<i>Orateurs: Inge Vervotte, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
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)	26

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 informatiecampaagne 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)	1
<i>Spreekers: Pierre-Yves Jeholet, Gerda Van Steenberge, Jan Mortelmans, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Hilde Vautmans</i>	
<i>Moties</i>	10
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de voorstellen van Assuralia" (nr. 2313)	11
<i>Spreekers: Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de busaansluitingen aan het station van Oostende" (nr. 2315)	13
<i>Spreekers: Bart Tommelein, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
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)	15
<i>Spreekers: Inge Vervotte, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
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)	20
<i>Spreekers: Bart Laeremans, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bijna botsing van twee vliegtuigen" (nr. 2515)	24
<i>Spreekers: Inge Vervotte, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
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)	26

Orateurs: **Inge Vervotte, Bert Anciaux**,
ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Sprekers: **Inge Vervotte, Bert Anciaux**,
minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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 séance est ouverte à 14.06 heures par M. Francis Van den Eynde, président.
De vergadering wordt geopend om 14.06 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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 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 informatiecampaagne 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, les nouvelles dispositions réglementaires en matière de circulation routière entrées en vigueur le 1^{er} mars 2004 s'inscrivent dans l'objectif du gouvernement d'améliorer la sécurité routière et de réduire, sur dix ans, le nombre de victimes de 50%.

Un récent Conseil des ministres a quelque peu revu ces mesures et je pense qu'elles vont dans le bon sens. Si l'on ne peut, bien évidemment, que souscrire à cette idée, il faut néanmoins s'interroger sur les effets de telles mesures sur notre tissu économique. En effet, elles auront notamment pour conséquence que des suspensions de permis de conduire seront beaucoup plus facilement et plus souvent prononcées - infractions dites de troisième degré et en cas de récidive.

Les conséquences de telles peines seront évidemment très lourdes pour les indépendants et les professions libérales et, plus largement, pour tous ceux qui ont besoin de leur véhicule pour exercer leur profession. Si le principe d'égalité des Belges devant la loi ne souffre

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

pas d'exception à ce propos, on peut néanmoins s'inquiéter des conséquences négatives de telles mesures pour les indépendants et les PME: baisse du chiffre d'affaires, perte de clients, etc.

Monsieur le ministre, la loi du 7 février 2003 - et les modifications apportées à la suite du récent Conseil des ministres - portant diverses dispositions en matière de sécurité routière a, en son article 43, introduit dans le Code d'instruction criminelle que "le juge peut fixer le montant d'une amende à un montant inférieur au minimum légal si le contrevenant lui soumet un document quelconque qui apporte la preuve de sa situation financière précaire."

Ma question est la suivante: serait-il envisageable de faire de même quant à la déchéance du permis de conduire si le contrevenant apporte la preuve qu'il a impérativement besoin de son véhicule pour travailler?

En outre, le Conseil des ministres a - comme je l'ai dit tout à l'heure - revu toute une série de choses. Je sais que ce type de système fonctionne dans d'autres pays, et notamment en France. Est-il envisageable d'avoir un système semblable?

01.02 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een ander aspect van de nieuwe verkeerswetgeving, met name de informatiecampagne. Naar aanleiding van die nieuwe verkeerswetgeving heeft u een informatiecampagne opgezet waarbij een folder hoort 'Sta even stil bij de nieuwe verkeerswetgeving' die onder andere bij De Post ter beschikking is. In de eerste folder stond een fout, er stond fiscale zegels in plaats van boetezegels. De folder werd dan ook teruggenomen en vervangen door een nieuwe folder. Midden maart werd er na een megaministerraad aangekondigd dat de nieuwe verkeerswetgeving zou worden herzien. Daarover wens ik u een aantal vragen te stellen.

Bent u van plan om een derde folder te verspreiden en de tweede folder ook terug te nemen? Wat was de kostprijs van de eerste folder en op hoeveel exemplaren is hij gedrukt? Wat is de kostprijs van de tweede folder en op hoeveel exemplaren is hij gedrukt? Als er een derde folder komt, hoeveel zal die dan kosten? Hoeveel zal de totale campagne inzake de nieuwe verkeerswetgeving uiteindelijk kosten?

De **voorzitter**: Bedankt mevrouw Van Steenberge, u hebt zich zeer goed gehouden aan de tijd.

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u kunt erop rekenen dat ik me aan de toegemeten spreektijd zal houden.

Mijnheer de minister, in afwachting van een onafhankelijk Vlaanderen moet de verkeersveiligheid - ons inziens - volledig worden overgeheveld naar het Vlaamse beleidsniveau.

Ik heb het niet begrepen op het forum dat na de Europese verkiezingen zal worden opgericht waarin de problematiek eventueel zal worden besproken. Meer nog, ervaringen uit het verleden inzake de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap en de Costa doen me vrezen dat er al bij al weinig uit de bus zal komen. Volgens mij is zo'n forum niet het geschikte middel.

betrekking tot de intrekking van het rijbewijs een soortgelijke maatregel te nemen, indien de overtreder bewijst 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.

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

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Que les choses soient bien claires, nous plaçons 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.

01.04 Minister **Bert Anciaux**: (...)

01.05 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Dat werd niet beslist in de Costa. Parlementsleden mochten een beetje in de zandbak spelen. Beslissingen werden echter op een ander niveau genomen en niet in de Costa of de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap.

01.06 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Mortelmans, op dat vlak ben ik een ancien. Ik was nog maar pas voorzitter van mijn toenmalige partij toen ik deelnam aan de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap samen met Jean-Luc Dehaene. Het resultaat van de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap is heel verregaand geweest; ik denk onder meer aan de splitsing van de provincie Brabant en het Vlaams en het Waals Parlement.

01.07 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u hebt het werk dan toch niet goed gedaan. Er staat immers nog veel op het spel voor Vlaams-Brabant.

01.08 Minister **Bert Anciaux**: Er is reeds veel gerealiseerd en er moet nog veel gerealiseerd worden.

01.09 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Dat had reeds gerealiseerd moeten zijn, mijnheer de minister.

Ik ga door met mijn betoog. Ik ben bereid het forum het voordeel van de twijfel te geven en wacht nog om te stellen dat het allemaal niet gefunctioneerd heeft. Daarvoor moeten we wachten tot na de Europese verkiezingen.

Ik wil hiermee zeggen dat het Verkeersboetefonds geen probleem hoeft te zijn mocht Vlaanderen volledig bevoegd zijn. Dat is een eerste aspect.

Ik kom kort op een tweede aspect, voor ik tot het Verkeersboetefonds zelf kom. Naar verluidt, mijnheer de minister, zouden de beloofde aanpassingen aan de verkeerswet nog niet gerealiseerd zijn. Ik verwijs naar de aanpassingen die u op de megaministerraad hebt aangekondigd. Het zou allemaal snel en efficiënt gebeuren, heb ik in de pers kunnen lezen, maar naar verluidt is er nog niets op dat vlak gerealiseerd. U zal mij dadelijk tegenspreken. Ik zie het aan uw gezicht.

Ik kom op het derde punt. Het moet mij toch van het hart dat met de problematiek van de verkeersveiligheid een gevaarlijk spel wordt gespeeld. U bent voor de superboetes; bepaalde burgemeesters van uw kartel zijn tegen. Ik stel vast dat de heer Dedecker tegen is. Mevrouw Hermans is dan weer voor of ze doet alleszins niet mee. Dokter Beaucourt zit weer op een andere lijn, enzovoort. Ik vind dat een huichelachtige manier om kiezers te winnen of te behouden.

01.10 Minister **Bert Anciaux**: Juist.

01.11 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit belangrijk antwoord. Ik vind dat de partijen – u vertegenwoordigt hier allemaal een politieke partij – daarmee de

01.06 **Bert Anciaux**, ministre: 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.

01.09 **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.

01.10 **Bert Anciaux**, ministre: Je n'en disconviens pas.

01.11 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Les partisans et les adversaires des super-amendes

kiezer onderschatten. Ik hoop dat de kiezer de politieke partijen die zo'n dubbel spel spelen zullen afstraffen, of u nu voor of tegen de boetes bent, mijnheer de minister. U speelt misschien geen gevaarlijk spel, maar de politieke partijen waartoe u behoort spelen volgens mij een gevaarlijk spel.

Ten vierde, wat het Verkeersboetefonds betreft, denk ik dat het al niet veel beter is. Eind 2003 werd een verdeelsleutel voorgesteld om het surplus van het verkeersboetesysteem te verdelen over de politiezones. Het ging om 10 procent forfaitair, 60 procent volgens de grootte van de zone, 15 procent volgens het aantal kilometers aan gewestwegen in de zone en 15 procent volgens het aantal doden en zwaargewonden. Die verdeling lag voor 85 procent vast en zou voor 15 procent variabel zijn.

In februari hebt u, als ik mij niet vergis, rekening gehouden met een aantal opmerkingen, onder meer in verband met de cynische logica "hoe meer doden, hoe meer geld erbij te pas komt". U hebt dat toen omgebogen. Einde maart kwam er een nieuw voorstel. In plaats van 15 procent variabel gaat dat naar 50 procent van de meeropbrengst. Enkele dagen later, begin april, stelde ik vast dat er voor 37 procent rekening wordt gehouden met de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en dat voor 63 procent de vaste verdeelsleutel zou worden gehanteerd. Dat kan ik opmaken uit de beslissing die door de Ministerraad werd genomen. In een periode van enkele dagen is er dus weer een verhoging gebeurd, namelijk van 50 procent naar 63 procent, als ik mij niet vergis. Misschien kunt u dat zo meteen verduidelijken.

Alleszins werd een studie uitgevoerd door de VVSG, die zegt dat Vlaanderen serieus benadeeld zal worden door heel dat systeem. In de cijfers die ik kreeg, las ik dat de Vlaamse politiezones per inwoner 3,26 euro zouden krijgen en de Waalse 6,52 euro per inwoner.

Mijnheer de minister, ik zou van u graag vernemen of dat klopt. Is de kritiek van de VVSG, dat vooral Vlaanderen de dupe is van dat systeem, terecht?

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. 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 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?

De **voorzitter**: Mijnheer Mortelmans, u hebt zich gehouden aan uw spreektijd, ondanks het feit dat u tweemaal onderbroken werd door de regering.

Ik geef nu het woord aan de minister.

01.12 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, la finalité de l'existence des règles de circulation est d'organiser une circulation routière en toute sécurité et fluidité. Dès lors, comme vous le soulignez vous-même, la loi s'applique 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.

01.12 Minister Bert Anciaux: 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.

La déchéance du droit de conduire est obligatoire uniquement dans des cas limités, notamment les infractions graves du troisième degré. Il s'agit des comportements mettant directement en danger les autres usagers et qui sont assimilables à des fautes lourdes, ainsi que des comportements susceptibles d'avoir des conséquences dommageables. Le fait d'être indépendant n'enlève pas le caractère grave de ces infractions. Il convient de rappeler que le but initial de la législation relative à la circulation routière est le respect des règles et non pas leur non-respect.

Le juge prononce une déchéance d'au moins huit jours. Il appartient au défendeur de convaincre que la déchéance ne doit pas être plus longue en fonction des faits de la cause. En outre, après le prononcé de la déchéance du droit de conduire par le juge de police – ou par un autre juge en appel –, il y a encore l'exécution de la peine par le ministère public – par le parquet – qui peut tenir compte de la situation particulière du contrevenant.

Ik kom thans tot de informatiecampagne. Het klopt, mevrouw Van Steenberge, dat in de eerste druk van de folder verkeerdelijk werd gesproken over fiscale zegels, terwijl het boetezegels moesten zijn. Deze eerste folder werd echter niet teruggenomen. De volledige oplage van de folder werd verspreid waarna er een herdruk plaatsvond. Deze herdruk moest er sowieso komen wegens de grote vraag naar de folder. In de herdruk werd de fout uiteraard rechtgezet.

De eerste druk had een oplage van 365.000 exemplaren waarvan 200.000 Nederlandstalig en 165.000 Franstalig. De kostprijs was 20.085 euro exclusief BTW. De tweede druk had een oplage van 250.000 exemplaren – dus met de rechtzetting van die fout – waarvan 125.000 Franstalig en 125.000 Nederlandstalig. De kostprijs was 14.600 euro exclusief BTW. Een derde druk zal worden verspreid zodra de huidige oplage uitgeput is. Dat gaat nogal goed vooruit moet ik zeggen. Deze druk zal uiteraard worden aangepast in functie van de recente wijzigingen. De oplage zal worden bepaald in functie van de geraamde afzet op het moment van publicatie. Deze zal in ieder geval minder groot zijn aangezien de radiospotjes die het publiek aansporen om de folder af te halen op het postkantoor, op dat moment al een tijd niet meer zullen lopen.

De volledige kostprijs van de campagne inzake de nieuwe verkeerswetgeving bedraagt op dit ogenblik 355.750 euro exclusief BTW. Deze kost zal worden verhoogd met de herdruk waarin wordt voorzien bij uitputting van de huidige folder. Naar alle waarschijnlijkheid zal dat dan iets minder zijn dan 15.000 euro voor die vierde druk.

De heer Arens is nog niet aanwezig. Ik antwoord dus eerst op de vraag van de heer Mortelmans over de zogenaamde nieuwe transfer van Vlaanderen naar Wallonië met betrekking tot het Verkeersboetefonds.

De wet van 7 februari 2003 houdende verscheidene bepalingen op het vlak van verkeersveiligheid maakt het mogelijk om een deel van de ontvangsten van de strafrechtelijke verkeersboetes toe te kennen aan de politiezones die een verkeersveiligheidsakkoord hebben gesloten met de federale Staat. Dat is dus de convenant.

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.

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 365.000 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: 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% 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

De regering heeft op de Ministerraad van 2 april 2004 mijn voorstel van koninklijk besluit aangenomen, dat voorziet in de volgende verdeelsleutel: 54 procent van het fonds wordt verdeeld tussen de lokale politiezones op basis van hun categorisering, waarbij er vijf categorieën zijn. 37 procent wordt verdeeld op basis van de vermindering van het aantal doden en gewonden. 9 procent wordt verdeeld op basis van het aantal kilometer aan wegen binnen de politiezone. Bij de verdeelsleutel wordt rekening gehouden met objectieve elementen, namelijk de moeilijkheid van de politiezone, het aantal kilometer aan wegen en het resultaat dat wordt bereikt inzake de vermindering van het aantal slachtoffers. Het is een evenwichtige sleutel die de lokale politiezones beloont voor goed werk.

In het begin ben ik inderdaad vertrokken van een ontwerp dat door de vorige regering was goedgekeurd en waartegen ik mij heb verzet. Volgens dat ontwerp was 35 procent vast en 15 procent variabel, gebaseerd op het aantal verkeersslachtoffers, met inderdaad als pervers gevolg dat hoe meer slachtoffers er waren, hoe meer geld de politiezone zou kunnen krijgen. Ik heb daarop gezegd dat er mijns inziens twee zaken moesten worden gewijzigd. Ten eerste, het geld moest positief worden gebruikt, met name voor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Ten tweede, wou ik het variabele deel fors optrekken.

In de eerste fase ben ik inderdaad vertrokken bij ongeveer een fifty-fifty-verhouding. Waar ik toe gekomen ben, met name een variabel deel van 37% ten opzichte van die 15%, is een forse verhoging. Bovendien is dit echt een stevige stimulans voor de politiezones.

Ik kom aan de voorlopige berekeningen. Als er een variabel deel is van 37%, dan is er een vast deel van 63%. Het is 63% tegenover de 85% van het ontwerp.

01.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): U komt van een vast deel van 50%. U hebt moeten inbinden.

01.14 Minister Bert Anciaux: Neen, ik heb een goede verdeelsleutel moeten zoeken waarin ook het aantal kilometer wegen meespeelde. Ik wilde 50% doen op basis van de categorisering en 50% op basis van de variabiliteit. Ik ben tot deze verdeelsleutel gekomen. Het is een forse versterking van het dynamische aspect van het Verkeersboetefonds.

Voorlopige berekeningen wijzen uit dat die sleutel – althans voor dit jaar – leidt tot ongeveer 57,2% van het fonds voor de lokale politiezones in het Vlaams Gewest, 5,4% voor de zones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 37,2% voor de zones in het Waals Gewest. Dat geldt uiteraard indien alle zones een convenant afsluiten met de federale overheid.

Deze bedragen kunnen vergeleken worden met de oorsprong van de inkomsten van de boetes. Men moet de laatste vaste cijfers eens bekijken. Men moet dat doen met enige nuancering, want ik heb hier de cijfers voor de Brusselse gewestelijke diensten, maar Vlaams- en Waals-Brabant zitten daarbij. Men ziet dan dat 59% van de opbrengst komt uit de Vlaamse gewestelijke diensten Antwerpen, Brugge, Gent, Hasselt en Mechelen, 18% uit de Brusselse gewestelijke diensten en 24% uit de Waalse gewestelijke diensten.

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.

01.14 Bert Anciaux, ministre: 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

De cijfers waarnaar u verwees, zijn gebaseerd op 2003. Ze zijn, ten eerste, nog niet definitief. Ten tweede, men heeft het over het verschil in toename of afname, waarna de VVSG tot een aantal berekeningen komt. Als men de oorsprong van de inkomsten van de boete bekijkt, dan kan men vaststellen dat er niet direct sprake is van een transfer van Vlaanderen naar Wallonië, zoals u zegt, maar veeleer een transfer van Brussel naar het Waalse Gewest.

Meer in het algemeen wil ik ook erop wijzen dat voor mij het aantal boetes en de grootte van inkomsten geen criterium is, noch redelijkerwijze een criterium kan zijn. Het resultaat telt, met name de vermindering van het aantal doden en gewonden. Als de Waalse politiezones daarin beter zouden slagen met minder boetes dan in Vlaanderen, dan is dat voor mij geen enkel probleem. Boetes uitschrijven mag niet het criterium zijn voor beloning.

Ik denk bovendien dat men heel goed moet weten dat dit een dynamische sleutel is. Ik geef u een voorbeeld. Indien de Waalse politiezones de volgende jaren een forse verlaging van het aantal slachtoffers boeken, dan zal die verdeelsleutel stijgen ten voordele van Wallonië. Indien er in de Vlaamse gemeentes een forse daling is ten opzichte van de maximale cijfers – het hoogste aantal slachtoffers in de politiezones – van 1998, 1999 of 2000, dan zal het percentage dat ik heb gegeven, met name 57,2%, fors toenemen.

Eén zaak staat vast. Als men dit vergelijkt met de huidige ontvangsten vanuit die politiezones, zijn er inderdaad weinig transfers. Er is enkel een transfer tussen Brussel en Wallonië.

Het gaat steeds om het surplus ten opzichte van de inkomsten van 2000 dat wordt overgeheveld. Als men vergelijkt met de situatie in 2000, moet men vaststellen dat er op dit moment een daling is van 63 procent naar 59 procent voor de Vlaamse gewestelijke directies. Voor de Brusselse gewestelijke directie is er een stijging van 14 procent naar 18 procent en voor de Waalse gewestelijke directies een stijging van 23 procent naar 24 procent. Men kan vreemde berekeningen maken, maar men kan volgens mij in deze niet spreken van een nieuwe transfer, behalve dan van Brussel naar Wallonië. Ik heb deze gelegenheid aangegrepen om te proberen een voldoende dynamische sleutel te verkrijgen – wat volgens mij gelukt is – om iets aan de verkeersonveiligheid te doen. Wat mij betreft en in mijn functie, kan al de rest mij op dit moment even gestolen worden.

Ik wil nog een zaak duidelijk stellen. Collega Mortelmans, u zegt dat er nog niets werd gerealiseerd in verband met de aanpassing van de verkeerswet. Dat klopt niet helemaal. Ik ben het niet zeker, maar ik geloof dat hierover een vraag werd ingediend. Ik wil voor alle duidelijkheid zeggen dat het ontwerp van koninklijk besluit werd goedgekeurd op de Ministerraad en bij de Raad van State werd ingediend voor advies. Ik verwacht het eerstdaags terug omdat het om een spoedprocedure ging.

01.15 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le président, je serai bref, puisque la réponse est très claire, même si j'en regrette certains aspects. En effet, ces sanctions, tel le retrait du permis de conduire, mettront en difficulté certaines professions libérales, certains indépendants dans l'exercice de leurs fonctions. Je regrette que l'on

au Conseil d'Etat. Etant donné qu'il a été recouru à la procédure d'urgence, j'attends son retour dans les prochains jours.

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

ne prenne même pas la peine d'analyser la possibilité d'appliquer des peines et des sanctions alternatives aux peines de suspension du permis de conduire pour une série de professions.

tieve straffen.

01.16 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister uiteraard bedanken voor zijn antwoord. Het was een vrij duidelijk antwoord. Ik vond het ook een goede beslissing om de eerste folder te behouden, ook al was het een vergissing. De derde folder daarentegen – het is natuurlijk wel nog afwachten om te zien hoeveel inbreuken op de kwalificaties er zullen zijn – zou wel wezenlijk kunnen verschillen. Ik zou de minister wel willen vragen om goed na te denken vooraleer hij de folder laat drukken om geen verwarring te laten ontstaan.

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

01.17 Minister Bert Anciaux: (...)

01.18 Gerda Van Steenberge (VLAAMS BLOK): Anders zouden er twee categorieën kunnen ontstaan: de mensen van de eerste folder en de mensen van de derde folder. Dan zal men er niet meer aan uit geraken.

01.19 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister ook voor zijn antwoord. Ik zal dit nader bestuderen alvorens definitief conclusies te trekken. Ik blijf echter bij mijn mening. Ik vrees dat Vlaanderen nog altijd zal worden benadeeld op het vlak van verkeersveiligheid en het Verkeersboetefonds. U zegt dat Vlaanderen 57,2 procent zou ontvangen, Brussel 5,4 procent en Wallonië 37,4 procent. Volgens u belichamen deze cijfers de inspanningen die per Gewest zouden worden geleverd. Als ik de cijfers bekijk waarover ik beschik van 2002 – u hebt andere cijfers gegeven – stel ik vast dat 75 procent van de boetes uit Vlaanderen komt. Dat zijn de gegevens van 2002 waarover ik beschik. Ik zal dit eens nader bekijken. Daarom zou ik ook graag uw cijfers krijgen.

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

Mijnheer de minister, als u zegt dat het uiteindelijk de bedoeling is om minder verkeersslachtoffers te hebben, zal ik u uiteraard niet tegenspreken. Ik wil u er echter op wijzen dat het oorspronkelijk de bedoeling van het Verkeersboetefonds was om een compensatie te vormen voor de politiehervorming. U was bij die oorspronkelijke bedoeling wel niet betrokken. Ik heb op dat vlak niet echt genoegdoening gekregen op mijn interpellatie. Ik wil dan ook een motie indienen waarin ik vraag dat de regering de verdeling van de meeropbrengsten voor het Verkeersboetefonds opnieuw zou willen bekijken opdat de politiezones die de meeste inspanningen leveren ook als dusdanig worden gehonoreerd. Daarom vraag ik nogmaals – al is het slechts symbolisch – om de problematiek van de verkeersveiligheid naar de Gewesten over te hevelen.

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.

01.20 Minister Bert Anciaux: Dat staat zelfs in het regeerakkoord.

01.21 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dat wil nog niet zeggen dat het gerealiseerd wordt.

01.22 Minister Bert Anciaux: Het is nog niet gerealiseerd.

De **voorzitter:** Mevrouw Vautmans heeft het woord gevraagd na de interpellatie.

01.23 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de

01.23 Hilde Vautmans (VLD):

minister, wij hebben vorige week vrijdag een open brief aan u voorgesteld in verband met deze problematiek. Er zijn eigenlijk twee zaken die ik hier kort naar voren wil schuiven.

Het eerste punt betreft het koninklijk besluit. U zegt net aan de interpellanten dat het bij de Raad van State ligt. Ik mag er dus vanuit gaan dat het voor 1 mei zal worden gepubliceerd?

Hoe langer de tijdspanne duurt, hoe groter de onzekerheid. Dat is één zaak waarvoor ik echt zou willen pleiten.

Een tweede punt waarnaar mijn aandacht uitgaat – zeker als men dit weekend weer een aantal hallucinante berichten leest in de pers – is het wetsontwerp op de sociale correcties. Er is in Raversijde toch afgesproken dat men rekening zou houden met mensen die een laag inkomen hebben? Zij zouden alternatieve sancties krijgen. Daarvoor moet er een wetsaanpassing gebeuren. Hoe ver staat het daarmee? Wanneer mogen we die aanpassing verwachten? Eigenlijk zou ik zelfs verder durven gaan. Ik zou zelfs durven pleiten om veel meer gebruik te maken van alternatieve sancties omdat ik daar heel sterk in geloof. Ik meen dat men jongeren die in het weekend te veel hebben gedronken of ongevallen hebben veroorzaakt, veel beter een weekend op een spoeddienst laat meedraaien dan 150 euro te laten betalen. Ik meen dat zoiets educatief en psychologisch gezien veel meer effect heeft voor de toekomst. Het moet uiteindelijk toch ook onze bedoeling zijn om dat voor onze kinderen en onze kleinkinderen – dat is hopelijk nog ver weg voor mij – in de toekomst mogelijk te maken.

Dat zijn mijn twee opmerkingen. Ik weet dat u de hoogte van de boetes tegen 2005 gaat herbekijken. Ik zou er echt voor durven pleiten om dat vroeger te doen. Ik vind toch dat een aantal boetes nog steeds te hoog zijn, maar voor mij gaat het in hoofdzaak om die sociale correctie. Dat wetsontwerp moet hier heel spoedig worden ingediend.

01.24 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik ben een beetje verbaasd dat collega Vautmans mee betrokken is bij een open brief. De open brief zal mij wel op een of andere manier bereiken, maar als ik de pers moet geloven, leek me dat een nogal bedenkelijk initiatief. Het feit dat zij daaraan meedoet, geeft mij nog wat hoop dat het misschien toch niet zo negatief is. Ik zal dus met veel aandacht de open brief lezen.

01.25 **Hilde Vautmans** (VLD): Het is niet negatief. Men heeft in Raversijde een aantal goede beslissingen genomen, maar ik denk dat wij zeker op dat spoor moeten verdergaan.

01.26 Minister **Bert Anciaux**: Dat was maar een inleiding.

Ik kom tot uw andere vragen. Wat de sociale correctie betreft, is het wel degelijk de bedoeling om via een ontwerp van wet in een aantal mogelijkheden te voorzien. Dat is geen aanpassing van de verkeerswet, maar wel van een aantal juridische aspecten uit het Gerechtelijk Wetboek of het Wetboek van strafvordering. Ik ben het zelf een beetje kwijt. Het is in ieder geval de FOD Justitie die daaromtrent op dit ogenblik een aantal initiatieven voorbereidt, in samenwerking met mijn administratie.

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.

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

01.26 **Bert Anciaux**, ministre: 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

Ten tweede, er bestaan binnen de huidige wettelijke mogelijkheden een aantal mogelijkheden voor het parket. Ik heb daarop echter eigenlijk reeds voor een stuk geantwoord naar aanleiding van een vraag van collega Ansoms. We willen die mogelijkheden ook meer gaan gebruiken. Het gaat over de vrijheid of de mogelijkheden die de parketmagistraat heeft om hierin op te treden.

In de verkeerswet zelf staat dat de politierechter en de rechter in beroep de mogelijkheid hebben om af te wijken in functie van sociale en financiële argumenten en omstandigheden. We willen dat ook vroeger mogelijk maken zodat iedereen die echt moeilijkheden heeft niet tot aan de rechtbank moet gaan vooraleer hij gemakkelijker die alternatieve bestraffing kan krijgen. We hebben dat beslist in Raversijde. We willen dat inderdaad vroeger mogelijk maken en bij manier van spreken reeds op het moment dat er een onmiddellijke inning wordt aangeboden, want dat is het grote probleem. Voor alle duidelijkheid, aan minderjarigen wordt nooit een onmiddellijke inning aangeboden. Dat mag ook niet. De praktijk is daar ook vaak dat er alternatieve bestraffing wordt voorgesteld.

We zijn echt aan het zoeken, zowel via een wijziging van de wet als via de mogelijkheden die zowel de politie als het parket in concreto hebben naast de rechter – dat is immers geregeld – om een aantal alternatieven naar voren te schuiven. We zijn daar echter mee bezig en het is echt wel de bedoeling om dat zo snel mogelijk te doen. Het staat wel los van het koninklijk besluit dat heel deze aangelegenheid betreft.

01.27 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het probleem schuilt precies daar. Mensen met een heel laag inkomen krijgen een boete van bijvoorbeeld 150 euro. Ze stellen dat het een vierde van hun inkomen is. Als men het niet betaalt en men gaat naar de rechtbank, dan moet men een advocaat nemen, met het risico dat men toch meer zal moeten betalen en dat men de advocaat zal moeten betalen. Men moet dan kiezen tussen de pest en de cholera en kiest dan maar voor de pest. Er zijn echt wel drama's aan het gebeuren.

01.28 Minister Bert Anciaux: Ik wil duidelijk het risico wegnemen. Ik heb het dan niet over het risico van het nemen van een advocaat. Ik spreek me daarover niet uit. Ik heb het dan wel over het risico om voor de politierechter niet aanvaard te worden als vallende onder de bepaling van de wet. U hebt daarin gelijk. Ik deel die bezorgdheid volledig.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées. Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Gerda Van Steenberghe 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

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.

01.27 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.

- 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."

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."

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

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

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, ik wil mij eerst verontschuldigen omdat ik te laat was.

De **voorzitter**: U moet zich niet verontschuldigen, want u was nog op tijd.

02.02 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, om jongeren en senioren toegang te geven tot een BA-autoverzekering sloot minister Moerman op 18 december 2003 een gentlemen's agreement met Assuralia. Dat is het vroegere BVVO. Dat akkoord voorziet in een voorstel door de verzekeringsmaatschappijen van een contract 29/29 voor jonge bestuurders. Zoals te lezen is in een persbericht van 3 maart 2004 van Assuralia wordt dit initiatief ook en vooral genomen met het oog op de verkeersveiligheid. Daarom voorziet het gentlemen's agreement erin dat, ik citeer: "de gemeenschappelijke doelstelling van verzekeraars en overheid erin zou moeten bestaan de frequentie en de ernst van de ongevallen met 50% te verminderen tegen 2005 in de plaats van 2010". Daartoe voorziet het akkoord in concrete maatregelen die de ministers van Economie, van Binnenlandse Zaken, van Financiën en u, de minister van Mobiliteit, zouden moeten nemen.

In samenspraak met u zouden volgende acties zijn gepland. Ten eerste, de evaluatie en uitwerking van een voorlopig rijbewijs als tussentijdse fase voor de toekenning van het definitieve rijbewijs. Ten tweede, de invoering van een controle van de rijvaardigheid vanaf een bepaald aantal ongevallen in fout en vanaf een bepaalde leeftijd. Men denkt dan aan ouderen.

Mijnheer de minister, ik wou u hierover een aantal vragen stellen.

Bent en blijft u voorstander van de maatregelen die de verzekeringssector wenst en die blijkbaar zijn afgesproken? Kunt u

02.02 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?

aangeven welke concrete initiatieven en maatregelen in dit kader zullen worden genomen en binnen welk tijds kader?

02.03 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, het gentlemen's agreement is mij vanzelfsprekend bekend. Mijn diensten namen reeds geruime tijd geleden contact op met het kabinet van minister Moerman en werden uitgebreid gebriefd.

Het gentlemen's agreement betreft inderdaad niet alleen jonge bestuurders, maar ook oudere bestuurders. Het betreft in essentie het verzekeringsrecht – de bevoegdheid van minister Moerman – en wijzigt de regels inzake opzegging, afsluiting en premiebepaling van een verzekeringspolis.

Het akkoord heeft twee bijlagen: het concept van het verzekeringscontract 29/29 en de door de verzekeraars voorgestelde maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Ten eerste, het verzekeringscontract is een overeenkomst tussen twee partijen waarbij de ene partij zichzelf beperkingen oplegt, onder andere het niet rijden 's nachts en in het weekend. Het contract 29/29 spreekt op geen enkele plaats van het rijbewijs, tenzij daar waar wordt bepaald dat, om gunstige voorwaarden te kunnen genieten, men maximaal drie jaar een rijbewijs mag hebben.

De volledige verkeerswetgeving blijft voor iedereen gelden. Men kan nooit worden verplicht het contract 29/29 te tekenen.

Ten tweede, maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te verhogen, is een bevoegdheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het concept werd als voorstel door minister Fientje Moerman doorgegeven aan mezelf. De redenering is dat de toegang tot de BA-autoverzekeringen verbonden is met het aantal ongevallen.

Er is nood aan een partnership tussen de overheid en de verzekeraars. De BVVO, dus Assuralia, vraagt aan de minister haar collega's – zowel de ministers van Economie, Energie, Buitenlandse Handel, Wetenschapsbeleid als de ministers van Mobiliteit en Sociale Economie, van Binnenlandse Zaken en van Financiën – te overtuigen een aantal maatregelen te nemen, opdat het gentlemen's agreement in de toekomst zou kunnen worden voortgezet.

Ons wordt gevraagd om een voorlopig rijbewijs te organiseren als tussentijdse fase voor de toekenning van het definitieve rijbewijs en om dat systeem te evalueren. Er wordt ons ook gevraagd om de controle van de rijvaardigheid als preventiemaatregel in te voeren vanaf een bepaalde leeftijd – voor ouderen – op nog te bepalen tijdstippen.

Beide opdrachten zijn goed bekend bij mij en mijn medewerkers. Zij maken reeds vele jaren het voorwerp uit van wetswijzigingen en aanpassingen aan de besluiten. Ik verwijs graag naar de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, waarin in het rijbewijs in stappen en in het rijvaardigheidsonderwijs wordt voorzien. Mijn administratie heeft in het kader van de nieuwe Europese richtlijnen en de omzetting ervan naar Belgisch recht de opdracht gekregen met beide elementen rekening te houden.

02.03 **Bert Anciaux**, ministre: 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 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 Transports 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.

Ik voorzie nog dit jaar een nieuw koninklijk besluit betreffende het rijbewijs en een nieuw koninklijk besluit betreffende de rijsscholen. De invoering van een rijbewijs in stappen zal in een latere fase dienen te worden gerealiseerd, in overleg met alle betrokken kringen. Ik heb het over het BIVV, de rijsschoolsector, GOCA, enzovoort. Niet in het minst moet er over de kwestie samenwerking komen en overleg worden gepleegd met de jongeren zelf.

02.04 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. We lezen dat de jongeren- of ouderenpolis 29/29 momenteel niet zo een groot succes is. Dat heeft waarschijnlijk ook te maken met het feit dat er een aantal stringente voorwaarden aan verbonden zijn, die jongeren in eerste instantie niet zo interesseren. Ik heb het dan bijvoorbeeld over het verbod om in het weekend te rijden. Dat is niet zo simpel.

02.04 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.

Mijnheer de minister, de maatregelen die u van plan bent te nemen en waarvan wij verheugd zijn dat daarvoor dit jaar een aanzet zal worden gegeven, kunnen misschien bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid en tot het op een meer democratische wijze toegankelijker maken van de verzekeringssector voor jongeren en eventueel ook voor ouderen. Wij hopen dat u daarvan verder werk wil maken. Wij zullen het dossier met veel interesse volgen.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel u uiteraard als volksvertegenwoordiger van Oostende deze vraag – niet dat ik mij uitsluitend over regionale problemen wil buigen – maar ik vermoed dat dit mogelijk ook wel een probleem zou kunnen zijn in andere regio's.

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?

Het probleem is dat sinds 14 december 2003 de IC trein Eupen–Brussel-Oostende twee minuten later vertrekt maar ook twee minuten later aankomt in Oostende, namelijk om 18 minuten na het uur. Reden daarvan zijn de werken aan de spoorlijn tussen Gent en Brugge waar men gedurende verschillende jaren bezig zal zijn met de aanleg van een bijkomend spoor. Het probleem is nu dat bus 62A met bestemming Torhout vertrekt om 21 minuten na het uur. De trein komt dus aan 18 minuten na het uur waardoor er een aansluitingstijd van drie minuten is. Het protocol tussen de NMBS en de Lijn bepaalt dat er telkens een optimale aansluitingstijd moet zijn van 5 minuten om de reizigers de mogelijkheid te geven om over te stappen. Het blijkt dus in deze situatie, waarbij de trein dan zelfs geen minuut vertraging mag hebben, onmogelijk om zich op tijd van de trein naar de juiste bushalte te begeven. Deze situatie is toch onaanvaardbaar en veroorzaakt menig pendelaar dagelijks heel wat tijdverlies. Het beheerscontract bepaalt immers dat er tussen trein en bus complementariteit moet zijn.

Ik had dan ook graag van u vernomen, mijnheer de minister, wanneer

deze uurregelingen zullen aangepast worden, want men blijkt niet van plan te zijn dit te doen. Het lijkt mij dan ook meer dan aangewezen, aangezien u niet bevoegd bent voor De Lijn, dat u hiervoor contact zou opnemen met uw Vlaamse collega van Mobiliteit, de heer Bossuyt, die bevoegd is voor De Lijn, met de vraag om daar toch een oplossing voor te vinden. Indien de werken maar een paar weken zouden duren, zou dit nog aanvaardbaar zijn, maar dit is een werk van lange adem en ik denk dan ook dat de uurroosters moeten aangepast worden.

03.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, alle treinen die via lijn 50A rijden kregen sinds 14 december 2003 2 minuten bijkomende rijtijd wegens de werken aan de Snelweg voor de aanleg van twee bijkomende sporen. Het probleem dat Bart Tommelein nu schetst komt naast een ander probleem waarmee ik geconfronteerd word door het feit dat die trein twee minuten later in Oostende aankomt, namelijk het feit dat de gepensioneerden hun kaart hierdoor een uur minder lang kunnen gebruiken en dergelijke, wat voor een aantal van die mensen echt een probleem is. Ik wil daarmee niets zeggen, Bart, want ik weet dat je soms kritisch staat tegenover die kaart.

De werken van de aanleg van de twee bijkomende sporen zullen pas eindigen in december 2006 en tot zolang zullen de 2 minuten bijkomende rijtijd behouden blijven. In de loop van 2005 zal deze bijkomende rijtijd zelfs tijdelijk verhoogd worden naar 3 minuten. Deze wijzigingen aan de dienstregelingen werden per briefwisseling door de NMBS overgemaakt aan De Lijn op 1 juli 2003 en eerder al mondeling aangekondigd op de Provinciale vervoerscommissie van 11 april 2003. De Lijn kan de dienstregelingen van bus 62A echter niet wijzigen door werken en omstandigheden op lange termijn op deze buslijn. We zitten daar dus een beetje vast, maar ik zal toch nog verder proberen er iets aan te doen.

Het gaat uiteindelijk toch over een langere periode, tot begin 2007. Ik vind het dus de moeite dat men die zaken op elkaar afstemt. Ik begrijp dat dit is gebeurd, maar dat het helemaal niet eenvoudig is. Het is een puzzel. Als men daaraan één zaak wijzigt, dan wijzigt het hele schema. Het gaat hier echter niet over enkele maanden, het gaat over een lange periode. Ik wil dus toch nog pogingen ondernemen om te onderzoeken of wij hier uit kunnen geraken. Het toeval wil dat buslijn 62A, waarover u het had, op dit ogenblik ook geconfronteerd wordt met een aantal omleggingen en werken op het traject. Wij zullen zien wat wij kunnen doen.

03.03 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik merk dat u dezelfde problematiek ziet als ik. De problemen van de gepensioneerden liggen mij ook na aan het hart, maar het gaat hier over werkende mensen die een volledige dagtaak hebben en soms meer dan een uur later thuis zijn, omdat zij die bus missen. Het gaat niet alleen over mensen die naar Torhout moeten, maar ook over mensen die op het platteland wonen. De enige manier om er te geraken is die bus. Niet iedereen heeft het geluk om in een grote stad te wonen, zoals Oostende, maar aangezien het over een lange periode gaat en gezien het belang van het openbaar vervoer, dat deze regering toch centraal stelt, zou hierover toch eens overleg gepleegd moeten worden.

03.02 **Bert Anciaux**, ministre: 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.

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.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2421 van de heer Bacquelaine en vraag nr. 2508 van mevrouw Tilmans worden ingetrokken.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in november 2003 heeft het Europees Agentschap voor de Luchtveiligheid een reglement uitgevaardigd omtrent de adoptie van algemene normen en procedures op het gebied van luchtvaartonderhoud. Die normen hebben betrekking op de vereisten van het personeel. Enerzijds, is er het deel kwalificaties en anderzijds het deel opleidingen. De kwalificaties gebeuren via de JAR 66, die de verschillende categorieën van licenties definieert. De JAR 147 zorgt voor de opleidingen en de verschillende organismen die instaan voor die opleidingen, proeftesten en dergelijke.

Voortaan zal dus elke Belg die een licentie vliegtuigonderhoud wil behalen verplicht moeten slagen in de examens, gedefinieerd per categorie: JAR 66 en binnen het organisme JAR 147. De nationale licenties zouden op deze wijze voor 2007 worden omgezet in de Europese. Personen die voor 1 juni 2001 een nationaal certificaat uitgeoefend hebben kunnen een JAR-66-licentie behalen overeenkomstig hun kwalificaties. Dat kan zonder bijkomende examens, de zogenaamde categorie 1. De omzetting kan evenwel wel beperkingen inhouden die het verschil weergeven tussen nationale licenties en JAR-66-licenties. De invoering van deze beperking is overgelaten aan de beoordeling van elke lidstaat zelf. Personen die een job gestart zijn na 1 juni 2001 moeten opleidingen volgen en proeven afleggen via de goedgekeurde organismen van de JAR 147 of categorie 2.

Daarover gaan al mijn volgende vragen. Hoe ver staat België met de omzetting van dit Europees reglement? Doen er zich hierbij eventueel problemen voor? Zal het Bestuur der Luchtvaart bijkomende beperkingen opnemen en zo ja welke en waarom?

Het Bestuur der Luchtvaart zou nog geen enkele luchtvaartschool goedgekeurd hebben als een goedgekeurd organisme JAR 147. Het risico bestaat dus dat de studenten van categorie 2 opnieuw moeten beginnen met hun opleiding als dit niet snel goedgekeurd wordt. Hebt u een idee wanneer uiteindelijk het Bestuur der Luchtvaart deze goedkeuring zal geven? Bij een gebrek aan goedkeuring van de JAR 147 zou uiteindelijk het Bestuur der Luchtvaart zelf instaan voor het organiseren van de proeven. Zijn er daarvoor planningen gemaakt? Is er daaromtrent communicatie?

Uiteindelijk is ook de vraag wat het financiële kostenplaatje is voor de Belgische werknemers die naar het buitenland zouden moeten gaan om opleidingen te volgen indien dit uiteindelijk de enige uitweg zou zijn. Mijnheer de minister, kan u zich daarmee akkoord verklaren? De vraag is ook ten laste van wie een eventuele extra kostprijs zal vallen.

04.01 Inge Vervotte (CD&V): En novembre 2003, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a promulgué un règlement européen 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 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik ga ervan uit dat deze vragen eveneens nut moeten hebben voor mensen die minder deskundig zijn dan mevrouw Vervotte. Daarom zal ik beginnen met een uiteenzetting over een aantal zaken zoals JAR zodat iedereen kan volgen. Ik hoop dat u me dat niet kwalijk neemt.

De **voorzitter**: Integendeel, mijnheer de minister.

04.03 Minister **Bert Anciaux**: Het letterwoord JAA staat voor Joint Aviation Authorities. JAA is een lichaam van the European Civil Aviation Conference (ECAC) dat een intergouvernementele organisatie is. De JAA is een samenwerkingsverband tussen de burgerlijk regulerende luchtvaartoverheden van de deelnemende landen. De JAA is in deze commissie reeds een aantal keren ter sprake gekomen. Ik weet niet of veel collega's altijd wel mee zijn.

Om een zo groot mogelijk toepassingsgebied te ontwikkelen in de Europese Unie zal de JAA overgaan in het European Aviation Safety Agency, het EASA dat alle functies en activiteiten van de JAA zal overnemen. Vanaf dat ogenblik wijzigt de nomenclatuur. Het voorvoegsel JAR verandert in PART. Dit is reeds het geval voor sommige onderdelen van JAR.

De lidstaten zijn overeengekomen om samen te werken in de ontwikkeling en de implementatie van gezamenlijke regels en standaardprocedures in verband met de luchtvaartvoorschriften. Een van hun objectieven is door middel van samenwerking een zo hoog en consistent mogelijk veiligheidsniveau te bereiken binnen de lidstaten van de JAA.

Daarom dient voor het ontwikkelen van standaardprocedures en het actueel houden van bestaande reglementeringen ook de opleiding van personeel binnen het toepassingsgebied op een uniforme wijze geregeld te worden.

JAA-normen en vereisten worden aangeduid met een nummer dat voorafgegaan wordt door JAR, dat staat voor Joint Aviation Requirements. De JAR's hebben de kracht van een verordening en zijn van kracht in de volgende domeinen: vliegtuigdesign, vliegtuigbouw, vliegtuigoperaties, vliegtuigonderhoud, vergunningen van luchtvaartpersoneel en dies meer.

Sinds een aantal jaren past de DGLV, het directoraat-generaal van de Luchtvaart op verschillende domeinen de JAR-criteria en – voorschriften toe van de JAA, de Joint Aviation Authorities.

Alles wat met flight licenses te maken heeft, draagt het kenmerkende acroniem met een toevoegend nummer. De JAR-FCL 1 zijn piloten van vliegtuigen. Dat wordt geregeld door het koninklijk besluit van 10 januari 2000. De JAR- FCL 2 zijn piloten van helikopters, wat binnen enkele weken gereed zal zijn. De JAR-FCL 3 is de medische geschiktheid van piloten. Dat is het koninklijk besluit van 5 juni 2002.

De JAR's die handelen over vergunningen voor onderhoudspersoneel van vliegtuigen boven de 5700 kilogram worden aangeduid als JAR-66. JAR's in verband met de erkenning van onderhoudsorganisaties en bedrijven worden aangeduid als JAR-145 en JAR's in verband met

04.03 **Bert Anciaux**, ministre: 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. 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

de erkenning van opleidingsorganisaties voor onderhoudstechnieken voor vliegtuigen worden aangeduid als JAR-147.

Nu kom ik tot de antwoorden op de duidelijke vragen die collega Vervotte heeft gesteld. Ik vrees echter dat het een beetje technisch zal zijn.

Ten eerste, zoals reeds geantwoord op uw vraag van 24 november 2003 wordt op dit ogenblik door het directoraat-generaal Luchtvaart het koninklijk besluit van 8 april 2003 betreffende het certificeringspersoneel overeenkomstig de JAR-66-norm en de omzendbrief AIRW-19 van 29 juli 2002 toegepast. Het koninklijk besluit omschrijft de voorwaarden voor het verkrijgen van een JAR 66-vergunning en laat toe de nationale voorrechten om te zetten naar de JAR-66-normen. De omzendbrief AIRW-19 voorziet in de overgang van het ene systeem naar het andere zodat het personeel dat een opleiding is begonnen in het kader van een JAR-145-machtiging deze opleiding volledig kan afwerken, kan worden gemachtigd als certificeringspersoneel en uiteindelijk de omzetting van zijn voorrechten naar een JAR-66-vergunning kan verkrijgen.

De Europese reglementering met betrekking tot het certificeringspersoneel dat de JAR-66-reglementering vervangt, zal in België worden toegepast vanaf 28 september 2005 voor de luchtvaartuigen boven de 5700 kilogram – dat gaat over het domein van de JAR-66 – en vanaf 28 september 2006 voor de vliegtuigen van 5700 kilogram en minder. De data komen overeen met de afwijkingen zoals toegestaan door de Europese Commissie.

Ik zal u straks een kopie geven van mijn antwoord. Anders wordt het toch ingewikkeld.

Op dit moment vraagt de omzetting van de JAR-FCL 2 – de burgerlijke vergunning voor bestuurders van helikopters – enorm veel werk van het DGLV.

Het schrappen van een nationaal systeem om te komen tot een JAR-systeem is niet eenvoudig. Ik zal erop toezien dat de hoeveelheid werk dat het DGLV moet verzetten geen nadelige invloed heeft op de erkenning van de mensen die hun brood moeten verdienen met een JAR-66-vergunning.

Ten tweede, bij de omzetting worden geen bijkomende beperkingen opgelegd. De procedure van omzetting laat de betrokken personeelsleden toe de huidige rechten tot certificering te behouden. Deze huidige rechten werden vastgelegd in gemeenschappelijk overleg met de belangrijkste diensten voor technisch onderhoud. Dat is in eerste instantie natuurlijk ons aller Sabena Technics en verder EAT, DAT, VLM en LHT. De beperkingen die na omzetting van de JAR-66-vergunningen worden ingeschreven, worden bepaald door de verschillen tussen de JAR-66-norm en de nationale eisen en worden geenszins door het Directoraat-generaal Luchtvaart bijkomend opgelegd. Onlangs werd zelfs, in samenspraak tussen industrie en DGLV, nog een aantal versoepelingen doorgevoerd.

Ten derde, de organismen die een erkenning PART 147 wensen te verkrijgen, moeten beantwoorden aan de PART 147-reglementering inzake de middelen, het personeel, de inhoud en de duur van de

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 de la DGTA 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-Ostende souhaiteraient demander un agrément pour la formation de base. Compte tenu du montant élevé des investissements, la Direction générale du Transport aérien se concertera avec les acteurs concernés et formulera ensuite une proposition dans ce cadre. La formation théorique peut

opleidingscursussen en de procedures. Het organisme moet een aanvraag tot erkenning indienen bij de Dienst Vergunningen van het Directoraat-generaal Luchtvaart, dat nagaat of het betrokken organisme beantwoordt aan de voorwaarden zoals opgelegd door de reglementering. Er is in een procedure van administratieve en technische controle voorzien vooraleer de erkenning wordt gegeven. Er kan een erkenning worden verkregen voor, ten eerste, de basisopleiding en, ten tweede, de vliegtuigtype gebonden opleiding. Beide onderdelen bestaan op hun beurt uit een theoretisch en een praktisch gedeelte.

Van de in België gevestigde bedrijven beschikt op dit ogenblik alleen Sabena Technics over de PART 147-erkenning voor het theoretische gedeelte van de aan het vliegtuigtype gebonden opleiding. De erkenning werd uitgereikt op 26 februari 2004. Wat het praktijkgedeelte betreft van de vliegtuigtype gebonden opleiding, is een audit gepland tijdens de opleidingssessies die worden georganiseerd door Sabena Technics. Waarschijnlijk zal dat gebeuren gedurende de maand mei 2004. Indien de resultaten van deze audit positief zijn, verkrijgt Sabena Technics ook het PART 147-certificaat van de vliegtuigtype gebonden opleiding voor het praktijkgedeelte.

Sabena Technics heeft dan, wat de vliegtuigtypegebonden opleiding betreft, zowel de theorie- als de praktijkerkenning van basisorganismen. Drie organismen hebben bij het Directoraat-generaal Luchtvaart hun intentie te kennen gegeven om een erkenning aan te vragen voor de basisopleiding. Behalve het reeds genoemde Sabena Technics gaat het om WAN, Wallonnie Aerotraining Network, en de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende. Er werd evenwel nog geen concreet aanvraagdossier ingediend door een van deze drie organismen.

Omdat deze materie voor iedereen nogal complex is en de investeringen zeer hoog en kostelijk zijn, heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart, met de bedoeling een meer kostenefficiënte organisatie te verkrijgen en het proces van de erkenning te versnellen, het initiatief genomen om met alle betrokkenen om de tafel te gaan zitten en een voorstel uit te werken.

Het idee is eenvoudig en wordt reeds toegepast aan de andere zijde van de taalgrens. Zoals het WAN een samenwerkingsverband is tussen TNT in Luik, voor de praktijk, en CEMI, Centre d'Excellence en Maintenance Aéronautique, voor de theorie, kan een school de theoretische opleiding geven en een onderhoudsbedrijf de praktijkopleiding verzorgen. In deze win-win-situatie blijven beide bij hun core business. De betrokken bedrijven en scholen moeten natuurlijk zelf wel het initiatief nemen om tot een onderling akkoord van taakverdeling te komen.

Ten vierde, in geval geen van de reeds vermelde organismen de nodige erkenning zou aanvragen of verkrijgen, overweegt het DGLV het nodige te doen om de examens Basic, en niet de opleiding, zelf te organiseren. Een datum voor een eerste sessie werd nog niet bepaald. Er worden stappen gezet bij de JAA, die optreedt voor rekening van de ESA, om de vragenbank te gebruiken met de vragen nodig om de examens voor zowel het verkrijgen van een JAR-66-vergunning als voor het opheffen van de beperkingen te kunnen

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. Les pouvoirs publics n'envisagent toutefois pas d'intervenir financièrement à cet égard. 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.

organiseren.

Ten vijfde, het eventuele aantal kandidaten en de kostprijs van een dergelijke opleiding in het buitenland zijn mij niet bekend. In ieder geval zal een opleiding in het buitenland meestal wel duurder zijn dan in het binnenland. Het is belangrijk om te weten dat het niet verplicht is om een opleiding te volgen. De examens mogen worden afgelegd zonder de verplichting een voorafgaande opleiding te volgen.

Natuurlijk is de kans op slagen groter met dan zonder een opleiding gevolgd te hebben.

Ten zesde, indien het DGLV, bij ontstentenis van concrete aanpak vanwege de industrie en de onderhoudsbedrijven zelf, de examens zou organiseren, zou dat een organisatorisch alternatief bieden. De overheid overweegt niet financieel in te springen voor personen en bedrijven die eventueel het slachtoffer zouden worden van een gebrek aan privé-initiatief. Zelfs voor één persoon, individueel, zal het DGLV een examen inrichten indien daarvoor de aanvraag komt. Er is geen beletsel dat een individu in het buitenland een opleiding volgt en in zijn vaderland in zijn moedertaal examens aflegt.

Het zal u wellicht interesseren dat sinds mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nummer 0060 van 24 november 2003 omtrent de uitreiking van de JAR-66-vergunning voor onderhoud van luchtvaartuigen en de aanpassing van de aanvraagformulieren, waarop u terecht kritiek had, er ondertussen reeds ongeveer honderd tachtig JAR-66-vergunningen afgeleverd werden door het DGLV. Meestal werden die vergunningen op individuele basis afgeleverd, dus niet via bedrijven die vliegtuigonderhoud doen. Maar in de zeer nabije toekomst zullen Sabena Technics, DHL, VLM per bedrijf een groot aantal dossiers indienen zodat onderhoudstechnici via de collectieve weg van de onderneming waarvoor zij werken, de vergunning JAR-66 verkrijgen. Daarover zijn de nodige afspraken reeds gemaakt.

Mijnheer de voorzitter, dat klinkt allemaal vrij technisch. Ik deel echter de mening van mevrouw Vervotte betreffende het belang van de sector van het luchtvaartonderhoud en ook de verantwoordelijkheid die de politiek verantwoordelijken daarin moeten nemen. Ooit was België wereldleider voor het onderhoud door Sabena Technics van alles wat met Boeing te maken had. Ik zal mijn persoonlijke visie niet geven over de stomiteiten die daaromtrent in het verleden zijn gebeurd. In ieder geval, als wij enigszins kunnen bereiken die naam van Sabena Technics hoog te houden, dan zal ik daar alles voor doen.

04.04 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, wat betreft een aantal zaken ben ik gerustgesteld. Het lijkt allemaal een technische materie, maar uiteindelijk gaan het wel om minimaal 2000 personen daarom wilde ik de vraag ook stellen. Ik heb ook antwoord gekregen op de vraag hoeveel erkenningen er nu inderdaad al zijn en wanneer men dan ziet dat er nog maar 180 werknemers met een vergunning zijn, dan blijkt dat er inderdaad toch wel enige achterstand is.

Ik hoop dat ik goed begrepen heb dat er geen bijkomende voorwaarden zullen opgelegd worden want dat is natuurlijk heel belangrijk. We zien immers dat Duitsland, Frankrijk, Nederland en Groot-Brittannië hun omzettingen al gedaan hebben en het zou geen

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.

04.04 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

goede zaak zijn mochten wij bijkomende beperkingen hebben, wat concurrentievervalsing zou zijn.

Ik heb begrepen dat Sabena Technics hoogstwaarschijnlijk de licentie JAR-147 zal krijgen, maar voor mij blijft het nog wel onduidelijk of dat ook retroactief toegepast zal worden? Het gaat immers over mensen die een opleiding na 1 juli 2001 volgden. Als zij een erkenning krijgen in mei 2004 wat gebeurt er dan met de periode daartussen? Moeten zij dan opnieuw een opleiding volgen? Dit is nog een probleem dat open blijft.

conversion et des limitations supplémentaires chez nous se seraient traduites par une distorsion de la concurrence.

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?

04.05 Minister **Bert Anciaux**: ik denk dat ik het antwoord ken; maar ik ben er niet voor 100% zeker van. Ik zal het antwoord schriftelijk overmaken zodra ik volledig zeker ben.

04.05 **Bert Anciaux**, ministre: Je préfère ne pas improviser à ce sujet; je fournirai une réponse écrite à la commission.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, zodra u het antwoord aan de commissie overmaakt zal het worden verspreid tussen de leden en in het bijzonder bij mevrouw Vervotte.

04.06 **Inge Vervotte** (CD&V): Dit is niet onbelangrijk want de grote vrees die er leeft in de sector is dat betrokkenen opnieuw een opleiding moeten volgen, wat uiteraard extra kosten met zich meebrengt en waardoor het risico zou kunnen bestaan dat de bedrijven hun activiteiten door anderen laten doen en elders. U noemde trouwens een bedrijf, met name EAT, waarvan het mij verontrust dat het nog altijd geen aanvragen gedaan heeft, wat toch niet onbelangrijk is. SNBA, dus DAT, heeft geen onbelangrijk gedeelte ander onderhoudspersoneel dan dat van Sabena Technics. Het is goed om dat in het achterhoofd te houden. Vandaag is daar geen enkel probleem mee, maar we mogen toch niet verwaarlozen dat het hier toch nog over tweeduizend mensen gaat.

04.06 **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.

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

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 **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° 2372)**

05.01 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op de Ministerraad van 21 maart werden nog een aantal knopen doorgehakt inzake de Diabolo, een aantal zaken die reeds eerder in de pijplijn zaten en nu een officieel en financieel karakter hebben gekregen. Een aantal beslissingen inzake de spoorontsluiting van Zaventem is genomen. Vreemd genoeg en tot mijn verbazing zal die slechts tegen 2010 operationeel zijn richting Antwerpen. Ik dacht dat dat sneller kon. Blijkbaar zal men het niet versnellen.

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?

Intussen is niet duidelijk wat hiervan de gevolgen zullen zijn voor de rechtstreekse aansluiting van de luchthaven op het HST-net. Deze rechtstreekse aansluiting is echter van levensbelang voor de concurrentiepositie van de luchthaven. KLM en Air France, twee

maatschappijen waarvan wij de volgende jaren zeer veel concurrentie zullen ondervinden – maatschappijen die bovendien gaan samenwerken – zijn reeds rechtstreeks op het HST-net aangesloten of worden binnenkort aangesloten.

05.02 Minister **Bert Anciaux**: Luchthavens kunnen worden aangesloten op een HST-net, luchtvaartmaatschappijen niet.

05.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Schiphol en Parijs zullen of zijn reeds aangesloten op het HST-net. U kunt straks antwoorden, mijnheer de minister.

Ik kom terug tot mijn betoog. Enerzijds speelt de concurrentiepositie ten opzichte van KLM en Air France. Anderzijds kan het een groot voordeel zijn als korte afstandsvluchten kunnen vermeden worden op het ogenblik dat de HST-lijn in werking is en volop is ingeschakeld in het HST-net. Dat kan perspectieven bieden voor het verminderen van nachtvluchten.

Op 2 februari hebt u mij geantwoord dat het op dat ogenblik te vroeg was om uit te maken of de aansluiting van de luchthaven op het HST-net mee betrokken zou worden in de besprekingen met DHL. Het leek er u wel een belangrijk onderdeel van. Dit gold eveneens voor de bouw van een terminal in Zaventem. Op dat ogenblik kon u geen uitsluitsel geven. Ik heb dat laten rusten. Gelet op de Diabolo vraag ik vandaag meer duidelijkheid.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, welke concrete gevolgen zal de Diabolo hebben voor het treinverkeer tussen Zaventem en Brussel? Hoeveel rechtstreekse sporen zullen er zijn tussen de luchthaven en de Brusselse stations? Komt er een nieuw station in Zaventem, of wordt het bestaande station uitgebreid? Komt er een station voor Zaventem-Cargo en de vele mensen die werken in dit soort vrachtvervoer?

Ten tweede, wat is de totale kostprijs van dit project? Hoe wordt dit bedrag gespreid over de eerste zes jaar? Hoeveel zal de federale overheid betalen? Hoeveel wordt verwacht van de privé-sector? Men hoopt op een zekere cofinanciering. Misschien kunt u hierover duidelijkheid over geven.

Ten derde, op welke wijze zal de luchthaven verbonden worden met de HST? Zal de HST rechtstreeks het luchthavenstation kunnen binnenrijden, of zullen HST-reizigers eerst in Brussel Zuid of elders moeten overstappen? Loopt een en ander samen met Diabolo, of staat alles hier los van? Komt er op termijn een terminal voor de HST in Zaventem? Zo ja, tegen wanneer? Waarom wordt dit, vermits men toch met werken bezig is en een bepaalde ruimte schept, niet tegelijk gerealiseerd met de Diabolo? Zo neen, waarom niet? Wat is de kostprijs van zo'n terminal. Werden hierover gesprekken gevoerd met BIAC? Is BIAC bereid tot cofinanciering?

Ten slotte, in welke mate speelt de verbinding van de HST mee in de gesprekken met DHL? Kan de HST een deel van de vrachttrafiek op korte afstanden op zich nemen? Gebeurt dit op dit ogenblik elders? Heeft men daar zicht op? Meer algemeen – de vraag zal opnieuw opduiken naar aanleiding van de vragen over de recente

05.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): 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?

ontwikkelingen in Duitsland –, zou het nuttig zijn indien u enige toelichting kon geven inzake de problematiek van de HST en de stand van zaken in de gesprekken met DHL. We horen heel veel zeggen door DHL maar heel weinig door onze beleidslui. Blijkbaar is dit een taboe tot september.

Dat lijkt mij vrij onverstandig.

05.04 Minister **Bert Anciaux**: (...)

05.05 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Neen, er zijn echter weinig verklaringen van de regering geweest over de evolutie van de laatste dagen. Ik ga er niet dieper op in. Ik had u de vraag niet gesteld. Ze zal straks worden gesteld door mevrouw Vervotte. Ik heb u mijn vragen gesteld.

05.06 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ten eerste, het station Brussel Nationaal Luchthaven is momenteel een kopstation met drie perronsporen dat enkel toegankelijk is voor treinen uit de richting van Brussel, wat ook de eerste tak van de Diabolo is. Met de ingebruikname van de bocht van Nossegem, de tweede tak van de Diabolo, in december 2005 zullen er ook treinen vanuit de richting van Leuven rechtstreeks naar de luchthaven kunnen rijden.

Door het aanleggen van de noordelijke ontsluiting van de luchthaven richting Antwerpen en de terugkeerlus naar Brussel zullen de derde en de vierde tak van de Diabolo worden gerealiseerd en zal het station Brussel Nationaal Luchthaven een doorgaand treinstation worden. Uiteindelijk zal dat resulteren in vier sporen naar Brussel, namelijk de huidige twee sporen in het zuiden en de twee sporen van de terugkeerlus in het noorden. Er komen dus vier sporen naar Brussel.

Om de ontvangstcapaciteit van het huidige treinstation op de luchthaven uit te breiden met bijkomende perrons, zijn er verschillende mogelijkheden. Zij worden momenteel in detail onderzocht door een werkgroep van vertegenwoordigers van, enerzijds, BIAC, de NMBS, TUC-Rail en Eurostation. Een eventueel reizigersstation op Brucargo maakt geen deel uit van de publiek-private samenwerking, zoals ze door BIAC werd gecreëerd om de noordelijke ontsluiting van de luchthaven te realiseren. Tijdens het project MER, of het milieueffectenrapport, dat momenteel wordt uitgevoerd, zal de opportuniteit van een station op Brucargo worden onderzocht.

Ten tweede, de totale kostprijs van het Diabolo-project wordt geraamd op 410,9 miljoen euro, met de volgende spreiding in de tijd – dat wil zeggen wanneer het moet worden betaald. In 2004 gaat het over 1,9 miljoen euro, in 2005 over 9,4 miljoen euro, in 2006 over 28,8 miljoen euro, in 2007 over 68,6 miljoen euro, in 2008 over 135 miljoen euro, in 2009 over 114,3 miljoen euro en, ten slotte, in 2010 over 52,9 miljoen euro.

De verdeling van de totale kostprijs tussen de federale Staat en de privé-sector zal fiftyfifty zijn, 50-50. Een bijkomende evaluatie is bezig om de verdeelsleutel nauwkeuriger vast te leggen.

05.06 **Bert Anciaux**, ministre: 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 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

Ten derde, de vervollediging van de Diabolo zal, naast een uitgebreider binnenlands treinaanbod naar de luchthaven, de technische mogelijkheid bieden om ook hogesnelheidstreinen te ontvangen op de luchthaven. Het station Brussel Nationaal Luchthaven zal via de Diabolo aangesloten zijn op de nieuwe as Brussel-Mechelen-Antwerpen en de lijn Brussel-Leuven, zodat de HST's komende van Parijs, Amsterdam en Keulen rechtstreeks van deze internationale assen naar de luchthaven kunnen rijden. Met de liberalisering van het internationaal reizigersverkeer is het moeilijk het HST-aanbod van Brussel Nationaal Luchthaven op dit ogenblik te bepalen. Mogelijkerwijze zullen de meeste HST's uit Brussel Zuid komen. Dat heeft vanzelfsprekend ook te maken met het aanbod. Dit is dus perfect mogelijk op de drie assen, zowel HST Parijs, Amsterdam als Keulen.

Ten vierde, na uitvoering van werken – zonder dat ik er te veel de nadruk op leg, maar u hebt ondertussen ook al begrepen dat ik nooit meer spreek van Schaarbeek – zullen ten minste drie sporen van het station Brussel Nationaal Luchthaven 420 meter lang zijn zodat de HST's in Zaventem zullen kunnen stoppen. Anderzijds is de aanleg van een specifieke HST-terminal niet gepland zodat er daarvoor ook geen specifieke raming bestaat. Het is dus een HST-station zonder dat het een HST-terminal als dusdanig wordt.

Het richtplan van het station Brussel Nationaal Luchthaven heeft het voorwerp uitgemaakt van besprekingen met BIAC. Intussen zijn opnieuw besprekingen bezig om de indertijd gemaakte conclusies te actualiseren. Het is dus echt wel een dossier dat in beweging is. De spoorwerken van het station Brussel Nationaal Luchthaven zullen deel uitmaken van de werken die door de privé-sector gefinancierd zouden moeten worden.

Tot slot, wat DHL en het luik HST betreft, DHL heeft vroeger reeds zelf een project HST Vracht bestudeerd. Het bedrijf heeft beslist hiermee niet door te gaan. Zij zijn daar niet in geïnteresseerd. Ik laat onderzoeken in welke mate de HST een deel van de vrachtrafik voor kortere afstanden op zich kan nemen. Zoals ik reeds heb gezegd, kunnen we op dat moment eventueel ook kijken in hoeverre men in dat verband als overheid een aantal voorwaarden kan opleggen, precies wat die kortere trafieken betreft.

05.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat was op een aantal vlakken een verhelderend antwoord. Ik zal de details wel nog eens bestuderen. Ik heb nog een bijkomende vraag in verband met de HST. U zegt dat zowel de verbinding richting Antwerpen als de verbinding richting Leuven uiteindelijk de mogelijkheid zullen geven tot rechtstreekse ontvangst van HST-treinen – dat is belangrijk –, maar vanaf wanneer? Is dat voor Leuven al vanaf 2005, zodra de bocht van Nossegem er is, en voor Antwerpen pas vanaf 2010?

05.08 Minister Bert Anciaux: Nee, ik heb niet gezegd dat het voor Antwerpen pas in 2010 is, maar ik geef wel toe dat het zeer moeilijk zal zijn om dat te versnellen. Ik zeg voorzichtig dat dit gepland is voor 2010. Als wij die timing halen, dan is dat een stuk sneller dan wat oorspronkelijk was voorzien, namelijk 2012. Twee jaar is voor dergelijke werken wel een hele klus. Wat de rest betreft, beschik ik niet meteen over parate kennis. De afwerking van de lijn naar Keulen

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.

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

05.08 Bert Anciaux, ministre: 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.

vanuit Leuven is gepland voor 2005. Ik vraag mij af of de hele verbinding zal klaar zijn tegen dan, maar normaal gezien is dat wel zo gepland. De HST kan vandaag al naar Zaventem, maar dat is niet erg interessant op dit ogenblik.

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

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

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)

06.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat over het incident van maandag 12 april 2004 van een bijna-botsing van een DPM of een ULM – daarover bestaat discussie – en een Airbus. De near miss deed zich voor op een hoogte van 800 meter. Het Directoraat-generaal van de Luchtvaart heeft een onderzoek gestart, maar liet uitschijnen dat de pakkans gering is. Over de mogelijke gevolgen van een botsing lopen de meningen uiteen. Volgens de BeCA, de pilotenverenigingen, doen zich jaarlijks ongeveer 20 bijna-botsingen voor.

Mijnheer de minister, welke acties zullen terzake worden genomen? Werd reeds een actieplan opgesteld?

Dit gaat uiteindelijk ook over het hele dossier van het "zwartvliegen", als we het zo kunnen noemen, namelijk over iemand die zonder vergunning vliegt en de grijze zone waarin het "zwartvliegen" plaatsvindt. Volgens erkende vliegtuigsportverenigingen kan niemand hierop vat hebben. Wat gaat u als minister doen om het "zwartvliegen" tot een minimum of tot onbestaand te herleiden? Werd terzake een actieplan opgesteld?

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 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot wat de goegemeente aanneemt, dient de luchtverkeersleiding in België in handen van Belgocontrol voor het lagere luchtruim en van Eurocontrol voor het hogere luchtruim niet zozeer om vliegtuigen de weg te wijzen, dan wel om separatie te bewerkstelligen. Daaruit volgt dat het opvolgen van veiligheidsincidenten organiek en permanent is. Het laatste jaarrapport terzake van Belgocontrol van 2003 dateert van 12 maart 2004. Men telde in 2001 19 incidenten, waarvan 9 ernstig. In 2002 telde men 13 incidenten, waarvan 4 ernstig en in 2003 12 incidenten, waarvan 6 ernstig. Het door het geachte lid geciteerde getal 20 lijkt dus een ruwe schatting te zijn die inderdaad in de pers circuleert.

Als men onder "zwartvliegen" zowel vliegen zonder het brevet van piloot als vliegen zonder certificaat voor het vliegtuig verstaat, is het

06.02 Bert Anciaux, ministre: 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.

verschijnsel uitermate marginaal. Er gaat van tijd tot tijd een knutselaar eenmalig de lucht in, al is het slechts een paar meter hoog en ver. Hoe hij dan meestal naar beneden komt, daarop hebben wij meestal geen zicht.

Niet voldoen aan de eisen van geldigheid, zowel inzake toegelaten tijdsbestek als inzake territoriale bevoegdheid, is meer frequent en zowel disciplinair als strafrechtelijk volledig onder controle. Dit is het werkterrein van de directie Inspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

U vroeg om welke vliegtuigtypes het ging bij die twintig bijna-botsingen. Het ging in 2003 om vijf Airbusen, vijf Boeings, drie Avro's en één ATR. Op deze lijst van lijnvliegtuigen maakte één Cessna 182 uitzondering.

Dan uw laatste vraag. Hoe kunnen we dit voorkomen? Zoals onder het eerste punt uitgelegd, is het vermijden van near and air misses een constante bekommernis, zowel inzake het verfijnen van procedures ter voorkoming als inzake de controle op de naleving van de goede procedures. Ook op dit vlak heeft het Directoraat-Generaal Luchtvaart reeds eerder initiatieven genomen teneinde kwaliteitscontroles via audits en inspecties in belangrijke mate op te voeren. Daarbij werd het initiatief genomen om onder meer op basis van de recente Europese regelgeving inzake incidentenmelding in de luchtvaart en de oprichting van de Europese database terzake gefundeerde risicoanalyses te maken die toelaten zowel de inspecties als de audits toe te spitsen op probleemgebieden en desgevallend het gebied en de regelgeving aan te passen. Overigens zij erop gewezen dat ook de kwaliteitscontroleprocedure van de Belgische overheid het voorwerp uitmaakt van internationale audits door bijvoorbeeld de internationale burgerluchtvaartorganisatie IKO waar we het al regelmatig over hebben gehad. Vanuit het DGLV wordt er heel ernstig toegezien, ook wat de luchtverkeersleiding betreft, om ernstig te investeren in acties, veiligheidsplannen en dergelijke meer voor het voorkomen van incidenten. Het heeft soms ook met coördinatie te maken binnen de verkeersleiding zelf.

Het is een heel complexe aangelegenheid, maar er wordt verder in geïnvesteerd en we zijn op dit ogenblik bezig met de uitbouw van het controle-instituut. Het gaat om een onafhankelijk controle-instituut dat ook rond vliegtuigprocedures en dergelijke meer nauwer controles gaat uitvoeren. Tot daar, voorzitter, een antwoord op de vragen van onze collega.

06.03 Inge Vervotte (CD&V): Het is natuurlijk een moeilijk fenomeen, dat beseft ik ook wel. Ik zou het echter niet herleiden tot een aantal knutselaars die naar boven gaan en een paar seconden later naar beneden gaan. Ik denk dat we daar niet mee moeten beginnen. Het aantal accidenten is er, maar over hoeveel personen gaat het dan niet die vliegen zonder vergunningen en die geen accidenten veroorzaken?

06.04 Minister Bert Anciaux: Mevrouw Vervotte, voor alle duidelijkheid en om misverstanden te voorkomen, wil ik beklemtonen dat ik alleen gezegd heb dat ongevallen waarbij men én zonder brevet vliegt én zonder vergunning – zonder certificaat voor het vliegtuig – uiterst zeldzaam zijn.

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-estimer la gravité de ces quasi-collisions.

06.05 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, het zou interessant zijn te weten hoe de dienst bij het Directoraat-Generaal der Luchtvaart te werk gaat. Is het mogelijk een jaarverslag van de dienst te ontvangen? Op die manier zou ik te weten kunnen komen of de dienst zelf initiatieven neemt of pas reageert na een melding. Het is, mijns inziens, interessant te weten of de controles pro-actief gebeuren en hoeveel mankracht er kan worden ingezet voor veiligheidscontroles, die breder zijn dan dit specifiek punt. Er hebben controles plaats, meestal echter op aanvraag of na melding. Vraag is of er pro-actieve controle plaatsheeft en of er voldoende mankracht ter beschikking is. Het zou goed zijn hierover cijfers meegedeeld te krijgen.

06.06 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, collega's, men moet een onderscheid maken tussen de directie Inspectie van het DGLV en Belgocontrol als dusdanig en Eurocontrol die de opdracht hebben op te treden indien er zich flagrante fouten voordoen in de instructies binnen het vliegverkeer. Bovendien moet de inspectie van de DGLV nog toezicht houden op Belgocontrol om uit te kunnen maken of binnen de werking van Belgocontrol zich geen problemen voordoen die een veiligheidsrisico met zich meebrengen. Ik kan u verzekeren dat mijn administratie op dat punt zeer waakzaam is en uitdrukkelijk een aantal actieplannen rond veiligheid en het verkleinen van veiligheidsrisico's aan Belgocontrol oplegt.

Los daarvan krijgen we een controle-instituut dat daarbuiten een aantal reglementerende bevoegdheden van BIAC zal overnemen, gelet op de privatisering. BIAC bezat een groot deel reglementerende bevoegdheden inzake vliegtuigprocedures.

In de jaarverslagen kan men een en ander terugvinden, onder meer van Belgocontrol en BIAC. Wat het DGVL betreft, kan ik meedelen dat men bezig is met het opstellen van het tweede jaarverslag, in casu 2003. Ik hoop dat het van een iets betere kwaliteit zal zijn dan het eerste jaarverslag van 2002.

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, met betrekking tot DHL stijgt natuurlijk de onrust, alsook de vrees. Er zijn namelijk nogal wat berichten gekomen. Van werknemerszijde vreest men dat wat nu aan het gebeuren is, de voorbode is van de ontmanteling van het Europees knooppunt van DHL in Zaventem.

Eerst was er een verplaatsing van 150 ton vracht naar Keulen, dan kwam het bericht dat men besliste om nog eens 450 banen te laten verdwijnen, omdat een coördinatiecentrum wordt overgeheveld naar de hoofdzetel in Bonn. Daarbovenop kwam nog eens het bericht dat Europa de goedkeuring gaf voor subsidies, ten bedrage van 70,8 miljoen euro, voor een logistiek centrum in Leipzig.

06.05 Inge Vervotte (CD&V): 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?

06.06 Bert Anciaux, ministre: 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.

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

De opeenstapeling van al die berichten en alles wat wij hiervoor gekend hebben – ik ga daarover niet opnieuw uitweiden – zorgt er natuurlijk voor dat de onrust stijgt en dat men kijkt naar de regeringsverantwoordelijkheid in dit dossier. Uit alle mededelingen van de directie van DHL blijkt dat de subsidie niet het belangrijkste is, maar wel de capaciteit. Daarmee laten zij, volgens mij, wel in hun kaarten kijken. Men verandert zeer duidelijk van strategie en men is volgens mij bezig – ik sluit mij aan bij de mensen van de vakbond – met een ontmanteling van het Europees knooppunt.

Mijnheer de minister, hoe hoog schat u de kans in dat DHL in België blijft of, concreter, dat DHL-België een Europees knooppunt blijft? Minister Ceysens vertelde daarenboven dat ze een potje gevonden had met een aantal miljoenen euro, waarvan men eventueel gebruik kon maken. Wij behoren niet tot een doelstelling 1-gebied van Europa. Ik denk dus niet dat het naar het bedrijf zelf zal gaan. De vraag is voor wat dat potje dan zou dienen. Wat zullen infrastructuurwerken daaraan veranderen? Is dit de vraag die DHL stelt? Zijn er nog onderhandelingen of contacten met de regering? Blijft men de zaak voor zich uitschuiven naar de volgende regering? Beseft men dat het meer en meer duidelijk wordt, telkens er nieuwe berichten komen, dat men alles aan het voorbereiden is om het grootste knooppunt te ontmantelen, met een groot rechtstreeks en onrechtstreeks jobverlies tot gevolg?

07.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de vragen perfect en zal proberen er zo duidelijk mogelijk op te antwoorden. Ik wil alleen waarschuwen voor één zaak, met name dat men bij een aantal manoeuvres moet weten wie verantwoordelijk is voor wat. Als men door alle mogelijke zaken die u en ik lezen in de pers de onduidelijkheid en de onzekerheid bij de werknemers nog laat toenemen, dan heb ik daarbij heel veel bedenkingen. Ik herhaal dat ik zal proberen zo duidelijk mogelijk te zijn.

Het heeft geen zin te speculeren over de grootte van de kans of DHL al dan niet blijft. Zoals ik vorige vrijdag al heb verklaard, moet in eerste instantie DHL duidelijk zijn over de plaats waar het bedrijf zijn Europese hub wil vestigen en over het aantal jobs dat het daarbij belooft.

De Belgische overheid bepaalt tegen september 2004 binnen welk kader DHL kan uitbreiden op Zaventem of elders in België. DHL kan niet verwachten dat het een blanco cheque krijgt. De federale overheid zal zich daarin niet laten beïnvloeden door tegenstrijdige signalen van de kant van DHL.

Ik vraag heel uitdrukkelijk aan DHL dat het ook een aantal garanties geeft over de cijfers van de jobs die het belooft. Dat zijn straffe cijfers. Het is echter op zich niet moeilijk om straffe cijfers te geven en tegelijkertijd rechtsonzekerheid voor de huidige werknemers te realiseren. Ik zou graag hebben dat DHL én rechtszekerheid geeft voor de huidige werknemers én garanties en juiste cijfers geeft over de toekomstige tewerkstelling. Bovendien wil ik engagementen. U en ik hebben immers allemaal, van ver of van nabij, de sociale drama's in ons land meegemaakt. Ik wens niet dat in het dossier duizenden nieuwe arbeidsplaatsen worden beloofd, die dan op korte termijn wegvallen. Van een bedrijf dat veel vraagt van de omwonenden, moet

semaine.

La ministre flamande, Mme Ceyssens, 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: 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 concernés.

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

ook duidelijkheid worden gevraagd over de jobcreatie en over het jobbehoud.

Ten tweede, DHL moet ook duidelijk zijn over de investeringen in de vloot. Wat heeft DHL ervoor over om in België haar Europese hub te maken? Welke initiatieven en welke investeringen wil DHL realiseren om in België de uitbreiding van haar activiteiten aanvaardbaar te maken voor de bevolking?

Ik vind dat twee gerechtvaardigde vragen van mijn kant. Ik vind het vreemd dat daarop tot nu toe nooit duidelijk geantwoord wordt.

Ik heb steeds gezegd dat aangetoond moet worden of een verhoging van het aantal nachtvluchten boven de 25.000 al dan niet nodig is en dat een beperkte verhoging mogelijk is indien tegelijkertijd forse geluidsbeperkende maatregelen worden genomen.

Ik zeg nogmaals dat 25.000 nachtvluchten op dit ogenblik de grens is. Er is op dit ogenblik geen reden om aan te nemen dat een verhoging van die 25.000 nachtvluchten nodig is. In ieder geval is er geen sprake van om een blanco cheque te geven ten koste van een onduidelijk engagement op andere terreinen. Daaraan doe ik niet mee. Als er een ernstig dossier voorligt, dan zal de kans verhogen dat op een ernstige manier wordt nagegaan of eventueel een verhoging van die 25.000 nachtvluchten mogelijk is. Maar als er geen ernstig dossier voorgelegd wordt, vind ik het niet correct en bovendien misleidend en misdadig om een eis te stellen voor een verhoging van meer dan 25.000 nachtvluchten. Nogmaals, ik speel niet mee in een scenario van een blanco cheque. Op dit ogenblik stel ik terzake nuchter vast dat eerder de werknemer het slachtoffer is dan wel iemand anders. Het enige dat ik op dit ogenblik namelijk zie, is jobverlies in plaats van jobtoename.

Net als de Duitse overheid, zal ook België rekening moeten houden met de Europese regels voor staatssteun aan de luchtvaart in geval besloten zou worden een tweede luchthaven te gebruiken. De beslissing van de Europese Commissie inzake Ryanair te Charleroi toont aan dat slechts binnen een bepaald kader gewerkt kan worden. Ook voor Leipzig staat nog niet vast of dergelijke steun onverkort toegelaten is. De Ministerraad in Gembloers heeft aangetoond welke luchthavens bekeken zullen worden indien Zaventem geen optie is, namelijk Bierset en Jehonville, maar ook Chièvres moet niet uitgesloten worden, alhoewel ik persoonlijk niet geloof in de haalbaarheid van die laatste.

Ik ben niet bevoegd voor investeringen. Dat is een bevoegdheid van de Gewesten. Zij kunnen economische steun geven volgens de regels die u wel kent. Op dit ogenblik is het niet mogelijk – ook al geeft men een beetje die indruk – om meer dan 24 miljoen euro steun aan DHL te geven. Het gaat dan met name over het potje van 1 miljard oude Belgische frank die de Vlaamse regering niet heeft willen steken in een nieuwe luchtvaartmaatschappij. Het gaat om dat geld.

Er werd steeds gezegd dat men het opzij zou houden om te investeren in de luchthaven. De Vlaamse regering heeft dat geld dus steeds opzij gehouden om te investeren in de luchthaven, rechtstreeks in de infrastructuur van de luchthaven of onrechtstreeks in de ontsluiting en dergelijke. Specifiek voor een bedrijf kan dat

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.

echter niet. Voor ontsluiting en dergelijke meer kan dat geld echter wel worden gebruikt. Men wekt de indruk dat het geld onrechtstreeks naar DHL kan vloeien. Dat is niet juist, ook al zou men dat willen. Het geld moet ofwel rechtstreeks in de infrastructuur van de luchthaven zelf ofwel in de ontsluiting en dergelijke meer geïnvesteerd worden. In die zin kan dat wel aangewend worden en kan het nuttig zijn.

Ik ben er absoluut geen voorstander van om de zaak voor ons uit te schuiven. Het overleg wordt gedaan door een regeringsonderhandelaar. Het is de heer Dubois die werd aangesteld daartoe. Het is niet opportuun om nu commentaar te geven op de stand van zaken in verband met het overleg. Het is in elk geval nooit mijn bedoeling geweest – ik heb dat ook nooit onder stoelen of banken gestoken – om te wachten tot 1 september vooraleer hier licht in de duisternis zou schijnen. Mijnheer de voorzitter, collega's, dat is niet zo. Het is alleen een complex dossier. Het vraagt enige tijd. Liever snel duidelijkheid dan lang onduidelijkheid. Daarmee is niemand gebaat. Ik zeg nogmaals dat er door enerzijds, een aantal garanties op het gebied van werk en investeringen binnen het bedrijf DHL voor te leggen en anderzijds, door als overheid te zoeken naar een eventuele financiering voor bijkomende investeringen in de infrastructuur van de luchthaven, versneld klaarheid komt in het dossier.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, over één ding ben ik het eens met de minister, met name dat er niemand vraagt dat er een blanco cheque wordt gegeven. Iedereen vraagt engagementen, duidelijkheid en een transparant dossier. Alle bijkomende elementen in het dossier zorgen er echter voor dat men zich toch stilletjes aan de vraag stelt of de genomen beslissing om pas in september duidelijkheid te geven, kan worden aangehouden.

07.04 Minister Bert Anciaux: Voor 1 september.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): Ja. Kan men die beslissing aanhouden? Daarbij moeten we toch serieuze vragen stellen omdat iedereen ook weet dat het niet de bedoeling is het kalf te redden als het al verdrongen is. Ik denk dat iedereen ook weet dat men momenteel bezig is die beslissingen te nemen. Men zal die beslissing niet op 30 augustus nemen.

Ik vind het volgende punt wel spijtig. Iedereen vraagt duidelijkheid, maar in het bedrijf zegt men dat men daarvoor bij de regering moet zijn omdat het afhangt van de regering. Hier, in het Parlement, hoor ik eigenlijk dat het afhangt van DHL en van het dossier dat zij kunnen voorleggen. Daarom ben ik zeer ongerust. In dit dossier gaat het er niet om wie uiteindelijk gelijk heeft. Het is ook niet het probleem van DHL, maar ons probleem. Ik meen dat DHL nog altijd een heel belangrijke magneetfunctie heeft in Zaventem, ik meen dat dit Europees karakter zeer belangrijk is voor een exportland zoals België en ik durf nog niet te denken aan de gevolgen voor BIAC, Sabena Technics, EAT en alle grote en kleine toeleveranciers in cargo.

De minister wil garanties en duidelijkheid. Ik meen dat er inderdaad moet worden onderhandeld, maar als men ziet dat men in onze omgeving – die met de uitbreiding van Europa dicht bij de nieuwe lidstaten ligt – cadeaus geeft en dat men hier doet alsof men er geen belang bij heeft, dan vrees ik dat beslissingen die elders worden

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Je suis d'accord avec le ministre: nous ne pouvons pas donner à DHL un chèque en blanc.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): 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, 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

genomen wel eens niet zo goed zouden kunnen aflopen voor DHL. Mijn vraag is zeer duidelijk. Beseft iedereen dat dit niet het probleem is van DHL? Wij zijn evenzeer vragende partij in deze onderhandelingen en wij beseffen allen goed genoeg wat de rol en het belang van DHL is als magneetfunctie op de luchthaven en in België als exportland in het algemeen.

07.06 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, het is jammer dat men toch de partijpolitieke toer op gaat. In het dossier van DHL is de federale regering klaar en duidelijk. Ik denk dat ze in geen enkel ander bedrijf zoveel energie heeft gestoken. De regering is klaar en duidelijk dat zij alles wil doen om DHL hier te houden, maar wel binnen een leefbaar kader. Wat u nu doet, is doen alsof de federale regering geen interesse heeft in de eventuele bijkomende jobs die zouden kunnen worden gecreëerd door dit koerierbedrijf. Dit is niet correct. Mag ik nog enige voorzichtigheid aan de dag leggen als het gaat over internationale bedrijven?

Internationale bedrijven hebben zich hier in het verleden – en u weet er meer van dan ik – niet altijd zomaar aan alle engagementen gehouden. Ik vraag dus enig engagement en enige duidelijkheid. De regering wil er alles voor doen en heeft zich ertoe verbonden dat DHL onder de meest gunstige omstandigheden in dit land kan blijven. Als dat niet kan in Zaventem, zoeken we een andere plaats en een andere oplossing.

Eén september is niet het moment waarop de beslissing moet vallen, maar is de deadline, de uiterste datum waarvóór een beslissing dient te worden genomen. Dat kan veel vroeger gebeuren. Ik wil alleen klaar en duidelijk weten wat de noodzaak is. Als DHL maar één vraag heeft, met name op basis van een onduidelijk dossier een blanco cheque krijgen, dan kan dat niet. We bevinden ons niet in de woestijn. We hebben hier te maken met de problematiek dat Zaventem voor ons een van de meest belangrijke economische polen van dit land is en dat ik er alles voor over heb om dat zo te houden. Er wonen hier echter ook nog mensen en iedereen kent ondertussen wel de problematiek van de nachtvluchten. Het zomaar zonder meer optrekken boven een bepaalde grens is niet direct hetgeen zomaar kan worden aanvaard. Ik verlang als tegenprestatie een duidelijk engagement.

Ik wil er keihard voor vechten dat die jobs hier kunnen behouden blijven en er eventueel nog kunnen bijkomen. Ik ben in dit dossier een beetje voorzichtiger dan nogal wat anderen en ik koester enige argwaan. Ik wil de mensen niet voor ogen houden dat alles rozengeur en maneschijn is en dat alles in orde is. Dat is niet correct. Ik denk dat de werknemers van het bedrijf meer dan wie ook weten dat het niet allemaal rozengeur en maneschijn is. Ik vraag gewoon duidelijkheid. Is het abnormaal dat ik daarom vraag na alle commentaren die er zijn geweest? Ik denk van niet. Als een bedrijf zich wil verbinden om hier duurzame tewerkstelling te creëren, is de federale overheid de eerste om daarin partner te willen zijn en wij hebben ons ertoe verbonden een oplossing te zoeken, niet noodzakelijk in Zaventem, maar als het enigszins kan wel in Zaventem.

Een oplossing kunnen wij aan DHL geven, zonder meer. Vandaar vraag ik ook aan DHL om eindelijk eens te zeggen waar het op staat. DHL is trouwens geen geïsoleerd geval. Wij horen heel vaak de

d'autres essayent d'attirer l'entreprise en lui offrant des cadeaux.

07.06 **Bert Anciaux**, ministre: 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.

woordvoerder van DHL in dit land. Als wij echter buitenlandse vertegenwoordigers horen van Deutsche Post is dat niet altijd conform. Ook dat is niet allemaal abnormaal, maar dat kan men de regering moeilijk verwijten. Ik vraag dan ook solidariteit in dit dossier. Wij willen hetzelfde realiseren, maar er is in het verleden al te vaak een blind vertrouwen geweest. Ik heb terzake dan ook enig wantrouwen. Ik denk en ik vrees dat dit de enige reële houding is die ik in dit dossier kan hebben, een gezond wantrouwen in de hoop dat dit positief afloopt.

07.07 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt zelf gezegd dat u mijn bekommernis over het jobbehoud deelt. U hebt zelf gezegd dat u ook wakker ligt van het jobbehoud. Ik heb het dan nog niet gehad over de jobcreatie. Ik heb het alleen gehad over het jobbehoud. Daar ben ik de dag van vandaag zelfs niet meer zeker van.

07.08 Minister Bert Anciaux: Dat heeft niets met de uitbreiding te maken.

07.09 Inge Vervotte (CD&V): Ik heb u daarnet ook laten uitspreken, hoewel ik heel veel zin had om regelmatig te onderbreken. Ik heb dat niet gedaan. De heer De Buck, waarnaar u zelf hebt verwezen, zei duidelijk dat hij niet kan garanderen dat de 2.600 banen behouden blijven als DHL zou kiezen voor Leipzig of een andere locatie. Het dossier wordt onderzocht omwille van de keuze voor het uitbouwen van een Europees sorteercentrum. Dat is een uitspraak van de heer De Buck. Dat is geen uitspraak van Inge Vervotte die aan partijpolitiek doet. Dat is een uitspraak van de heer De Buck die woordvoerder is van DHL en die heeft het niet over de uitbreiding. Die heeft het over het behoud van de banen van vandaag.

Mijn enige bekommernis is de volgende. Daarom heb ik het ook óns probleem genoemd. Ik ga helemaal niet de partijpolitieke toer op. Ik heb hier vanuit de oppositie heel duidelijk gesteld dat het óns probleem is. Het is immers het probleem van elke burger die in België woont. Wanneer natuurlijk de ene zegt dat men wacht op de duidelijkheid van de andere en de andere zegt dat men wacht op de duidelijkheid van de ene, dan geraakt men er hoogstwaarschijnlijk niet uit. De vaststelling dat de feiten zich opstapelen en dat er om de week berichtgeving komt van DHL – over capaciteit die weggaat of over de opening van een ander dossier – en dat er geen gewijzigde houding is van de regering, maakt mij zeer ongerust en niet alleen mij, maar ook alle werknemers en alle omwonenden die daar vaak werknemer zijn.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.06 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.06 heures.*

07.07 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.

07.08 Bert Anciaux, ministre: C'est sans rapport avec l'extension.

07.09 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, n'est pas de nature à me rassurer.