



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

22-10-2003

22-10-2003

Après-midi

Namiddag

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

27/10/2003, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

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

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

27/10/2003, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Mme Martine Payfa au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations en matière de limitation de vitesse sur les routes" (n° 72)
Orateurs: **Martine Payfa, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions et interpellation jointes de
 - M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols aux alentours de Zaventem" (n° 258)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de jour et de nuit" (n° 289)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan du ministre sur le survol de Bruxelles" (n° 53)

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols de nuit" (n° 390)

- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des nuisances sonores à proximité de Zaventem" (n° 470)

Orateurs: **Hans Bonte, Bart Laeremans, Joëlle Milquet, Willy Cortois, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Motions 14

Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur « le report de la nouvelle loi relative à la circulation routière » (n° 364)

Orateurs: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de 17

- M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tarif sénior pratiqué par la SNCB" (n° 401)

- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tarif sénior de la SNCB" (n° 454)

Orateurs: **Bart Tommelein, Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur « l'exactitude des mesures de la vitesse » (n° 472)

Orateurs: **Willy Cortois, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

INHOUD

Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verklaringen van de minister inzake de snelheidsbeperking op de wegen" (nr. 72)

Sprekers: **Martine Payfa, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen en interpellatie van
 - de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan van het vliegverkeer in de omgeving van Zaventem" (nr. 258)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nacht- en dagvluchten" (nr. 289)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan van de minister in verband met het overvliegen van Brussel" (nr. 53)

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 390)

- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verdeling van lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 470)

Sprekers: **Hans Bonte, Bart Laeremans, Joëlle Milquet, Willy Cortois, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Moties 14

Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitstel van de nieuwe verkeerswet" (nr. 364)

Sprekers: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen van 17

- de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 401)

- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 454)

Sprekers: **Bart Tommelein, Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de correctheid van de snelheidsmetingen" (nr. 472)

Sprekers: **Willy Cortois, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 22 OCTOBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 OKTOBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 14.12 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Martine Payfa au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations en matière de limitation de vitesse sur les routes" (n° 72)

01.01 Martine Payfa (MR): Vous avez l'intention de faire passer la vitesse autorisée sur les routes nationales de 90 à 70 km/heure et de 70 à 50 sur les autres routes. Vous évoquez des réticences des francophones, ce qui laisse sous-entendre que l'opinion flamande serait majoritairement favorable à cette mesure.

Il faut rappeler que cette option n'a pas été retenue par le précédent gouvernement et ne figure pas dans l'accord de gouvernement. S'agit-il, dès lors, d'une opinion personnelle? L'accord de gouvernement privilégie la mise en œuvre de la récente loi sur la sécurité routière. Est-il opportun de rouvrir ce chantier législatif? En matière de sécurité routière, ce n'est pas tant le fait de décréter de nouvelles règles que la volonté d'appliquer effectivement les mesures existantes qui est déterminante.

Sur quoi repose ce projet? Cette mesure a-t-elle fait l'objet de contacts avec les Régions?

01.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): L'accord de gouvernement énonce la volonté de diminuer le taux annuel des victimes de la circulation de 33%, pour 2006, et de 50%, pour 2010. Pour y arriver, il faut prendre des mesures effectives qui vont plus loin que les propositions

De vergadering wordt geopend om 14.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verklaringen van de minister inzake de snelheidsbeperking op de wegen" (nr. 72)

01.01 Martine Payfa (MR): U bent van plan de toegelaten snelheid terug te brengen van 90 naar 70 km/uur op de rijkswegen en van 70 naar 50 op de overige wegen. U maakt gewag van terughoudendheid bij de Franstaligen, wat de indruk wekt dat een meerderheid aan Vlaamse kant deze maatregel zou steunen.

Men mag niet vergeten dat deze optie niet werd goedgekeurd door de vorige regering en dat zij niet voorkomt in het regeerakkoord. Is dit uw persoonlijke overtuiging? Het regeerakkoord geeft voorrang aan de uitvoering van de recente wet inzake de verkeersveiligheid. Is het opportuun om het wetgevend werk over te doen? Op het gebied van de verkeersveiligheid komt het er niet op aan om nieuwe regels uit te vaardigen, maar om ervoor in te staan dat de huidige maatregelen daadwerkelijk worden toegepast.

Waarop is deze maatregel gebaseerd en heeft de minister er contact over gehad met de gewesten?

01.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): In het regeerakkoord geeft de regering haar wens te kennen om het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers met 33 % te verlagen tegen 2006 en met 50 % tegen 2010. Om deze doelstelling te bereiken, dient men efficiënte maatregelen te treffen die verder

précédentes.

Je souhaite l'entrée en vigueur de la loi du 7 février aussi tôt que possible. Malheureusement, une faute législative exige une correction, que je souhaite introduire au plus vite afin de débattre ensuite du fond de cette loi au parlement.

Le contrôle sur les routes relève de la responsabilité du ministère de l'Intérieur. La responsabilité m'incombe de proposer des règles qui permettent d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par l'accord gouvernemental.

L'abaissement des limites de vitesse est basé sur une étude de l'IBSR qui établit une diminution sensible du risque en fonction de la diminution de vitesse proposée.

Je suis en train de rédiger un projet d'arrêté royal au sujet duquel je consulterai naturellement mes collègues ainsi que les autorités régionales.

01.03 Martine Payfa (MR): Les routes secondaires dont vous parlez sont-elles, en fait, les routes nationales?

01.04 Bert Anciaux, ministre (en français) : Oui, ce sont les routes nationales, où la limitation est fixée à 90 km/h.

L'incident est clos.

02 Questions et interpellation jointes de

- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols aux alentours de Zaventem" (n° 258)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de jour et de nuit" (n° 289)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan du ministre sur le survol de Bruxelles" (n° 53)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols de nuit" (n° 390)
- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des nuisances sonores à proximité de Zaventem" (n° 470)

02.01 Hans Bonte (sp.a-spirit): Ces derniers

gaan dan de eerdere voorstellen.

Ik wil de wet van 7 februari zo snel mogelijk in werking zien treden. Jammer genoeg dient er eerst nog een legislatieve fout te worden verbeterd. Ik wens deze aanpassing zo snel mogelijk aan te brengen, zodat het parlement vervolgens de inhoud van deze wet kan bespreken.

Voor de controle op de wegen is het ministerie van Binnenlandse Zaken bevoegd. Het is mijn verantwoordelijkheid regels voor te stellen die het mogelijk maken de in het regeerakkoord vastgestelde doelstellingen inzake veiligheid te bereiken.

De verlaging van de maximale toegestane snelheden stoelt op een studie van het BIVV waarin wordt gesteld dat het risico sterk vermindert naarmate de toegestane snelheid wordt verlaagd.

Ik werk momenteel een ontwerp-koninklijk besluit uit waarover ik uiteraard overleg zal plegen met mijn collega's en met de gewestelijke autoriteiten.

01.03 Martine Payfa (MR): Zijn de secundaire wegen waarover u het hebt in feite de rijkswegen?

01.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Het zijn inderdaad de rijkswegen waar de snelheid beperkt is tot 90 km per uur.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan van het vliegverkeer in de omgeving van Zaventem" (nr. 258)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nacht- en dagvluchten" (nr. 289)
- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan van de minister in verband met het overvliegen van Brussel" (nr. 53)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 390)
- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verdeling van lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 470)

02.01 Hans Bonte (sp.a-spirit): De laatste tijd

temps, nous avons pu prendre connaissance par divers canaux des propositions du ministres dans le dossier des vols de nuit. Il y a quelques semaines, le premier ministre avait plaidé pour la construction d'un second aéroport national. Quelque temps plus tard, il avait défendu l'idée d'un développement substantiel de l'aéroport de Zaventem. Je dois malheureusement relever là une contradiction.

Outre les nuisances sonores, de nombreux dossiers ont fait l'objet de décisions au cours des dernières années. Ainsi, il a été décidé de déplacer l'aéroport militaire, en vue précisément du développement économique. Des décisions ont également été prises en vue de réduire les nuisances sonores sur la plate-forme de l'aéroport. Toutefois, ces décisions n'ont pas encore été intégralement mises en oeuvre.

Qu'en est-il aujourd'hui du projet de second aéroport national et du développement de l'aéroport de Zaventem qu'envisageait le premier ministre? Ni la déclaration gouvernementale, ni le budget n'en font mention. Des points de vue formels ont-ils déjà été adoptés? Comment tout cela s'inscrit-il dans les propositions du ministre, qui ont suscité un vif émoi, comme nous avons encore pu le constater hier soir?

De nombreux avis divergent dans ce dossier, comme en témoignent les réactions flamandes et bruxelloises.

A l'époque de l'accord précédent, plusieurs groupes d'action ont saisi les tribunaux et un arrêt a été prononcé. Dans le cadre de cet arrêt, le juge a avancé plusieurs critères pour obtenir une répartition équitable. Il a également précisé qu'une répartition équitable n'a rien à voir avec les densités de population mais qu'elle est à mettre en corrélation avec le droit individuel à la quiétude maximale.

L'arrêt dit essentiellement que l'objectif d'une répartition équitable doit être mis en oeuvre par la définition d'une utilisation maximale des pistes d'atterrissage et de décollage et une répartition maximale des avions qui décollent et atterrissent. Le ministre a-t-il tenu compte de ce critère judiciaire dans le cadre de l'établissement de son plan?

Alors que les vols de nuit pendant le week-end sont perçus comme engendrant la nuisance la plus gênante, leur pondération dans les calculs de la répartition la plus efficace n'est pas très importante. S'agit-il d'un choix délibéré? Une adaptation est-elle encore envisageable?

hebben we via diverse kanalen inzicht gekregen in de voorstellen van de minister betreffende de nachtvluchten. Een aantal weken geleden hebben we de eerste minister horen pleiten voor een tweede nationale luchthaven en later ook voor een sterke uitbouw van de luchthaven van Zaventem. Ik bespeur toch een tegenstelling.

Naast het lawaaidossier is er in de voorbije jaren een aantal beslissingen genomen. Zo werd er beslist de militaire luchthaven te verplaatsen, precies met het oog op de economische ontwikkeling. Er werd ook een aantal beslissingen genomen op het vlak van het terugdringen van de lawaaihinder op het luchthavenplatform. Deze beslissingen zijn echter nog niet volledig uitgevoerd.

Hoe zit het nu met de tweede nationale luchthaven en met de ontwikkelingsmogelijkheden die de premier nog ziet in Zaventem? Noch in de regeringsverklaring, noch in de begroting vind ik daarover iets terug. Zijn hierover al formele standpunten ingenomen? Hoe valt dit te rijmen met de voorstellen die de minister op tafel heeft gelegd en die sterke emoties losweken, zoals gisteravond nog gebleken is.

In dit dossier worden heel wat tegenstrijdige meningen verkondigd, daarvan getuigen de Vlaamse en Brusselse reacties.

Ten tijde van het vorige akkoord heeft een aantal actiegroepen zich tot de rechtbank gewend, wat tot een arrest heeft geleid. De rechter schoof in dit arrest een aantal criteria naar voren om tot een billijke spreiding te kunnen komen. Hij maakte daarbij duidelijk dat billijke spreiding niets te maken heeft met bevolkingsdichtheden, maar met het individuele recht op maximale rust.

De kern van het arrest is dat de doelstelling van een billijke spreiding geïmplementeerd moet worden door het vastleggen van het maximumgebruik van de landings- en startbanen en het maximaal spreiden van landende en stijgende vliegtuigen. Heeft de minister bij de opstelling van zijn plan rekening gehouden met dit rechterlijke criterium?

De nachtvluchten tijdens het weekend worden ervaren als de meest hinderlijke en storende, maar toch krijgen zij niet zoveel extra gewicht in de berekeningen die worden gedaan om tot de meest efficiënte verdeling te komen. Is dat bewust? Is dit nog voor aanpassing vatbaar?

L'aéroport militaire n'a pas sa place à Zaventem. Il constitue une source de nuisance sonore au sol. Le ministre appliquera-t-il la décision relative aux dispositifs anti-bruit en terre et au hangar pour les essais de moteur, qui pourraient réduire cette nuisance sonore.

Quelle procédure sera-t-elle mise en œuvre pour que ce plan fasse l'objet d'une décision définitive et que nous disposions enfin d'un plan de répartition global pour la nuisance sonore de nuit ?

02.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Nous avons considéré ce plan de dispersion dans le cadre d'une approche nuancée et nous avons admis d'emblée qu'il constituait un progrès dans la mesure où l'idée de la concentration est abandonnée. Un début de dispersion est réalisé mais, sur une série de points, le plan devra faire l'objet d'ajustements. Le ministre Anciaux bute sur le même écueil que son prédécesseur : il répartit insuffisamment les vols dans le temps. La périphérie nord n'a jamais exigé de ne plus être survolée tout le week-end mais a surtout réclamé une répartition équitable la nuit. Ce nouveau plan de dispersion donne toutefois lieu à une nouvelle concentration la nuit à Perk et à Steenokkerzeel, le vendredi et le dimanche. Les vols de nuit doivent être dispersés au maximum entre les différentes régions et même au cours d'une journée. Toutes les zones doivent être traitées d'égale manière, en fonction des possibilités techniques.

La charge de bruit à Bruxelles chuterait de 20 pour cent. Comment le ministre obtient-il ce chiffre ? Comment aboutit-il à la division de la zone de Diegem ? Envisage-t-il une meilleure dispersion des vols de nuit en semaine à Perk ? Pourquoi un système d'atterrissage ILS n'est-il pas installé sur la 25-L ?

Où en sont les discussions avec les Régions ? Quand le plan sera-t-il sur la table du gouvernement fédéral ? Existe-t-il au sein du gouvernement un accord au sujet d'une ligne TGV directe vers Zaventem ? Comment ce plan sera-t-il ancré dans la loi ? Quel est le coût des deux halls d'essai des moteurs et du mur antibruit pour l'aéroport militaire ?

02.03 Joëlle Milquet (cdH): La cohésion ne semble pas renforcée sous cette législature. Des ministres sortent individuellement des plans sans qu'il y ait eu discussion au sein du gouvernement et malgré la teneur explosive du dossier.

De militaire luchthaven hoort niet thuis in Zaventem. Ze is de bron van veel grondlawaai. Zal de minister de beslissing over de aarden wallen en de proefdraailoods, die soelaas kunnen bieden voor dit lawaai, uitvoeren?

Welke procedure zal worden gevolgd om van dit plan een definitieve beslissing te maken en zo tot een totaal herverdelingsplan voor het nachtlawaai te komen?

02.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wij hebben dit spreidingsplan genuanceerd beoordeeld en meteen toegegeven dat het een vooruitgang betekent omdat de concentratie-idee wordt verlaten. Men maakt een begin van spreiding, maar op een aantal punten zal het plan moeten worden bijgesteld. Minister Anciaux maakt dezelfde fout als zijn voorganger: hij spreidt de vluchten onvoldoende in de tijd. De Noordrand vroeg nooit om het hele weekend geen vluchten te hebben, maar vroeg vooral een billijke spreiding 's nachts. Met dit nieuwe spreidingsplan ontstaat echter opnieuw concentratie boven Perk en Steenokkerzeel tijdens vrijdag- en zondagnachten. De nachtvluchten moeten maximaal gespreid worden over de regio's en ook binnen eenzelfde etmaal. Alle zones moeten op een gelijkwaardige manier worden behandeld, afhankelijk van de technische mogelijkheden.

De geluidsbelasting boven Brussel zou met 20 percent dalen. Hoe komt de minister aan dat cijfer? Hoe komt hij tot de verdeling in de zone Diegem? Komt er een betere spreiding van de nachtvluchten tijdens de week boven Perk? Waarom komt er geen ILS-landingssysteem op de 25-L?

Hoever staan de besprekingen met de Gewesten en wanneer wordt het plan in de federale regering besproken? Bestaat er binnen de regering een akkoord over een rechtstreekse HST-verbinding voor Zaventem? Hoe zal dit plan juridisch worden verankerd? Hoeveel kosten de twee proefdraaihallen en de geluidswal voor de militaire luchthaven?

02.03 Joëlle Milquet (cdH): De samenhang is er in deze zittingsperiode niet op vooruit gegaan. Ministers gaan solo en doen voorstellen zonder voorafgaand overleg binnen de regering en ondanks het explosieve karakter van het dossier.

Le nombre de réactions négatives indique l'absence d'une concertation avec les communes, le milieu associatif concerné et la Région bruxelloise, ce qui aurait pourtant été logique. En ce qui concerne plus particulièrement la Région, je m'étonne que les recommandations formulées par le parlement en juillet 2003 sur l'interdiction de tous les vols de nuit entre 23 heures et 6 heures, la limitation des quotas de bruit et l'opposition à tout accroissement de la dispersion des routes n'aient pas été suivies d'effet. On entend beaucoup le ministre bruxellois de l'Environnement sur le sujet, mais peu Daniel Ducarme.

Les bases de votre plan sont soumises à caution. Une controverse scientifique et technique s'élève sur l'analyse des nuisances sonores et du nombre de vols dans le cadre de l'utilisation de la route Onkelinx. Le nombre de vols serait en effet de quasiment 4,4 avions par nuit au lieu de 3,2 avec des pointes jusqu'à 7 ou même 10. Est-ce exact?

Les normes acoustiques ne semblent pas respectées non plus : on fait état d'un dépassement dans 90% des cas. Comment vos constats peuvent-ils à ce point diverger? Ne serait-il pas temps d'utiliser des méthodes d'analyse plus fiables et plus coordonnées? Comment peut-on prétendre à une évaluation correcte des zones lorsque l'on sait que pour certaines d'entre elles comme la zone 3 il n'y a pas beaucoup de sonomètres?

En outre, les accords de gouvernement prévoyaient que toute décision devait se prendre après une évaluation précise des zones survolées pour aboutir à un cadastre du bruit. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait? Et si vous décidez d'organiser ce cadastre, comment allez-vous le faire de manière objective et concertée?

Ensuite, la déclaration gouvernementale parle de la répartition équitable des nuisances, ce qui ne revient pas à disperser sur les zones les plus peuplées les nuisances que l'on pourrait réduire sur des zones beaucoup moins peuplées.

On ne peut plus se permettre d'avoir des plans qui changent sans arrêt et créent une insécurité juridique et économique en termes de politique immobilière de la région. Une vision équitable des choses serait de retirer de ce plan ce qui n'a pas reçu l'aval du gouvernement, de mettre tous les acteurs ensemble, et de reprendre ce dossier à zéro. Cela demande une nouvelle méthode qui soit

Het aantal negatieve reacties wijst op de afwezigheid van overleg met de gemeenten, de betrokken verenigingen en het Brussels Gewest, wat nochtans de logische gang van zaken was geweest. Wat het Brussels Gewest meer in het bijzonder betreft, verbaast het mij dat de door het parlement in juli 2003 geformuleerde aanbevelingen over het verbod van alle nachtvluchten tussen 23 uur en 6 uur, de beperking van de geluidsquota en het verzet tegen elke grotere spreiding van de vliegroutes niet werden nageleefd. Hierover voert de Brusselse minister van leefmilieu vaak het woord, maar zelden Daniel Ducarme.

Uw plan wankelt op zijn grondvesten. Er heerst een wetenschappelijke en technische controverse over de analyse van de geluidsoverlast en het aantal vluchten bij toepassing van de route Onkelinx. Er zouden in werkelijkheid bijna 4,4 in plaats van 3,2 vliegtuigen per nacht opstijgen met pieken tot 7 en zelfs 10 vluchten per nacht. Klopt dat?

De geluidsnormen zouden ook niet worden nageleefd: er wordt gezegd dat de geluidsnormen in 90 % van de gevallen worden overschreden. Hoe is het mogelijk dat uw metingen hier zodanig van afwijken? Wordt het geen tijd om betrouwbaardere en beter gecoördineerde analysemethoden te gebruiken? Hoe kan men het hebben over een correcte evaluatie van de zones wanneer men weet dat er in bepaalde zones, zoals in zone 3, niet veel geluidsmeters staan opgesteld.

Bovendien bepaalde het regeerakkoord dat er slechts een beslissing kon vallen na een precieze evaluatie van de zones die overgevlogen worden. Die evaluatie zou haar weerslag vinden in een kadaster van het geluid. Waarom is dat nog niet gerealiseerd? En als u beslist dit kadaster op te stellen, hoe zal u te werk gaan om de objectiviteit en het overleg te garanderen?

Daarnaast heeft men het in de regeringsverklaring over de billijke spreiding van de geluidshinder, wat echter niet gelijk staat met het spreiden van de geluidshinder over de dichtstbevolkte gebieden terwijl men die hinder zou kunnen verkleinen door hem te spreiden over minder bevolkte gebieden.

Het is niet langer geoorloofd de plannen voortdurend te veranderen en zo een juridische en economische onzekerheid op het vlak van het vastgoedbeleid in deze regio te creëren. Een evenwichtige visie zou erin bestaan dat men wat de regering niet heeft goedgekeurd uit dit plan weert, dat men alle betrokkenen zou bijeen brengen en dat men van nul zou herbeginnen. Daarvoor is een

objective. Il faut donc un organisme public indépendant de BIAC et de Belgocontrol pour analyser les nuisances sonores.

Par ailleurs, ne serait-il pas opportun de faire le lien entre les décisions que nous allons prendre et les choix transparents qu'on va opérer sur le plan du développement de l'aéroport de Zaventem? Pour le choix d'un troisième aéroport international, ne serait-il pas opportun d'augmenter les concertations avec les Régions et d'avoir un débat sur la politique aéroportuaire en Europe?

Le débat ne peut se limiter au problème des vols de nuit.

02.04 Willy Cortois (VLD): Ce plan de dispersion s'inspire de l'arrêt de la cour d'appel sur la dispersion maximale des vols et le droit de tout individu à ne subir que des nuisances minimales. Nous soutenons ce plan et constatons que les réactions qu'il suscite sont modérément favorables dans la périphérie nord et plutôt défavorables dans la périphérie est. Quant à Bruxelles, elle ne se prononce pas encore.

Quels points de ce plan pourraient, au besoin, encore être adaptés? Qu'entendez-vous par « ce plan est à prendre ou à laisser »?

La concentration des vols a été ressentie par les habitants comme inéquitable. L'essentiel, c'est que des normes identiques s'appliquent sur les territoires bruxellois et flamand. Est-ce possible et, si oui, comment y veiller? La solidarité interrégionale ne devrait-elle pas jouer dans ce dossier?

02.05 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Lors de l'élaboration du plan visant à réduire les nuisances sonores engendrées par l'aéroport de Zaventem, j'ai tenu compte de l'accord de gouvernement et de l'arrêt de la Cour d'appel. Les deux documents plaident pour une répartition équitable. Alors que le juge était d'avis qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte de la densité de la population, j'en ai pour ma part tenu compte. Ce plan rompt en effet avec la politique de concentration.

Après ma nomination, j'ai chargé un groupe de travail indépendant composé d'experts de BIAC, de Belgocontrol et du directeur général de la navigation aérienne d'élaborer un plan de répartition concret. J'estimais qu'il s'agissait là d'un gage d'objectivité.

nouvelle manière de travailler doit être objective. Il faut donc un organisme public indépendant de BIAC et de Belgocontrol pour analyser les nuisances sonores.

Is het bovendien niet aangewezen dat er een verband wordt gelegd tussen de beslissingen die we gaan nemen en de transparante keuzes die zullen worden gemaakt inzake de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem? Zou het niet beter zijn dat er over de keuze van een derde internationale luchthaven meer overleg wordt gepleegd met de Gewesten en dat er een debat komt over het luchthavenbeleid in Europa?

Het debat overstijgt het probleem van de nachtvluchten.

02.04 Willy Cortois (VLD): Dit spreidingsplan is geïnspireerd op het arrest van het hof van beroep over de maximale spreiding van de vluchten en het recht op minimale hinder voor ieder individu. Wij staan daarachter en stellen vast dat de reacties gematigd gunstig zijn in de Noordrand en eerder ongunstig in de Oostrand. Brussel spreekt zich nog niet uit.

Waar kan het plan desnoods nog worden aangepast? Wat betekent 'dat het plan te nemen of te laten is'?

De concentratie van de vluchten werd terecht als onrechtvaardig gevoeld. Fundamenteel is dat zowel op het Brusselse als op het Vlaamse grondgebied dezelfde normen gelden. Is dat mogelijk en hoe? Moet de gewestelijke solidariteit hierin niet meespelen?

02.05 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Bij de uitwerking van het plan om de geluidsoverlast van de luchthaven van Zaventem aan te pakken heb ik rekening gehouden met het regeerakkoord en het arrest van het hof van beroep. In beide documenten wordt gepleit voor een billijke spreiding. De rechter was daarbij van mening dat geen rekening moest worden gehouden met de bevolkingsdichtheid, terwijl ik daar wel rekening mee heb gehouden. Dit plan breekt inderdaad met het concentratiebeleid.

Na mijn benoeming heb ik een onafhankelijke werkgroep met experts van BIAC, Belgocontrol en het directoraat-generaal Luchtvaart belast met de uitwerking van een concreet spreidingsplan. Ik was van mening dat dit de objectiviteit ten goede zou komen.

En quoi consiste ce plan? Premièrement, l'utilisation des pistes est répartie sur la base du modèle de fréquence. Les conséquences de cette mesure sont perceptibles dans les zones qui jouxtent l'aéroport. Deuxièmement, la répartition au niveau des routes est perceptible dans les zones un peu plus éloignées de l'aéroport. Troisièmement, de nouvelles prescriptions opérationnelles encadrent la répartition et permettent de limiter les nuisances sonores. Il sera ensuite procédé à des mesures sérieuses afin de vérifier si les objectifs sont véritablement atteints. Il s'agit de ce que l'on appelle le troisième cadastre sonore. Enfin, si le deuxième cadastre indique une répartition importante et équitable, les travaux validés pourront commencer. S'il apparaît que des corrections doivent être apportées, je n'hésiterai pas à les apporter.

Je ne me suis jamais fait d'illusions quant à une répartition idéale. Des personnes qui ne subissent pas de nuisances aujourd'hui en subiront demain.

(En français) Le cadastre du bruit est le résultat du calcul d'un modèle mathématique appelé *Integrated Noise Model*. Ce calcul tient compte du nombre de vols, des types d'avions, des routes suivies et de la fréquence de survol, partout autour de l'aéroport.

Le calcul des contours de bruit, sur la base de ce modèle, permet donc de déterminer, pour chaque maison et chaque quartier, la dose de bruit ou la charge sonore. Le modèle est à son tour validé par des mesures effectuées au moyen de sonomètres.

(En néerlandais) J'ai un profond respect pour cet organe. Ceux qui affirment que j'ai rédigé un plan sans tenir compte du cadastre du bruit se trompent ou font preuve de mauvaise foi. Un cadastre du bruit a bel et bien été élaboré.

J'ai convenu avec les Régions de procéder à une nouvelle mesure sur la base des mesures réelles qui doivent également figurer dans un INM. Le ministre Gosuin disposait d'une mesure de la route Onkelinx sur la base de l'INM. Il n'existe aucun autre modèle.

(En français) Les trois réseaux de sonomètres (BIAC, AMINAL et IBGE) ont fonctionné en permanence, depuis la conclusion de l'accord du 24 janvier 2003. Les résultats peuvent être consultés auprès des entités respectives.

(En néerlandais) Un second cadastre du bruit est actuellement en préparation. Il reposera sur les méthodes déjà employées pour l'élaboration du

Waaruit bestaat dit plan? Ten eerste is er de spreiding van het gebruik van de banen op basis van het frequentiemodel. De gevolgen hiervan zijn merkbaar in de zones die grenzen aan de luchthaven. Ten tweede is er de spreiding van de routes, waarvan het effect merkbaar is in de verder afgelegen zones rond de luchthaven. Ten derde begeleiden nieuwe operationele voorschriften de spreiding, waardoor de geluidshinder wordt beperkt en de spreiding ondersteund. Vervolgens zullen ernstige metingen volgen om na te gaan of de doelstellingen daadwerkelijk worden gehaald, dit is het zogenaamde derde geluidskadaster. Indien het tweede kadaster ten slotte een billijke en grote spreiding weergeeft, kunnen de geïmplementeerde werkzaamheden worden aangevat. Als blijkt dat correcties moeten worden aangebracht, zal ik niet aarzelen om dat te doen.

Ik ben nooit vertrokken van het waanidee dat er zoiets als een ideale spreiding bestaat. Door de spreiding zullen mensen die vandaag geen hinder ondervinden, in de toekomst net wel hinder kennen.

(Frans) Het geluidskadaster is het resultaat van de berekening van een mathematisch model dat "Integrated Noise Model" wordt genoemd. Deze berekening houdt rekening met het aantal vluchten, de soorten vliegtuigen, de gevolgde routes en de frequentie van de vluchten overal rond de luchthaven.

Dankzij de op basis van dit model berekende geluidscontouren kunnen we dus de geluidsbelasting van elk huis en elke wijk bepalen. Het model wordt dan op zijn beurt met behulp van sonometers geldig gemaakt.

(Nederlands) Ik heb een onvoorstelbare eerbied voor dit orgaan. Wie beweert dat ik een plan heb opgesteld zonder rekening te houden met het geluidskadaster is te kwader trouw of vergist zich. Er is wel een geluidskadaster opgemaakt.

Ik heb met de Gewesten afgesproken om nogmaals de meting te doen, op basis van reële metingen die ook in een INM moeten worden opgenomen. Minister Gosuin beschikte over een meting van de route Onkelinx op basis van het INM. Er is geen ander model.

(Frans) De drie netwerken van sonometers (BIAC, AMINAL en BIM) hebben permanent gewerkt sinds het sluiten van het akkoord van 24 januari 2003. De resultaten kunnen bij de respectieve instellingen worden geraadpleegd.

(Nederlands) Op dit ogenblik wordt een tweede geluidskadaster opgemaakt, dit op basis van de methodes die werden gebruikt voor het eerste

premier cadastre.

(En français) Le calcul des contours de bruits et des procédures, en vue de l'utilisation de nouvelles pistes et routes, est en cours. Le temps requis par ce calcul est de quatre semaines. Les premiers résultats sont attendus pour la fin de ce mois.

Si l'on souhaite aboutir à une dispersion équitable des vols, l'INM est indispensable. Il n'existe aucune autre alternative.

(En néerlandais) Le cadastre du bruit est un élément très important du plan stratégique. En préparation aux étapes suivantes de ce plan, j'ai convié à une réunion tous les experts en matière de nuisances sonores des Régions. Après l'approbation du cadastre du bruit adapté, à la fin octobre ou à la mi-novembre, j'attends des Régions qu'elles examinent en concertation les normes acoustiques en vigueur. Les itinéraires seront eux aussi fixés en concertation avec les Régions.

Chacun a intérêt à l'harmonisation des normes acoustiques et à la mise en œuvre d'une solution équilibrée. Pour y parvenir, il faudra une étude préparatoire.

Seuls les résultats validés de cette étude pourront être communiqués. Je me suis concerté avec tous les intéressés avant de présenter ce plan publiquement.

(En français) J'ai déjà rencontré MM. Gosuin et Sannen. Nous menons une concertation permanente avec les Régions. Les spécialistes sonores régionaux et fédéraux vont se réunir pour étudier les progrès des travaux portant sur le cadastre du bruit. Nous informons également plusieurs associations de riverains et acteurs économiques.

(En néerlandais) Le plan de répartition doit nécessairement aussi tolérer la concentration. Plus que les décollages, les atterrissages engendrent automatiquement une forte concentration des nuisances sur une zone déterminée. En effet, les avions doivent tous s'approcher de cette piste d'atterrissage en effectuant pendant une période assez longue une trajectoire rectiligne. Je suis disposé à rechercher des solutions tendant à atténuer cette concentration mais la répartition ne peut en aucun cas être remise en question.

Les riverains n'acceptent pas qu'en ce qui concerne le bruit au sol, la nuisance soit la même de jour que pendant le week-end. La proximité des zones théoriques situées à la fin des six pistes ne permet pas de parler de zones séparées. C'est

kadaster.

(Frans) De geluidscontouren worden berekend en de procedures met het oog op het gebruik van nieuwe banen en routes zijn aan de gang. De voor die berekening nodige termijn is vier weken. De eerste resultaten zullen tegen het einde van de maand bekend zijn. Indien men tot een billijke spreiding van de vluchten wil komen, bestaat er geen alternatief.

(Nederlands) Het geluidskadaster is een zeer belangrijk element van het stappenplan. Om de volgende stappen voor te bereiden heb ik alle geluidsspecialisten van de Gewesten uitgenodigd. Na de goedkeuring van het aangepaste geluidskadaster, eind oktober of half november, verwacht ik dat de Gewesten starten met overleg over de geluidsnormen. De routes zullen ook worden vastgelegd in overleg met de Gewesten.

Iedereen heeft belang bij een harmonisering van de geluidsnormen en een evenwichtige oplossing. Daartoe is een voorbereidende studie nodig.

Enkel de gevalideerde resultaten van die studie kunnen worden meegedeeld aan de betrokkenen. Voor ik met dit plan naar buiten ben gekomen, heb ik overleg gevoerd met alle betrokkenen.

(Frans) Ik heb de heren Gosuin en Sannen reeds ontmoet. Wij voeren permanent overleg met de Gewesten. De gewestelijke en federale geluidsspecialisten zullen bijeenkomen om na te gaan hoever het staat met de realisatie van het geluidskadaster. Wij houden tevens tal van verenigingen van omwonenden en economische actoren op de hoogte.

(Nederlands) Het spreidingsplan moet onvermijdelijk ook concentratie tolereren. Bij het landen heeft men automatisch een erg geconcentreerde zone die zwaar wordt belast, meer dan bij het opstijgen. De vliegtuigen moeten immers allemaal een vrij lange periode op een recht stuk naar die landingsbaan toevliegen. Ik ben bereid oplossingen te zoeken om die concentratie te milderen, maar dat mag de spreiding niet in gevaar brengen.

De mensen aanvaarden niet dat er wat het grondlawaai betreft een gelijke belasting is van de dag ten opzichte van het weekend. De theoretische zones op het uiteinde van de zes pistes liggen niet altijd zodanig verschillend dat

notamment le cas des zones 5 et 6. Les pistes 02.20 et 25R07L se rejoignent presque en un point et les deux zones situées dans le prolongement se chevauchent. Je souhaite tenir compte de cette réalité.

A Perk, le plan prévoit, en effet, une concentration dans le temps que justifient bon nombre de restrictions en ce qui concerne la capacité, la sécurité et l'aspect technique. L'actuel modèle de pistes – atterrissages sur les pistes 25R et 25L et décollages sur la 25R – constitue le seul dont la capacité ne soit pas limitée. Voilà qui demandait à être entièrement compensé la nuit. Cette formule entraînait toutefois la création - inacceptable - de zones comportant uniquement soit des vols de jour, soit des vols de nuit.

C'est pourquoi j'ai finalement préconisé une dispersion étalée sur le jour et la nuit. Nous y sommes parvenus pour la nuit, mais en partie seulement pour le jour.

Je cherche encore à adapter la situation de Perk, où le bruit au sol est très important et où les zones se chevauchent. BRUNORR prépare une adaptation du plan de dispersion dans les zones 5 et 6. Dans la perspective d'une répartition égale, rien ne justifie toutefois d'exclure l'atterrissage sur la piste 20 ou le décollage sur la piste 02.

On ne peut atterrir en survolant Zaventem car cette piste est déjà utilisée dans l'autre sens pour l'atterrissage, vu que l'endroit n'est pas habité. Un changement occasionnerait trop de nuisances pour Zaventem: nulle part ailleurs, les maisons ne sont aussi proches de la piste de décollage. Je dois également tenir compte des restrictions techniques et de sécurité.

(En français) Le tracé de la route Onkelinx, aussi appelée route du Canal, a globalement été respecté. Selon le ministre Gosuin, le nombre moyen de vols de nuit sur cette route est de 4,3. Ce chiffre a été établi par l'IBGE pour les mois de juillet et d'août 2003. BIAC a annoncé, pour 2002, 3,2 vols par nuit sur la route Chièvres-Light. La différence peut s'expliquer par un trafic plus intense durant les mois d'été. De plus, en un an, la demande peut varier.

Selon mon administration, le nombre moyen de vols, par jour, sur cette ligne est compris entre 3 et 3,5.

(En néerlandais) Les chiffres avancés sont des moyennes qui s'approchent de la valeur réelle. BRUNORR doit encore me communiquer les

men van aparte zones kan spreken. Dat is zo voor zone 5 en 6. De pistes 02.20 en 25R07L komen bijna in één punt samen en de twee zones die in het verlengde liggen, overlappen elkaar. Ik wil daarmee rekening houden.

In Perk is er inderdaad concentratie in de tijd. Allerlei beperkingen op het vlak van capaciteit, veiligheid en techniek zijn daar de oorzaak van. Het huidige pistemodel – landen op 25R en 25L en opstijgen op 25 R – is het enige dat ongelimiteerd is in capaciteit. Dat vergde volledige compensaties in de nacht. Dan ontstonden echter zones met alleen dagvluchten en zones met alleen nachtvluchten. Dit was onaanvaardbaar.

Ik heb daarom ten slotte gepleit voor een onderlinge spreiding tijdens de dag en de nacht. Voor de nachten zijn we daarin geslaagd, voor de dagen slechts gedeeltelijk.

Ik zoek nog naar aanpassingen voor de situatie in Perk, waar het grondlawaaï zeer groot is en de zones mekaar overlappen. BRUNORR werkt momenteel aan een aanpassing van het spreidingsplan in de zones 5 en 6. Met het oog op de gelijke spreiding is er nochtans geen enkele reden om landen op baan 20 of vertrekken op baan 02 uit te sluiten.

Landen over Zaventem kan niet, omdat die piste al in de andere richting wordt gebruikt om te landen, aangezien daar niemand woont. Wisselen zou Zaventem te veel hinder brengen: nergens staan de huizen zo dicht bij de landingsbaan. Ik moet ook rekening houden met technische en veiligheidsbeperkingen.

(Frans) Het tracé van de Onkelinx-route, die ook bekend staat als de kanaalroute, werd ruwweg in zijn geheel gevolgd. Volgens minister Gosuin volgen gemiddeld 4,3 nachtvluchten deze route. Dit cijfer komt van het BIM en slaat op de maanden juli en augustus 2003. BIAC had op basis van de gegevens voor 2002 3,2 nachtvluchten op de Chièvres-Light-route in het vooruitzicht gesteld. De stijging van de vliegbewegingen tijdens de zomermaanden verklaart allicht dit verschil. Bovendien kan de vraag op jaarbasis schommelen. Volgens mijn administratie ligt het gemiddeld aantal vluchten per dag op deze lijn tussen 3 en 3,5.

(Nederlands) De geciteerde cijfers zijn gemiddelden en benaderen de waarde. De juiste cijfers zal ik nog van BRUNORR krijgen, ik kan

chiffres exacts et je ne puis fournir que les chiffres indicatifs globaux. Les Nikki survolent Neder-over-Heembeek et Haren et les vols de nuit vont diminuer de 19,3 pour cent. Les Costa survolent Diegem, Haren et Neder-over-Heembeek. A Neder-over-Heembeek, les nuisances diminueront de 23,7 pour cent. Les Chièvres, qui passeront par Neder-over-Heembeek, enregistreront 26 pour cent de vols de nuit en moins. Les Chièvres qui survolent le centre seront réduits de 30,9 pour cent.

Pour ce qui est des moyennes annuelles des chiffres journaliers, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit ici de vols de week-end. Pour Haren, la réduction est donc de 100 pour cent, pour Neder-over-Heembeek et Laeken de 69,9 pour cent, pour Evere, Schaerbeek et Woluwe-Saint-Pierre de 75 pour cent.

BRUNORR est encore en train de calculer ces pourcentages pour les nouvelles routes. Des chiffres provisoires indiquent déjà une nette réduction des nuisances sonores à Bruxelles, mais je rappelle que ces données sont fournies à titre purement indicatif.

A Bruxelles, je demande en compensation une meilleure répartition des autres vols de jour. Nous ne pouvons répercuter tous les vols sur une petite partie de la ville.

Un meilleur rayonnement permettra de limiter encore davantage les nuisances dans la périphérie Nord.

Après avoir été préparées par Belgocontrol et approuvées par la direction générale de l'Aéronautique ou par moi-même, les nouvelles routes et les nouvelles pistes seront publiées à l'AIP. Cette publication est imposée par l'organe international de la navigation aérienne. Cette réglementation deviendra contraignante dès sa publication. J'ai également prévu un contrôle indépendant du respect des procédures.

(En français) La création d'un organisme public indépendant de contrôle fait donc partie de mes priorités. Je prévois de renforcer le rôle de la direction générale du transport aérien en matière de contrôle du respect des dispositions relatives aux nuisances sonores.

(En néerlandais) Il s'agit en effet de placer un ILS sur les pistes 07-L ou 25-R afin de permettre l'atterrissage des appareils. L'installation du système sur la piste 265-L n'entraînerait aucun avantage.

enkel de globale indicatieve cijfers geven. De Nikki's vliegen via Neder-Over-Heembeek en Haren en zullen 19,3 percent minder nachtvluchten kennen. De Costa's vliegen via Diegem, Haren en Neder-Over-Heembeek. Neder-Over-Heembeek zal 23,7 percent minder hinder kennen. De Chièvres die via Neder-Over-Heembeek vliegen, zullen 26 percent minder nachtvluchten kennen. De Chièvres die via het centrum gaan, zullen met 30,9 percent verminderen.

Inzake de jaargemiddelden voor de dagcijfers moet men er rekening mee houden dat het hier over weekendvluchten gaat. Voor Haren gaat het dan om een vermindering met 100 percent, voor Neder-Over-Heembeek en Laken met 69,9 percent, voor Evere, Schaarbeek en Sint-Pieters-Woluwe met 75 percent.

BRUNORR is nog bezig met de berekening van de nieuwe routes. Voorlopige cijfers duiden al op een duidelijke vermindering van de geluidshinder boven Brussel, maar dit zijn dus duidelijk indicatieve cijfers.

In Brussel vraag ik ter compensatie om een betere spreiding van de andere dagvluchten. Niet alles mag worden afgewenteld op een klein deel van Brussel.

Een beter uitwaaiing zal ervoor zorgen dat de Noordrand nog minder hinder ondervindt.

De nieuwe routes en banen zullen, na voorbereiding door Belgocontrol en goedkeuring door mezelf of het directoraat-generaal Luchtvaart, worden gepubliceerd in de AIP. Deze publicatie wordt opgelegd door het internationale orgaan van de luchtvaart. Na publicatie is deze regeling bindend. Ik heb ook bepaald dat er een onafhankelijke controle moet komen op het naleven van de procedures.

(Frans) De oprichting van een onafhankelijk openbaar controleorgaan is dus één van mijn prioriteiten. Ik ben van plan om de rol van het directoraat-generaal luchtvaart inzake de controle van de naleving van de bepalingen met betrekking tot de geluidshinder te versterken.

(Nederlands) Het is inderdaad de bedoeling om een ILS op de banen 07-L of 25-R te plaatsen om te kunnen landen. Een plaatsing op baan 265-L levert geen meerwaarde op.

02.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): A terme, l'objectif est-il bien de faire décoller les appareils au-dessus de la zone 5?

02.07 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Mon plan prévoit que les avions atterrissent et décollent au-dessus de la zone 5. Il ne requiert aucun ILS, mais le placement d'un tel système donnera à mes successeurs une marge de manœuvre pour apporter des améliorations. En ce qui concerne la limitation du bruit au sol, je devrai mener une concertation avec les ministres Vande Lanotte et Flahaut. A mon estime, il est légitime que la BIAC soit réticente en ce qui concerne les conditions de l'aéroport militaire.

L'aéroport n'est en effet pas suffisamment raccordé au rail. Ce raccordement doit être réalisé, tant sur le réseau du RER que sur les lignes internationales. Les investissements ferroviaires tiennent compte de cet élément.

Je ne souhaite pas aborder aujourd'hui la question du second aéroport. Cette piste de réflexion devra être examinée sereinement.

Une pondération en ce qui concerne les vols de jour en fonction du moment de la journée serait en effet sensée.

J'estime que la réalisation du hall d'essais de moteurs relève de l'obligation morale de la BIAC.

Je ne puis pas arrêter moi-même les procédures judiciaires. A la mi-novembre, toutefois, un jugement devrait être rendu dans l'affaire qui a été plaidée le 15 octobre. En outre, je me concerte en permanence avec les autres autorités.

A l'exception des normes, je peux tout décider seul dans ce dossier. Je me ferai bien évidemment couvrir par le gouvernement.

Nombre de configurations des pistes s'est avéré relativement limité parce que Belgocontrol et Eurocontrol ne veulent courir aucun risque sur le plan de la sécurité. J'ai souscrit à leur vision.

Mon plan n'est pas à prendre ou à laisser, c'est le point de départ de ma politique en la matière qui est à prendre ou à laisser. Selon moi, en effet, disperser les vols est la seule solution équitable. Tout correctif apporté à ce plan est acceptable à mes yeux à condition qu'il ne nuise pas au principe de dispersion.

02.08 Hans Bonte (sp.a-spirit): Je remercie le

02.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op termijn is het toch de bedoeling dat er wordt opgestegen boven zone 5?

02.07 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Boven zone 5 wordt volgens mijn plan geland en opgestegen. Voor mijn plan heb ik ILS niet nodig, maar het geeft mijn opvolgers wel de ruimte om verfijningen door te voeren. Om het grondlawaaï in te perken, zal ik moeten overleggen met mijn collega Vande Lanotte en met minister Flahaut. BIAC struikelt mijns inziens terecht over de voorwaarden van de militaire luchthaven.

De luchthaven is inderdaad niet genoeg aangesloten op het spoor. Die aansluiting moet er komen, zowel op het GEN als op de internationale lijnen. Dit is ingecalculeerd in de spoorinvesteringen.

Over een tweede luchthaven doe ik vandaag geen uitspraken. Die denkpiste moet rustig worden onderzocht.

Een weging van de dagvluchten volgens het tijdstip waarop ze plaatsvinden, is een zinvolle suggestie.

Ik vind het de morele plicht van BIAC om de proefdraaihal te realiseren.

De gerechtelijke procedures kan ik niet zelf uitstippelen. Half november wordt wel een uitspraak verwacht in de zaak die op 15 oktober is bepleit. Verder overleg ik voortdurend met de andere overheden.

Op de normen na, kan ik over alles in dit dossier alleen beslissen. Uiteraard zal ik mij door de regering laten indekken.

De configuraties van de pistes zijn uiteindelijk vrij beperkt gebleken omdat Belgocontrol en Eurocontrol geen enkel risico willen lopen op het vlak van de veiligheid. Ik ben ze daarin gevolgd.

Mijn plan is niet te nemen of te laten, mijn uitgangspunt is dat wel: spreiding is volgens mij de enige rechtvaardige oplossing. Verbeteringen kunnen voor mij, zolang ze het spreidingsprincipe niet aantasten.

02.08 Hans Bonte (sp.a-spirit): Ik juich toe dat de

ministre d'avoir fourni des réponses précises à des questions précises. Il n'en est malheureusement pas toujours ainsi au parlement.

Je réfute les critiques d'aucuns qui affirment que la manière d'agir d'un ministre qui fait des propositions sans consulter d'autres instances est typique de la coalition violette. Il arrivait fréquemment par le passé que des routes soient modifiées sans consultation. Le fait que l'on puisse à présent aborder ces questions au parlement constitue un progrès.

Le paramètre du bruit au sol revêt une importance capitale dans la mise en œuvre du nouveau plan. BIAC doit aménager à cet effet des hangars d'essai. Le gouvernement doit faire respecter sa décision en la matière. Il dispose pour cela des instruments nécessaires.

Un autre point important dans ce dossier est la coopération avec les Régions, tant sur le plan des normes environnementales que sur celui du désenclavement de l'aéroport. Des décisions doivent rapidement être prises en ce qui concerne le désenclavement.

Par ailleurs, je ne comprends pas que l'on procède encore à nombre de lotissements de terrains à proximité de l'aéroport de Zaventem.

Des permis sont encore accordés dans des zones qui donneront ultérieurement lieu, à juste titre, à des plaintes. Cette situation est due à l'aménagement du territoire et à l'interprétation des compétences flamandes à la lumière des pôles de croissance économique. J'insiste pour que le ministre n'oublie pas cet aspect lors de ses concertations avec les Régions.

02.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le ministre fait très justement valoir que la marge de manœuvre est limitée pendant la journée, parce que le nombre de vols est très élevé et les possibilités limitées. On ne peut en dire autant pour la nuit, loin s'en faut. Il souhaite procéder à une adaptation pour Perk. A mon estime, il doit en être de même pour la périphérie Nord. Je ne trouve pas logique qu'une seule zone soit exposée aux nuisances pendant quatre nuits et une seconde pendant les autres nuits.

02.10 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Votre formulation n'est pas tout à fait correcte.

02.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je sais également que la périphérie Est sera encore

minister precieze antwoorden op precieze vragen heeft gegeven. Dat is helaas niet altijd zo in het Parlement.

Ik wijs de kritiek af van sommigen die de handelwijze van een minister die voorstellen doet zonder andere instanties te raadplegen, als "typisch voor paars" afschildert. Het was in het verleden veeleer de regel routes te wijzigen en ingrepen te doen zonder anderen te consulteren. Het is toch een stap voorwaarts dat er nu in het Parlement ruimte is voor debatten en vragen.

De parameter van het grondlawaai is cruciaal in de implementatie van het nieuwe plan. Dit houdt onder meer de inrichting van proefdraailoodsen door BIAC in. De regering moet haar beslissing terzake laten respecteren, ze heeft daarvoor de nodige instrumenten.

Een ander belangrijk punt in dit dossier is de samenwerking met de Gewesten, zowel op het vlak van de milieunormen als op het vlak van de ontsluiting van de luchthaven. Inzake de ontsluiting moeten er snel knopen worden doorgehakt.

Ik begrijp ondertussen niet dat er in de buurt van Zaventem nog altijd volop verkavelingen aan de gang zijn.

Er worden nog steeds vergunningen toegekend in zones die nadien, terecht, aan de klagmuur zullen staan. Dit heeft te maken met de ruimtelijke ordening en de invulling van Vlaamse bevoegdheden in het licht van economische groeipolen. Ik dring erop aan dat de minister deze overweging in het achterhoofd houdt bij zijn gesprekken met de Gewesten.

02.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister werpt terecht op dat men overdag weinig ruimte heeft omdat het aantal vluchten heel hoog ligt en er weinig alternatieven zijn. Dit geldt 's nachts echter veel minder. Voor Perk wil hij werken aan een aanpassing. Hetzelfde moet volgens mij voor de Noordrand. Ik vind het niet logisch dat één zone gedurende vier nachten wordt belast en een andere zone gedurende de andere nachten.

02.10 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Uw formulering is niet helemaal correct.

02.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik weet ook wel dat de Oostrand drie nachtvluchten

survolée par trois vols de nuit.

02.12 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Quatre zones subissent l'ensemble des nuisances pendant quatre nuits.

02.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Selon moi, il s'agit d'un choix erroné. Il faut utiliser toutes les pistes pour les 25 à 30 décollages de nuit afin que les nuisances et la quiétude soient à peu près équivalentes pour chacun. Pour ménager Perk, il faut déplacer les nuisances vers la périphérie Nord. Les vols de nuit doivent être considérés séparément. A cet égard, il convient de tendre vers une dispersion maximale dans l'espace et dans le temps.

Vos chiffres nous donnent une vue d'ensemble. Je ne comprends pas pourquoi Bruxelles se montre aussi inquiète et irritée. J'imagine qu'il y a d'autres raisons.

Durant le week-end, les nuisances diminueront de 100 % à Haren et seront nécessairement déplacées vers d'autres zones. Il ne me semble pas raisonnable de concentrer tous les vols au-dessus de certaines zones le week-end.

Je me félicite de constater que le ministre est un fervent partisan de la liaison avec la ligne TGV. Cette opération est nécessaire pour réduire le nombre de vols courts, mais également pour sauvegarder la compétitivité de Zaventem à long terme. La ministre précédente avait clairement affirmé que ce n'était pas possible avant 2020. Le ministre ne partage-t-il pas ce point de vue? Envisagerait-on une liaison indirecte?

02.14 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les composantes de vent constituent un mécanisme de compensation important dans le plan de répartition. En raison de ces composantes de vent, il y aura des nuisances la moitié des week-ends seulement.

02.15 Joëlle Milquet (cdH): Je ne mets pas en cause la bonne foi du ministre, mais la méthode a failli et on a mis la charrue avant les bœufs.

Ce qu'il a dit sur les nécessités d'adaptation des modèles démontre à quel point il faut un modèle non seulement scientifique, mais également concerté et que personne ne puisse remettre en question.

behoudt.

02.12 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Vier zones hebben vier nachten alle last.

02.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik vind dit een verkeerde keuze. Men moet voor de 25 à 30 opstijgende vluchten 's nachts alle banen gebruiken, zodat de last en de rust voor iedereen ongeveer even groot is. Als Perk sterk wordt ontzien, dan wordt de last naar de Noordrand verlegd. Nachtvluchten moeten een apart hoofdstuk vormen. Er moet hierbij worden gestreefd naar een maximale spreiding in plaats en tijd.

Uw cijfers geven een overzicht. Ik begrijp niet waarom Brussel zo ongerust en boos is. Ik vermoed dat hier een andere agenda een rol speelt.

Haren zal tijdens het weekeinde 100 procent minder last hebben. Die last komt ergens anders terecht. Het lijkt me onredelijk tijdens het weekeinde alles te concentreren op bepaalde gebieden.

Ik ben blij dat de minister een groot voorstander is van een aansluiting met de HST. Dit is noodzakelijk om het aantal vluchten te verminderen op de korte afstand, maar ook om Zaventem op de lange termijn competitief te houden. De vorige minister heeft duidelijk gezegd dat dit niet kon voor 2020. Volgt de minister haar standpunt niet? Spreekt soms over een onrechtstreekse verbinding?

02.14 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De windcomponenten vormen een belangrijk compensatiemechanisme in het spreidingsplan. Door deze windcomponenten zal er de helft van de weekends wel en de andere helft geen hinder zijn.

02.15 Joëlle Milquet (cdH): Ik twijfel niet aan de goede bedoelingen van de minister, maar de methode heeft gefaald en men heeft het paard achter de wagen gespannen.

Wat hij heeft gezegd over de noodzaak om de modellen aan te passen, toont aan hoezeer er nood is aan een model dat niet alleen wetenschappelijk onderbouwd is, maar ook het resultaat is van overleg en door niemand ter discussie kan worden gesteld.

Comme le deuxième cadastre du bruit en cours d'exécution sera largement modifié, nous laissons au ministre le bénéfice du temps avant d'analyser ses nouvelles propositions.

Les analyses que fait son cabinet, et qui sont présentées comme des certitudes, sont en contradiction avec d'autres analyses tout aussi objectives des dépassements de la route Onkelinx. Il faudrait se mettre d'accord sur les indicateurs et sur une méthode claire et objective.

Nous déposons une motion de recommandation.

02.16 Willy Cortois (VLD): Aucune attention n'a donc encore été accordée aux nuisances au sol mais cela va changer. Le ministre va en outre pallier le problème du chevauchement dans le modèle théorique et donner davantage de poids aux vols de nuit et de week-end. Je ne doute pas de ses intentions mais il a encore du chemin à parcourir.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Joëlle Milquet et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement

- de retravailler les plans de répartition existants de sorte à disperser au maximum les vols, et en particulier les vols de nuit, tant au niveau des zones que dans le temps;
- d'apporter des éclaircissements au sujet desdits plans au moyens de chiffres concrets relatifs au nombre de vols;
- de garantir la réalisation dans les plus brefs délais de la piste de circulation supplémentaire, des nouveaux systèmes ILS et de deux halls d'essai des moteurs nécessaires dans ce cadre;
- de garantir la réalisation dans les plus brefs délais d'une liaison TGV desservant directement l'aéroport de Zaventem."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Joëlle Milquet et est libellée comme suit:

Aangezien het tweede geluidskadaster waaraan momenteel wordt gewerkt nog in grote mate zal worden gewijzigd, gunnen wij de minister nog de nodige tijd alvorens zijn nieuwe voorstellen te analyseren.

De analyses verricht door zijn kabinet, die als zekerheden worden voorgesteld, staan haaks op andere net zo objectieve analyses van de afwijkingen van de route Onkelinx. Men zou het eens moeten worden over de indicatoren en naar een duidelijkere en objectievere methode moeten streven.

Wij zullen terzake een motie van aanbeveling indienen.

02.16 Willy Cortois (VLD): Aan het grondlawaai werd dus nog geen aandacht besteed, maar daar komt verandering in. Verder wordt de overlapping in het theoretisch model aangepakt en zal de minister meer gewicht geven aan de weekend- en nachtvluchten. Ik twijfel niet aan zijn goede bedoelingen, maar hij is nog niet geland.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Joëlle Milquet
en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering

- de bestaande spreidingsplannen zodanig te herwerken dat de vluchten en in het bijzonder de nachtvluchten zowel op vlak van de zones als in tijd maximaal gespreid worden;
- deze plannen te verduidelijken door middel van concrete cijfers van het aantal vluchten;
- te verzekeren dat de bijkomende taxilaan, de nieuwe ILS-systemen en de twee noodzakelijke proefdraaihallen binnen de kortst mogelijke tijd zullen gerealiseerd worden;
- te verzekeren dat de luchthaven van Zaventem binnen de kortst mogelijke tijd een rechtstreekse HST-aansluiting krijgt."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Joëlle Milquet en luidt als volgt:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Joëlle Milquet
et la réponse du ministre de la Mobilité et de
l'Economie sociale,
demande au gouvernement

- de retirer le plan de survol de Bruxelles, tel qu'il a
été établi par le ministre Anciaux, c'est-à-dire sans
concertation, sans base scientifique objective
concertée et sans respecter la teneur des accords
gouvernementaux;

- de reprendre la procédure en procédant en tout
premier lieu:

1) aux concertations nécessaires avec les Régions,
l'associatif et les communes concernées,

2) à la détermination objective et concrète d'un
cadastre du bruit, et ce, avec l'ensemble des
acteurs politiques et associatifs concernés,

3) à la création, le plus rapidement possible, c'est-
à-dire avant la détermination du nouveau plan de
survol, d'un organisme public, indépendant de
BIAC et de Belgocontrol, veillant au respect des
dispositions relatives aux nuisances sonores.

- de considérer que l'équité et la sécurité exigent
d'éviter les zones les plus peuplées au profit des
zones les moins peuplées;

- de lier la décision sur les vols de jour comme de
nuit avec les décisions relatives au plan
d'exploitation de l'aéroport de Zaventem;

- de définir de manière claire et stable une politique
aéroportuaire en Belgique en liaison et en
concertation avec les Régions et sur base de
l'évolution du contexte européen.”

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Joëlle
Milquet

en het antwoord van de minister van Mobiliteit en
Sociale Economie,

vraagt de regering

- haar plan voor het overvliegen van Brussel, zoals
dat door minister Anciaux werd opgesteld, namelijk
zonder overleg, zonder na samenspraak tot stand
gekomen objectieve wetenschappelijke basis en
zonder inachtneming van de strekking van de
regeringsakkoorden, in te trekken;

- de procedure over te doen door in de allereerste
plaats over te gaan tot:

1) het nodige overleg met de Gewesten en de
betrokken verenigingen en gemeenten,

2) de objectieve en concrete vaststelling van een
kadaster van de geluidshinder en zulks, samen met
alle betrokken politieke actoren en verenigingen,

3) de oprichting, en dat zo snel mogelijk, namelijk
vóór de uitwerking van een nieuw plan voor het
overvliegen, van een van BIAC en Belgocontrol
losstaande openbare instelling die toeziet op de
naleving van de bepalingen betreffende de
geluidshinder.

- er van uit te gaan dat de billijkheid en de veiligheid
vereisen dat de dichtst bevolkte gebieden zoveel
mogelijk worden vermeden en dat veeleer de dunst
bevolkte zones in aanmerking worden genomen;

- de beslissingen over de dag- en nachtvluchten te
koppelen aan de beslissingen met betrekking tot
het plan voor de exploitatie van de luchthaven van
Zaventem;

- een duidelijk en stabiel luchthavenbeleid in België
uit te stippelen in overleg met de Gewesten,
rekening houdend met de evolutie van de Europese
context terzake.”

Une motion pure et simple a été déposée par MM.
Stijn Bex, Willy Cortois, François-Xavier de Donnée
et Daan Schalck et par Mme Camille Dieu.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de
heren Stijn Bex, Willy Cortois, François-Xavier de
Donnée en Daan Schalck en door mevrouw Camille
Dieu.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

Over de moties zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

03 Question de M. Daan Schalck au ministre de
la Mobilité et de l'Economie sociale sur « le
report de la nouvelle loi relative à la circulation
routière » (n° 364)

03 Vraag van de heer Daan Schalck aan de
minister van Mobiliteit en Sociale Economie over
"het uitstel van de nieuwe verkeerswet" (nr. 364)

03.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Le 14 octobre, le
ministre a déclaré que la nouvelle loi sur la police
de la circulation routière entrerait en vigueur le 1^{er}
février 2004. Cette loi ne fait pas que majorer les
amendes. Elle instaure aussi la perception
immédiate, la transaction et l'ordre de payer.

03.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Op 14 oktober
zei de minister dat de nieuwe verkeerswet zou
ingaan op 1 februari 2004. De wet verhoogt niet
alleen de boetes, maar voert ook de onmiddellijke
inning, de minnelijke schikking en het bevel tot
betaling in. Voordat de wet operationeel kan

Beaucoup de travail reste à accomplir avant que cette loi puisse devenir opérationnelle. C'est ainsi que le non-paiement sur des emplacements de parking payant devrait être dépénalisé. Les services compétents en ces matières devraient être informés à temps de leurs tâches de façon à ce qu'ils puissent coordonner leurs actions.

Les communes ont-elles déjà été informées de la manière dont elles peuvent se préparer à l'arrivée de cette nouvelle loi ? Comment déterminera-t-on les catégories pour lesquelles le paiement par perception immédiate restera possible ? Quand les arrêtés royaux fixant le montant de la perception immédiate, de la transaction et des amendes pour les différentes catégories d'infractions seront-ils publiés ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La loi du 17 février 2003 a été publiée au Moniteur belge le 25 février 2003. Les communes ne peuvent donc pas affirmer qu'elles ignorent quelles infractions ne sont plus passibles de poursuites pénales. Par ailleurs, elles ont reçu un dépliant contenant des explications. Etant donné que la loi est reportée au 1^{er} février 2004, elles disposent en outre de plus de temps pour adapter leur système de rétribution. Les arrêtés d'exécution n'ont pas pu être publiés immédiatement car il y avait une mesure transitoire.

Si le contrevenant n'a pas de domicile fixe en Belgique, une perception immédiate peut être exigée en cas d'infraction grave. Pour les infractions plus petites, une perception immédiate peut être exigée pour tous. Les services de police ne sont toutefois pas encore équipés à cet effet. Le report leur en donne le temps.

L'aspect pratique du paiement électronique de la perception immédiate reste à régler par le ministère des Finances, ce qui ne peut toutefois pas remettre en cause la perception immédiate.

Je souhaite publier au plus vite les arrêtés d'exécution d'entrée en vigueur de la loi, le 1^{er} février 2004.

En ce qui concerne l'application de l'arrêté royal relatif à l'accord entre les zones de police et les pouvoirs publics fédéraux, une adaptation claire des compétences doit encore être fixée en collaboration avec le ministre de l'Intérieur. Sa mise en oeuvre nécessite une circulaire signée par les deux ministres. Nous y travaillons.

worden, moet er nog heel wat gebeuren. Zo zou het niet-betalen bij betalend parkeren worden gedepenaliseerd. De diensten die voor dergelijke zaken verantwoordelijk zijn, moeten op tijd op de hoogte worden gebracht van hun taken, zodat ze hun acties kunnen coördineren.

Werden de gemeenten al geïnformeerd over hoe zij zich kunnen voorbereiden? Hoe zal worden vastgelegd voor welke categorieën het mogelijk blijft een onmiddellijke inning te betalen? Wanneer verschijnen de koninklijke besluiten die de hoogte van de onmiddellijke inning, de minnelijke schikking en de boetes voor de verschillende categorieën van overtredingen bepalen?

03.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De wet van 17 februari 2003 is op 25 februari 2003 in het Belgisch Staatsblad verschenen. De gemeenten kunnen dus niet beweren dat ze niet weten welke overtredingen niet langer strafrechtelijk worden vervolgd. Bovendien hebben zij een folder met uitleg gekregen. Doordat de wet wordt uitgesteld tot 1 februari 2004, hebben zij bovendien meer tijd om hun retributiereglement aan te passen. De uitvoeringsbesluiten konden niet onmiddellijk worden gepubliceerd omdat er een overgangsmaatregel was.

Als de overtreder geen vaste verblijfplaats in België heeft, kan voor een zware overtreding een onmiddellijke inning worden geëist. Voor kleinere overtredingen kan iedereen tot een onmiddellijke inning worden gemaand. De politiediensten zijn daar echter nog niet voor uitgerust. Door het uitstel krijgen zij daar de tijd voor.

Het praktische aspect van de elektronische betaling van de onmiddellijke inning moet nog worden geregeld door het ministerie van Financiën. Dat kan de onmiddellijke inning evenwel niet in het gedrang brengen.

Ik wil de uitvoeringsbesluiten tot inwerkingtreding van de wet op 1 februari 2004 zo snel mogelijk publiceren.

Voor de toepassing van het koninklijk besluit over de overeenkomst tussen de politiezones en de federale overheid moet samen met de minister van Binnenlandse Zaken nog een duidelijke bevoegdheidsaanpassing worden vastgelegd. Voor de uitvoering ervan is een circulaire nodig, ondertekend door beide ministers. Daar wordt werk van gemaakt.

Il conviendra également de rédiger des directives pour l'arrêté royal relatif à l'ordre de paiement.

Le comité interministériel pour la sécurité routière qui se réunira en novembre suivra de près les préparatifs afin que des modifications puissent être apportées rapidement et que la loi puisse entrer en vigueur le 1^{er} février 2004.

Il n'est pas exclu que de nouvelles difficultés surgissent lors de l'examen juridique de la procédure. Peut-être faudrait-il d'autre part modifier la possibilité d'interjeter appel. Dans l'état actuel des choses, on ne peut faire appel qu'après le paiement qui suit un ordre de paiement.

03.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mieux vaut reporter à plus tard l'entrée en vigueur d'une bonne loi que faire entrer en vigueur précipitamment une mauvaise loi.

Il importe que tous les acteurs de terrain procèdent de la même manière et disposent des mêmes possibilités. Aujourd'hui, une grande différence subsiste entre les services bien informatisés qui peuvent procéder à des perceptions immédiates rapidement et efficacement et les services mal équipés.

Il en va de même pour les parquets. Une bonne collaboration avec la police y est essentielle pour assurer un fonctionnement efficace. Malheureusement, elle fait encore trop souvent défaut. Si les ministres de l'Intérieur, de la Justice et de la Mobilité s'y attellent dans les prochains mois, sur le terrain on pourra être fin prêt le 1^{er} février 2004.

En matière de possibilités d'appel, je pense que les principes doivent primer les points et les virgules.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tarif sénior pratiqué par la SNCB" (n° 401)

- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tarif senior de la SNCB" (n° 454)

04.01 Bart Tommelein (VLD): Les personnes âgées de plus de 65 ans paient 2,5 euros pour un billet de retour entre deux gares belges, ce qui est vraiment bon marché. Cette discrimination tarifaire

Ook voor het koninklijk besluit over het bevel tot betaling moeten richtlijnen worden opgesteld.

Het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid dat in november samenkomt, zal de voorbereidingen nauwgezet volgen, opdat snel wijzigingen kunnen worden aangebracht en de wet op 1 februari 2004 in werking kan treden.

Het is mogelijk dat er nog problemen ontstaan bij het juridische onderzoek van de procedure. Ook de mogelijkheid om in beroep te gaan moet misschien worden gewijzigd. Nu kan dat pas na de betaling die volgt op een betalingsbevel.

03.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Beter een uitgestelde goede wet dan een snel ingevoerde slechte wet.

Het is belangrijk dat iedereen op het terrein op dezelfde manier te werk gaat en dezelfde mogelijkheden heeft. Nu bestaat er nog een groot verschil tussen goed geïnformateerde diensten die snel en efficiënt onmiddellijke inningen kunnen doen, en slecht uitgeruste diensten.

Idem voor de parketten. Een goede samenwerking met de politie is daar essentieel voor een efficiënte werking, maar gebeurt nog al te weinig. Als de ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit daar in de volgende maanden werk van maken, kan men op het terrein klaarstaan op 1 februari 2004.

Inzake de beroepsmogelijkheid denk ik dat de principes belangrijker moeten zijn dan de punten en komma's.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 401)

- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 454)

04.01 Bart Tommelein (VLD): Vijfzestigplussers betalen 2,5 euro voor een retourticket tussen twee Belgische stations, wat spotgoedkoop is. Prijzendiscriminatie is

se justifie lorsqu'elle est destinée à encourager des voyageurs à emprunter des voitures à moitié vides qui devront de toute manière effectuer le trajet ou à attirer des voyageurs qui hésitent à se déplacer en train en raison du coût élevé du billet. Par ailleurs, la solidarité à l'égard de groupes pour lesquels le prix plein est trop élevé joue également.

Lequel de ces deux objectifs prime-t-il aux yeux du ministre ? L'un de ces objectifs est-il réalisé ? Les trains n'accueillent-ils pas trop de voyageurs âgés de plus de 65 ans qui gênent le confort des voyageurs payant le prix normal ? Les voyageurs âgés de plus de 65 ans sont-ils trop pauvres pour s'acquitter des tarifs ordinaires ? L'âge constitue-t-il le meilleur critère pour distinguer celui qui peut payer de celui qui ne le peut pas ?

04.02 Daan Schalck (sp.a-spirit): La mobilité constitue un droit fondamental. La suppression de la pauvreté en matière de mobilité qui frappe certaines personnes constitue un autre motif d'instaurer des tarifs avantageux. Je souhaiterais effectuer une comparaison avec notre régime de sécurité sociale dans le cadre duquel chacun a droit à une forme de solidarité. Je frémis à l'idée de la primauté de l'argent et de l'économie dans notre société.

Le ministre a-t-il l'intention d'étendre la gratuité des transports publics ? Dispose-t-il de statistiques concernant l'amélioration de la mobilité des personnes âgées grâce aux tarifs préférentiels dont elles bénéficient ?

04.03 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'octroi du tarif préférentiel au troisième âge a été inscrit dans le deuxième contrat de gestion conclu entre le pouvoir fédéral et la SNCB. Le premier paie également à la seconde une indemnité compensatoire. Ce tarif n'est accordé qu'en deuxième classe, après neuf heures du matin en semaine, c'est-à-dire au moment où les trains ne sont pas bondés. Ce tarif préférentiel ne s'applique pas le week-end ni les jours fériés, entre le 15 mai et le 15 septembre, et des restrictions supplémentaires sont imposées pendant les jours de semaine au cours de cette période.

Des études de marché récentes démontrent que les billets destinés aux seniors ont amené un plus grand nombre d'entre eux à prendre le train. Entre 2000 et 2003, on a observé une augmentation du nombre de voyageurs et même du chiffre d'affaires, malgré le tarif très avantageux.

Il n'existe aucune statistique concernant le rapport entre personnes âgées à faible revenu et

gerechtvaardigd als die dient om reizigers aan te trekken voor niet-volle treinstellen die toch moeten rijden, of om reizigers via de lage prijs over de drempel te halen. Daarnaast speelt de solidariteit met groepen voor wie de volle prijs te hoog is.

Welke van beide doelstellingen vindt de minister het belangrijkste? Wordt een van deze doelstellingen gerealiseerd? Zitten de treinen niet te vol met vijfenzestigplussers die de normaal betalende reizigers hinderen in hun comfort? Zijn de meeste vijfenzestigplussers te arm om de gewone tarieven te betalen? Is de leeftijd wel het beste criterium om een onderscheid te maken tussen wie het kan betalen en wie niet?

04.02 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mobiliteit is een basisrecht. Een ander motief voor een gunstige prijsmaatregel is het opheffen van de vervoersarmoede van sommige mensen. Ik zou dit willen vergelijken met ons systeem van sociale zekerheid, waar iedereen recht heeft op een vorm van solidariteit. Ik huiver van het primaat van het geld en de economie op de samenleving.

Is het de bedoeling van de minister om het gratis openbaar vervoer uit te breiden? Bestaan er gegevens over de groeiende mobiliteit van senioren door het voordeeltarief?

04.03 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De toekenning van het seniorentarief is vastgelegd in het tweede beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS. De federale overheid betaalt aan de NMBS ook een compenserende vergoeding. Het tarief wordt alleen toegekend in tweede klasse, na negen uur 's morgens, op weekdays, dus op momenten waarop de treinen niet overvol zitten. Tijdens de weekends en op feestdagen tussen 15 mei en 15 september geldt het voordeeltarief niet, en tijdens de weekdays in deze periode zijn er extra beperkingen.

Recente marktstudies bewijzen dat het seniorenbiljet meer senioren naar de trein heeft gelokt. Tussen 2000 en 2003 was er een stijging van het aantal reizigers en zelfs van de omzet, dit laatste niettegenstaande het zeer goedkope tarief.

Er zijn geen gegevens over de verhouding tussen senioren met een laag inkomen en senioren met

personnes âgées à revenu élevé parmi toutes les personnes qui utilisent le billet seniors. Le but du tarif préférentiel pour les personnes âgées est évidemment d'accroître la mobilité des seniors pour qu'ils participent davantage à la vie sociale et soient moins voués à l'isolement. Je pense que de ce point de vue également, la mesure prise est efficace.

04.04 Bart Tommelein (VLD): Je ne vois aucun inconvénient à ce qu'on tente d'améliorer la mobilité d'une certaine catégorie sociale et j'ai bien conscience de l'impact social du tarif seniors. Cela dit, la solidarité ne saurait être perpétuellement à sens unique. Ce qui importe à mes yeux, c'est que d'autres catégories ne soient pas lésées. Entre 9 et 10 heures du matin ainsi, quelquefois, qu'à d'autres moments de la journée, des problèmes se posent ici et là. Les personnes qui ne doivent plus travailler doivent aussi faire preuve de solidarité envers ceux qui doivent se rendre à leur travail et qui ont droit eux aussi à une place assise dans le train. Je pense que la mobilité revêt beaucoup d'importance et il ne fait aucun doute que nous devrions nous efforcer de l'améliorer. Mais personnellement, je doute que la mobilité soit un droit fondamental.

04.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je note que pour notre collègue Bart Tommelein, la mobilité n'est pas un droit fondamental. Nous garderons cela à l'esprit dans la suite du débat. En attendant, je pense que deux choses ont été concrétisées. D'abord, les seniors se mettent à utiliser les transports publics quand ils sont bon marché. Donc, la fixation du prix de ces transports est importante si l'on veut inciter les gens à renoncer à leur véhicule personnel pour utiliser les transports publics. Deuxièmement, cette mesure produit un effet social positif tout à fait clair. Il se peut qu'à court terme, le tarif seniors pose quelques problèmes d'ordre pratique mais j'estime que la SNCB doit adopter dans ce dossier une attitude offensive et consentir des efforts pour améliorer son offre.

04.06 Bart Tommelein (VLD): En posant ma question, j'ai voulu soulever un certain nombre de problèmes, mais je ne suis nullement opposé à l'initiative en tant que telle.

L'incident est clos.

04.07 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je souhaite reporter ma question n° 466, par solidarité avec M. De Padt qui avait formulé une question analogue mais n'a pu être présent parmi nous aujourd'hui.

een hoog inkomen bij de personen die van het seniorenbiljet gebruik maken. De bedoeling van het seniorentarief is natuurlijk de mobiliteit van senioren te verhogen, zodat zij meer deelnemen aan het sociale leven en minder geïsoleerd raken. Ik denk dat de maatregel op dat punt ook zijn effect niet mist.

04.04 Bart Tommelein (VLD): Ik heb er geen bezwaar tegen dat men de mobiliteit van een bepaalde bevolkingsgroep tracht te verbeteren en ik besef het sociale effect van het seniorentarief. Maar de solidariteit kan niet steeds in één richting gaan. Voor mij is het belangrijk dat andere mensen hierdoor niet benadeeld worden. 's Morgens tussen 9 en 10 uur, en ook soms op andere momenten van de dag, zijn er hier en daar problemen. Er moet ook solidariteit zijn van mensen die niet meer hoeven te werken met mensen die naar hun werk moeten en ook recht hebben op een plaats in de trein. Ik vind mobiliteit heel belangrijk en we moeten zeker werken aan de verbetering ervan. Maar persoonlijk betwijfel ik dat mobiliteit een basisrecht is.

04.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik noteer dat voor collega Tommelein mobiliteit geen basisrecht is. We zullen dat bij de rest van het debat indachtig zijn. Ik denk intussen dat er twee zaken gerealiseerd zijn. Ten eerste stappen senioren blijkbaar over naar het openbaar vervoer als het goedkoop is. De prijszetting van het openbaar vervoer is dus belangrijk als men mensen de overstap wil doen maken. Ten tweede is er een duidelijk positief sociaal effect. Het kan zijn dat het seniorentarief op korte termijn enkele praktische problemen met zich brengt, maar vind dat de NMBS in deze offensief moet handelen en inspanningen moet doen om het aanbod te verbeteren.

04.06 Bart Tommelein (VLD): Ik heb met mijn vraag een aantal pijnpunten willen blootleggen, maar ik ben helemaal niet tegen het initiatief op zich.

Het incident is gesloten.

04.07 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik wens mijn vraag nr.446 uit te stellen, dit uit solidariteit met de heer De Padt die een gelijkaardige vraag heeft maar hier vandaan niet kon zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur « l'exactitude des mesures de la vitesse » (n° 472)

05 Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de correctheid van de snelheidsmetingen" (nr. 472)

05.01 Willy Cortois (VLD): La vitesse des véhicules est notamment mesurée au moyen de caméras feux rouges (CFR). La Flandre dispose de 197 caméras de ce type, Bruxelles d'une ou deux et la Wallonie d'aucune. Que se passe-t-il ? Il est clair qu'il n'existe pas de politique fédérale équilibrée.

05.01 Willy Cortois (VLD): De snelheid van voertuigen wordt onder andere gemeten via RLC-toestellen. In Vlaanderen staan 197 dergelijke flitspalen, in Brussel één of twee, in Wallonië geen enkele. Waar zijn we mee bezig? Er is duidelijk geen evenwichtig federaal beleid.

Par ailleurs, dans quelle mesure les contrôles effectués par les radars classiques sont-ils véritablement fiables, surtout dans le cas de radars mobiles ? Mme Moerman écrit qu'il n'y a pas de fiabilité. Cette affirmation peut donner lieu à des contestations. Si l'Etat mesure la vitesse, il doit le faire avec précision. Quel est le point de vue du ministre de la Mobilité ?

In welke mate zijn anderzijds de controles door de klassieke radartoestellen echt betrouwbaar, vooral van de mobiele radars? Minister Moerman schrijft dat er geen betrouwbaarheid is. Dat kan leiden tot betwistingen. Als de overheid de snelheid meet, moet ze precies meten. Wat is standpunt van de minister van Mobiliteit?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il existe une grande différence entre la manière dont la Flandre et la Wallonie font respecter les limites de vitesse. La Flandre opte pour des caméras fixes, afin de surveiller les zones noires. La probabilité d'intercepter les contrevenants est donc nettement supérieure. C'est bénéfique pour la sécurité routière en Flandre. Il est peut-être question de discrimination, mais celle-ci n'est certainement pas au désavantage de la Flandre, où le nombre de victimes est en baisse. C'est plutôt la Wallonie qui se discrimine elle-même, en attachant trop peu d'intérêt à la sécurité routière.

05.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er is een groot verschil tussen Vlaanderen en Wallonië inzake het handhaven van de snelheidslimiet. In Vlaanderen opteert men voor vaste camera's om de zwarte punten aan te pakken. De pakkans is doordoor ernstig vergroot. Dat is een goede zaak voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Er is misschien wel sprake van een discriminatie, maar die is zeker niet in het nadeel van Vlaanderen, waar het aantal slachtoffers daalt; eerder discrimineert Wallonië zichzelf door te weinig belang te hechten aan verkeersveiligheid.

05.03 Willy Cortois (VLD): Le ministre ne souhaite-t-il donc pas une politique homogène ?

05.03 Willy Cortois (VLD): Wil de minister dan geen homogeen beleid?

05.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je tiens à souligner que les 234 caméras qui ont été placées en Flandre ont été contrôlées par le service de la Métrologie et sont parfaitement au point.

05.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik wil erop wijzen dat de 234 camera's die in Vlaanderen zijn opgesteld, gecontroleerd zijn door de dienst Meteorologie en volledig in orde zijn.

Les caméras doivent être installées avec précision et leur fonctionnement doit être contrôlé. Cette tâche incombe aux gestionnaires de voirie. L'étalonnage relève de la responsabilité des Affaires économiques. L'emplacement correct des caméras mobiles est également important. La police fédérale mettra en service des radars mobiles supplémentaires, principalement en Région wallonne.

Belangrijk is dat de camera's precies worden opgesteld en dat hun werking wordt gecontroleerd. Dat is de taak van de wegbeheerder. De ijking is de verantwoordelijkheid van Economische Zaken. Ook voor mobiele camera's is een correcte opstelling van belang. De federale politie zal bijkomende mobiele radars in gebruik nemen, vooral in het Waals Gewest.

Je compte faire examiner les déclarations de la

De uitspraken van minister Moerman over de

ministre Moerman concernant l'exactitude des constats effectués par les caméras mobiles. Selon Johan De Mol, spécialiste de la circulation, les appareils mobiles sont source de problèmes. Dans deux à trois pour cent des contrôles, l'enregistrement peut s'avérer inexact, surtout lorsque l'appareil est installé dans une rue étroite. Aux Pays-Bas, tous les multinova ont été remplacés par des appareils numériques. Nous suivrons l'évolution de la situation. Les caméras automatiques ne posent aucun problème.

En tant que ministre fédéral en charge de la circulation, je souhaite bien évidemment voir baisser sensiblement le nombre de victimes d'accidents de la route sur l'ensemble du territoire. Toutefois, la situation en matière de circulation routière diffère fondamentalement au nord et au sud du pays, d'où le débat relatif à la régionalisation de la loi relative à la circulation routière. Le pourcentage de victimes de la route est nettement plus élevé en Flandre qu'en Wallonie et nous comptons parmi les mauvais élèves de la classe au niveau européen. Des efforts supplémentaires devront donc être consentis.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16.27 heures.

juistheid van de vaststellingen door mobiele camera's wil ik verder laten onderzoeken. Volgens verkeersspecialist Johan De Mol is er een probleem met mobiele toestellen. In twee tot drie procent van de controles kan de meting foutief zijn, vooral wanneer het toestel wordt opgesteld in een smalle straat. In Nederland werden alle multinova's vervangen door digitale toestellen. Wij zullen dit opvolgen. Voor onbemande camera's is er geen enkel probleem.

Als federaal verkeersminister wil ik uiteraard dat het aantal verkeersslachtoffers in het hele land drastisch daalt, maar de verkeerssituatie is fundamenteel verschillend in het noorden en het zuiden van het land. Het debat over de regionalisering van de verkeerswet is daaraan niet vreemd. Het percentage verkeersslachtoffers ligt in Vlaanderen een stuk hoger dan in Wallonië en op Europees vlak scoren we slecht. Er zullen dus meer inspanningen moeten gebeuren.

Het incident is gesloten

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16 u.27.