



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

12-11-2003

12-11-2003

Après-midi

Namiddag

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

18/11/2003, 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*

18/11/2003, 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 et interpellation jointes de 1
 - M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de 1
 l'Economie sociale sur "les accidents impliquant
 des camions" (n° 381)
 - M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de 1
 l'Economie sociale sur "les accidents de
 circulation impliquant des camions et des
 camionnettes" (n° 446)

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

- Questions jointes de 4
 - M. Joseph Arens au vice-premier ministre et 4
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "la politique de la SNCB à l'attention des
 personnes à mobilité réduite" (n° 536)

- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et 4
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "la mobilité de proximité de la SNCB à
 l'attention des personnes à mobilité réduite"
 (n° 617)

Orateurs: , Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Questions jointes de 6
 - M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et 6
 de l'Economie sociale sur "l'éventuelle disparition
 de l'indicateur des chemins de fer" (n° 517)
 - M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et 6
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "la suppression éventuelle de l'indicateur des
 chemins de fer" (n° 553)
 - M. Guido De Padt au vice-premier ministre et 6
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "l'indicateur des chemins de fer" (n° 609)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et 6
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "le projet de la SNCB de supprimer l'indicateur
 des trains" (n° 657)

Orateurs: Jan Mortelmans, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Questions jointes de 9
 - M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de 9
 l'Economie sociale sur "les tarifs étudiants
 pratiqués par la SNCB" (n° 562)
 - M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et 9
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "les projets de la S.N.C.B. en matière de
 simplification tarifaire" (n° 658)

INHOUD

- Samengevoegde vraag en interpellatie van 1
 - de heer Guido De Padt aan de minister van 1
 Mobiliteit en Sociale Economie over "de
 ongevallen met vrachtwagens" (nr. 381)
 - de heer Daan Schalck aan de minister van 1
 Mobiliteit en Sociale Economie over "de
 ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens"
 (nr. 446)

Sprekers: Guido De Padt, Daan Schalck, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

- Samengevoegde vragen van 4
 - de heer Joseph Arens aan de vice-eerste 4
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het beleid van de NMBS
 ten aanzien van personen met een beperkte
 mobiliteit" (nr. 536)
 - de heer Joseph Arens aan de vice-eerste 4
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het buurtbeleid van de
 NMBS ten aanzien van personen met beperkte
 mobiliteit" (nr. 617)

Sprekers: , Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 6
 - de heer Jan Mortelmans aan de minister van 6
 Mobiliteit en Sociale Economie over "het mogelijke
 verdwijnen van het spoorboekje" (nr. 517)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister 6
 en minister van Begroting van Overheidsbedrijven
 over "de geplande afschaffing van het spoorboekje
 bij de NMBS" (nr. 553)
 - de heer Guido De Padt aan de vice-eerste 6
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het spoorboekje"
 (nr. 609)
 - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste 6
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het voornemen van de
 NMBS om het spoorboekje af te schaffen"
 (nr. 657)

Sprekers: Jan Mortelmans, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 9
 - de heer André Frédéric aan de minister van 9
 Mobiliteit en Sociale Economie over "de
 studententarieven van de NMBS" (nr. 562)
 - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste 9
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de plannen van de
 N.M.B.S. inzake tariefvereenvoudiging" (nr. 658)

Orateurs: André Frédéric, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Sprekers: André Frédéric, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Interpellations et questions jointes de	10	Samengevoegde interpellaties en vragen van	10
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols autour de Bruxelles-National" (n° 78)	10	- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten op Zaventem" (nr. 78)	10
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre de nouvelles routes aériennes sans accord gouvernemental" (n° 81)	10	- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ingebruikneming van nieuwe luchtvaartroutes zonder dat de regering daarmee heeft ingestemd" (nr. 81)	10
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de diversion des nuisances sonores des avions de Bruxelles National" (n° 82)	10	- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan om de geluidsoverlast van de vluchten op Zaventem te spreiden" (nr. 82)	10
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 84)	10	- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan inzake nachtvluchten" (nr. 84)	10
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision du cabinet restreint concernant le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 645)	10	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing van het kernkabinet betreffende het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 645)	10
- M. Charles Picqué au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la méthode adoptée pour l'élaboration du cadastre du bruit" (n° 669)	11	- de heer Charles Picqué aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werkmethode waarvoor geopteerd werd voor het opmaken van een geluidskadaster" (nr. 669)	11
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 95)	11	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan in verband met de nachtvluchten" (nr. 95)	11
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations intolérables faites le 3 novembre 2003 à Meise" (n° 639)	11	- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ontoelaatbare uitspraken die de minister op 3 november 2003 in Meise deed" (nr. 639)	11
Orateurs: Olivier Maingain, Joëlle Milquet, Marie Nagy, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		Sprekers: Olivier Maingain, Joëlle Milquet, Marie Nagy, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Motions	28	Moties	28
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les normes en matière d'éclairage du réseau routier" (n° 554)	29	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normering van de verlichting van het wegennet" (nr. 554)	29
Orateurs: Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		Sprekers: Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la non-validité à l'étranger du permis de conduire B pour la conduite de motocyclettes légères d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm ³ pour les personnes ayant obtenu leur permis B avant le 1er septembre 2001" (n° 555)	29	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongeldigheid in het buitenland van het rijbewijs B voor het besturen van een lichte motorfiets tot 125cm ³ voor mensen die hun rijbewijs B hebben behaald vóór 1 september 2001" (nr. 555)	29
Orateurs: Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		Sprekers: Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Jos Ansoms au vice-premier	31	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste	31

ministre et ministre de l'Intérieur sur "le lien entre la diminution du nombre de victimes de la circulation sur les autoroutes et le renforcement des 'contrôles'" (n° 628)

Orateurs: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het verband tussen de daling van het aantal verkeersslachtoffers op de autosnelwegen en de 'toenemende controles'" (nr. 628)

Sprekers: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Questions jointes de :

-M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'augmentation éventuelle de la vitesse maximale par beau temps" (n° 638)

-M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'instauration de vitesses maximales variables sur les autoroutes" (n° 646)

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

32

32

32

Samengevoegde vragen van:

-de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het eventueel verhogen van de maximumsnelheid bij mooi weer" (nr. 638)

-de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de invoering van variabele maximumsnelheden op de autosnelwegen" (nr. 646)

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

32

32

32

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

du

MERCREDI 12 NOVEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 12 NOVEMBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 14.11 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question et interpellation jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les accidents impliquant des camions" (n° 381)

- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les accidents de circulation impliquant des camions et des camionnettes" (n° 446)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Le mardi 14 octobre 2003, trois poids lourds et une voiture ont été impliqués dans un accident sur le ring d'Anvers. Lors du journal de VTM, nous avons appris qu'entre 1991 et 2001, le nombre d'accidents impliquant des poids lourds avait augmenté de moitié. Les pertes de chargement et les accidents à proximité de chantiers routiers engendrent des embouteillages, provoquant ainsi de nouveaux accidents.

Le nombre d'accidents impliquant des camions a-t-il augmenté depuis 2001 ? Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour réduire radicalement le nombre d'accidents avec des camions ?

01.02 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Il est frappant de constater que le nombre d'accidents sur nos routes est en diminution, sauf pour ce qui est des accidents impliquant des camions. Le nombre d'accidents impliquant des camionnettes, même si ceux-ci sont moins spectaculaires, est lui aussi en augmentation. Le nombre d'accidents de ce type a augmenté d'un quart au cours des dernières années.

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongevallen met vrachtwagens" (nr. 381)

- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens" (nr. 446)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Op dinsdag 14 oktober 2003 raakten op de Antwerpse ring drie vrachtwagens en een personenwagen betrokken bij een ongeval. In het *VTM-Nieuws* vernamen we dat tussen 1991 en 2001 het aantal ongevallen met vrachtwagens met de helft steeg. Ladingverlies en ongevallen bij wegwerkzaamheden leiden tot files en nieuwe ongevallen.

Is er sinds 2001 een stijging van het aantal ongevallen met vrachtwagens? Welke maatregelen wil de minister nemen om het aantal ongevallen met vrachtwagens drastisch te beperken?

01.02 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Het valt op dat het aantal ongevallen op de weg afneemt, behalve als er vrachtwagens in het spel zijn. Minder spectaculair, maar even belangrijk zijn bovendien de ongevallen met bestelwagens. Dit soort ongevallen steeg de afgelopen jaren met een vierde.

Une enquête réalisée par la VRT indique qu'un cinquième des chauffeurs de poids lourds combine cette activité avec d'autres. Bien que cette enquête ne soit pas totalement scientifique, elle fournit certaines indications. Des habitudes qui nuisent à la concentration, telles que l'utilisation du GSM, sont déjà interdites mais les motifs de distraction restent trop nombreux.

Peut-on admettre que le limiteur de vitesse à 90 kilomètres par heure imposé aux poids lourds ne soit pas obligatoire dans les camionnettes? Prévoit-on de faire procéder à une étude des accidents pour mettre en évidence les principales causes des accidents impliquant des poids lourds et des camionnettes? S'indiquerait-il de généraliser l'interdiction de dépasser pour les poids lourds, celle d'utiliser le régulateur de vitesse ('cruise control') et de pratiquer certaines activités au volant comme téléphoner, regarder la télévision ou manger?

01.03 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Du comptage de 2000, il ressort que la part des camions et des camionnettes représente 13,9% du trafic motorisé. Une projection linéaire de la courbe de croissance de cette dernière décennie donne une augmentation de 70% de la demande de transport entre 1995 et 2020. Au cours des 20 prochaines années, la demande devrait augmenter de 50% environ. Les développements futurs laissent prévoir que la croissance se poursuivra.

L'accord gouvernemental indique que cette problématique requiert une approche multidimensionnelle renouvelée, qui appelle une répartition de la demande entre les différents modes de transport, ce qui implique la promotion des transports ferroviaire, maritime et fluvial.

(*En néerlandais*): Je puis vous communiquer sous réserve que le nombre des accidents évolue de manière positive. En 2001, il y a eu 3.300 accidents impliquant des poids lourds. En 2002, ce chiffre a diminué et est passé à 2.465. Sur les autoroutes, 994 accidents de ce type se sont produits en 2001, contre 826 en 2002. Le nombre d'accidents reste cependant trop élevé et cette question demeure dès lors parmi mes priorités.

Un éventail de facteurs est à l'origine du nombre considérable d'accidents: la croissance constante du parc de véhicules, les impératifs économiques du marché tels que la livraison *just-in-time*, la forte concurrence qui y règne ou encore la vitesse généralement trop élevée. Des facteurs physiques

Een steekproef van de VRT wees uit dat een vijfde van de vrachtwagenchauffeurs rijden combineert met andere activiteiten. De steekproef is misschien niet geheel wetenschappelijk, maar geeft toch een aantal indicaties. Sommige gewoontes die de concentratie verstoren, zoals GSM-gebruik, zijn reeds verboden, maar er blijft nog te veel afleiding mogelijk.

Is het aanvaardbaar dat de verplichte snelheidsbegrenzer tot 90 kilometer per uur voor vrachtwagens niet voor bestelwagens geldt? Gebeurt er een ongevalanalyse die de belangrijkste oorzaken van de ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens aantoonst? Kan een veralgemening van het inhaalverbod voor vrachtwagens, van het verbod op cruise control en van het verbod op activiteiten zoals telefoneren, eten en televisiekijken aan het stuur een oplossing bieden?

01.03 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Uit de tellingen van 2000 blijkt dat het aandeel vrachtwagens en bestelwagens 13,9 % van het gemotoriseerd verkeer uitmaakt. Een lineaire projectie van de groeicurve van het voorbije decennium voorspelt een stijging met 70 % van de vraag naar transport tussen 1995 en 2020. In de loop van de volgende 20 jaar zou de vraag met ongeveer 50 % toenemen. De toekomstige ontwikkelingen doen uitschijnen dat de groei zal aanhouden.

Volgens het regeerakkoord vereist deze problematiek een vernieuwde meerdimensionale aanpak, waarbij de vraag over de verschillende transportwijzen moet worden verdeeld, wat een promotie van het transport per spoor, over zee en via de binnenvaart inhoudt.

(*Nederlands*) Onder voorbehoud kan ik meedelen dat het aantal ongevallen gunstig evolueert. In 2001 waren er 3.300 ongevallen met zware voertuigen, in 2002 nog maar 2.465. Op de autowegen telden we in 2001 994 dergelijke ongevallen, in 2002 826. Toch blijft het aantal ongevallen te hoog en blijft deze materie dus een van mijn prioriteiten.

Het hoge aantal ongevallen wordt veroorzaakt door een waaier aan factoren: de constante groei van het wagenpark, marktkenmerken zoals de *just-in-time* levering, de felle concurrentiestrijd, de over het algemeen te hoge snelheid. Ook fysieke factoren, zoals vermoeidheid, en technische factoren, zoals

tels que la fatigue et des facteurs techniques tels que des freins défaillants jouent également un rôle dans ce cadre. Les collisions à l'arrière provoquées par le non-respect de la distance de sécurité constituent un tiers de l'ensemble des accidents. Mais, en Belgique, les causes des accidents ne sont pas systématiquement analysées à l'heure actuelle. C'est pourquoi j'ai insisté à Vérone pour que l'Observatoire européen de la Sécurité routière établisse un catalogue des meilleures pratiques en la matière.

Il convient de tendre vers une approche globale. Lors des États généraux pour la sécurité routière, une série de mesures visant à rendre le transport de marchandises plus sûr ont été élaborées. La mesure principale est l'avenant qui a été conclu avec le secteur du transport. Il responsabilise en effet l'ensemble des acteurs et permettra un meilleur respect des lois, de la réglementation et des CCT.

La directive 2003/59 est également importante. Elle permet d'augmenter la compétence professionnelle des chauffeurs de poids lourds et de bus et changera les comportements sur la route. Une fois opérationnel, le protocole de coopération entre les services de tutelle améliorera le contrôle des temps de repos et de conduite. Viennent enfin des mesures liées au véhicule même, notamment le limiteur de vitesse et le *cruise control*. Ces mesures se situent dans le contexte européen, où elles ne s'appliquent qu'aux poids lourds de plus de 12 tonnes et aux autobus de plus de 10 tonnes. À partir du 1^{er} janvier 2005, la directive s'appliquera également aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes et aux véhicules de plus de 5 tonnes destinés au transport de personnes.

A ce jour, il n'est nullement question d'élargir la directive aux camionnettes. La question est fortement connotée sur le plan politique et controversée; elle nécessitera encore beaucoup de discussion.

D'autres mesures possibles sont : une protection latérale efficace et l'obligation de porter la ceinture dans les camions, une meilleure protection contre l'encastrement à l'arrière des camions, l'instauration d'un signal d'avertissement lorsqu'ils opèrent un changement de direction, l'installation d'un régulateur de vitesse et l'interdiction de dépasser.

01.04 Guido De Padt (VLD): Je déplore l'absence d'un observatoire belge qui pourrait collecter les données statistiques servant à alimenter l'observatoire européen de coordination. Comment

gebrekkige remmen, spelen een rol. Botsingen achteraan, te wijten aan het niet naleven van de veiligheidsafstand, omvatten een derde van alle ongevallen. Maar een systematische analyse van de oorzaken gebeurt op dit moment niet in België. Daarom heb ik er op 23 oktober in Verona op aangedrongen dat het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid tot een omschrijving van de *best practice* zou komen.

Er moet gestreefd worden naar een globale aanpak. De staten-generaal voor de verkeersveiligheid heeft in die zin ook een maatregelenpakket voor veiliger vrachtovervoer opgesteld. Het belangrijkste in dit pakket is het convenant met de transportsector omdat dit alle actoren responsabiliseert en leidt tot een verbeterde naleving van de wetten, de reglementering en de CAO's.

Belangrijk is ook richtlijn 2003/59 die de vakbekwaamheid van chauffeurs van vrachtwagens en bussen verhoogt en die zal leiden tot een gewijzigd verkeersgedrag. Het operationeel maken van het samenwerkingsprotocol tussen de toezichthoudende diensten zal zorgen voor een verbeterde controle op de rij- en rusttijden. Ten slotte zijn er maatregelen met betrekking tot het voertuig zelf, waaronder de snelheidsbegrenzer en de *cruise control*. Deze horen thuis in de Europese context en gelden daar enkel voor vrachtwagens van meer dan 12 ton en autobussen van meer dan 10 ton. Vanaf 1 januari 2005 zal de richtlijn ook gelden voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en voertuigen bestemd voor personenvervoer van meer dan 5 ton.

Vooralsnog is er geen sprake van om de richtlijn uit te breiden naar bestelwagens. De kwestie is politiek geladen en controversieel en zal nog veel discussie vragen.

Andere mogelijke maatregelen zijn een doeltreffende zij-afscherming en de gordelplicht in vrachtwagens, een betere *underrun*-beveiliging achter aan de vrachtwagens, de invoering van een waarschuwingssignaal bij afslaan, de plaatsing van *cruise control* en het opleggen van een inhaalverbod.

01.04 Guido De Padt (VLD): Ik betreur de afwezigheid van een Belgisch observatorium dat de statistische gegevens zou kunnen verzamelen waarmee het overkoepelend Europees

se fait-il que notre pays est toujours privé d'un instrument d'une telle utilité ?

01.05 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je la déplore tout autant que vous. Il va de soi que les données statistiques concernant le trafic des camions et les accidents dans lesquels ils sont impliqués devraient faire l'objet d'un suivi à l'échelon européen mais la Belgique n'en a pas moins l'obligation d'assumer ses responsabilités sur ce plan. Je nourris l'ambition de changer les choses le plus vite possible. Mais je dois hélas constater que notre pays est le plus mauvais élève de la classe sur le plan des statistiques relatives aux accidents et de la collecte des données.

01.06 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je me rends parfaitement compte que dans cette matière, il n'existe pas de solution prête à l'emploi. Le secteur du transport de fret par la route est, par excellence, un dossier qui a vocation à être traité à l'échelon européen, mais les autorités nationales et régionales peuvent néanmoins contribuer à en démêler l'écheveau. Je songe par exemple à l'interdiction de dépasser, instaurée à titre expérimental par le gouvernement flamand. Ces projets pilotes qui se seront avérés des réussites pourraient être appliqués à l'échelle plus grande du territoire européen.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique de la SNCB à l'attention des personnes à mobilité réduite" (n° 536)**

- **M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mobilité de proximité de la SNCB à l'attention des personnes à mobilité réduite" (n° 617)**

02.01 Joseph Arens (cdH): La SNCB est censée prendre des mesures pour les personnes à mobilité réduite. Son contrat de gestion prévoit qu'elle doit mener une politique active en leur faveur et leur faciliter l'accessibilité aux bâtiments, aux quais et au matériel roulant.

En réalité, ces personnes sont souvent laissées pour compte, surtout en milieu rural. Les rampes d'accès mobiles ne se trouvent pas dans toutes les gares, et certains doivent faire jusqu'à 30 ou 40 km pour pouvoir accéder au train. C'est le cas, par

observatorium wordt gevoed. Hoe is het mogelijk dat ons land nog altijd zo een nuttig instrument moet ontberen?

01.05 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik betreur dit evenzeer. Statistische gegevens over de vrachtwagentrafiek en de ongevallen moeten vanzelfsprekend op Europees vlak worden opgevolgd, maar dit belet niet dat België op dit vlak zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. Het is mijn ambitie om hierin zo snel mogelijk verandering te brengen. Ik moet tot mijn spijt vaststellen dat op het vlak van de ongevallenstatistieken en de gegevensverzameling België de slechtste leerling van de Europese klas is.

01.06 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik besef maar al te goed dat in deze aangelegenheid nu eenmaal geen gemakkelijke oplossingen voorhanden zijn. De sector van het vrachtvervoer op de weg is bij uitstek een dossier om Europees te stroomlijnen, maar dit belet niet dat ook de nationale en regionale overheden hun steentje kunnen bijdragen. Ik denk bijvoorbeeld aan het inhaalverbod dat door de Vlaamse overheid als experiment werd ingevoerd. Dergelijke geslaagde proefprojecten kunnen op Europese schaal worden uitgebreid.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beleid van de NMBS ten aanzien van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 536)**

- **de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het buurtbeleid van de NMBS ten aanzien van personen met beperkte mobiliteit" (nr. 617)**

02.01 Joseph Arens (cdH): De NMBS wordt geacht maatregelen te nemen voor personen met een beperkte mobiliteit. Volgens het beheerscontract moet zij voor die personen een actief beleid voeren en de toegang tot de gebouwen, perrons en rollend materieel vergemakkelijken.

In de realiteit worden die personen vooral op het platteland vaak aan hun lot overgelaten. In niet in alle stations zijn er mobiele toegangsplatformen en sommige mensen moeten 30 of 40 km afleggen om

exemple, dans l'entité de Durbuy dans la province de Luxembourg.

La SNCB compte-t-elle systématiser la rampe mobile dans les gares ? Si oui, où et à quel coût ?

En Wallonie, les transporteurs de personnes à mobilité réduite se sont regroupés au sein de l'asbl ASTA, qui a passé des conventions avec les TEC. La SNCB envisage-t-elle aussi un partenariat ?

Pour Bruxelles et sa périphérie, la SNCB définit le cahier des charges pour l'achat de matériel roulant RER : comporte-t-il des dispositions relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'accessibilité aux gares ne dépend pas seulement des rampes mobiles. Il n'est d'ailleurs pas possible de généraliser ces rampes dans toutes les gares. La SNCB prévoit d'équiper le réseau d'ascenseurs ou de plans inclinés ; 93 gares bien réparties sur tout le territoire seront équipées de la sorte, si bien que la distance la plus grande pour trouver une de ces gares sera de 10 km. Le montant prévu pour cet équipement, dont la mise en place s'étalera sur la période 2004-2014, est de 35 millions EUR, ce qui représente un investissement important.

Il n'y a pas encore eu de contacts entre la SNCB et l'asbl ASTA, mais la SNCB est ouverte à la discussion avec tout partenaire éventuel.

Le cahier des charges est fonctionnel, en ce sens qu'il décrit les problèmes, et demande de proposer des solutions. En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, les constructeurs doivent proposer un système automatique qui rende possible leur accès aux équipements multifonctionnels à partir de quais de 76 et 55 cm de haut, situés dans des courbes de 250 m de rayon. Cette spécification technique se trouve dans le cahier de charges ; aux constructeurs de proposer des solutions.

02.03 Joseph Arens (cdH): Merci, mais 2014 c'est loin. Je voulais savoir si vous comptiez incessamment installer des rampes là où il n'y en a pas encore. La distance de 10 km doit tenir compte

op de la trein te kunnen stappen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de omgeving van Durbuy in de provincie Luxemburg.

Is de NMBS van plan de stations systematisch uit te rusten met een mobiel platform? Zo ja, waar en tegen welke prijs?

In Wallonië zijn de transporteurs van personen met een beperkte mobiliteit ondergebracht in de vzw Association des Services de Transport Adapté pour Personnes à Mobilité Réduite. Deze vzw heeft overeenkomsten met de Waalse ondernemingen voor het openbaar vervoer gesloten. Overweegt de NMBS ook een partnerschap?

Voor Brussel en omgeving bepaalt de NMBS de voorwaarden waaraan de aankoop van rollend materieel voor het GEN moet voldoen. Bevat dit bestek bepalingen omtrent de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De toegankelijkheid van de stations wordt niet alleen bepaald door de aanwezigheid van mobiele laadbruggen. Bovendien kunnen deze laadbruggen niet in alle stations geplaatst worden. De NMBS is van plan het net met liften of hellende vlakken uit te rusten. 93 stations zullen op die manier worden uitgerust. Ze worden met zorg gekozen om een optimale spreiding over het land te verzekeren waardoor de afstand tot zo'n station nooit meer dan 10 km bedraagt. Voor deze uitrusting die tussen 2004 en 2014 zal worden geïnstalleerd is een bedrag van 35 miljoen euro uitgetrokken. Het gaat dus om een belangrijke investering.

Er werden nog geen contacten gelegd tussen de NMBS en de vzw ASTA, maar de NMBS staat open voor een gesprek met elke mogelijke partner.

Het bestek is functioneel. Het beschrijft de problemen en vraagt dat oplossingen worden aangereikt. Voor de minder mobiele mensen moeten de fabrikanten een automatisch systeem voorstellen dat hen van op 76 en 55 cm hoge perrons toegang biedt tot de multifunctionele uitrustingen die in bochten met een straal van 250 meter zijn opgesteld. Deze technische specificatie is in het bestek opgenomen. Nu is het aan de fabrikanten om voorstellen in te dienen.

02.03 Joseph Arens (cdH): Ik dank u. 2014 is echter nog ver af. Ik zou willen vernemen of u onverwijld laadbruggen zal laten installeren waar die nog niet aanwezig zijn. Inzake de afstand van

des réalités du milieu rural.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les 10 km, ce sera d'une gare à l'autre; il n'y en a pas partout.

02.05 Joseph Arens (cdH): Nous suivrons ce dossier de près. Espérons que ces aménagements couvriront aussi le milieu rural. Je vous y encourage. Les contacts avec l'ASTA sont aussi nécessaires.

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je vais demander des renseignements complémentaires sur cette distance car il y a quelque chose qui ne va pas.

02.07 Joseph Arens (cdH): Je vous y encourage.

02.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Des questions qui relèvent de ma compétence ont été posées à M. Anciaux, et inversement. Le secrétariat devrait contacter nos cabinets pour éviter de telles erreurs à l'avenir.

02.09 Joseph Arens (cdH): Le problème des compétences respectives est parfois nébuleux.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'éventuelle disparition de l'indicateur des chemins de fer" (n° 517)
- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de l'indicateur des chemins de fer" (n° 553)
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'indicateur des chemins de fer" (n° 609)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de la SNCB de supprimer l'indicateur des trains" (n° 657)

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

03.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La

10 km moet men rekening houden met de landelijke gebieden.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Met 10 km wordt de afstand van het ene naar het andere station bedoeld. Er zijn er niet overal.

02.05 Joseph Arens (cdH): Wij zullen dit dossier van zeer nabij volgen. Laat ons hopen dat deze aanpassingen ook voor de landelijke gebieden zullen gelden. Ik moedig u in elk geval hiertoe aan. ASTA moet eveneens gecontacteerd worden.

02.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik ga bijkomende informatie over deze afstand inwinnen want er klopt iets niet.

02.07 Josy Arens (cdH): Asjeblieft, doe dat.

02.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Vragen die onder mijn bevoegdheid vallen werden aan minister Anciaux gesteld en omgekeerd. Het secretariaat zou er goed aan doen contact op te nemen met onze respectieve kabinetten om dergelijke vergissingen in de toekomst te vermijden.

02.09 Joseph Arens (cdH): De bevoegdheidsverdeling is niet altijd even doorzichtig.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het mogelijke verdwijnen van het spoorboekje" (nr. 517)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting van Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van het spoorboekje bij de NMBS" (nr. 553)
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorboekje" (nr. 609)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het voornemen van de NMBS om het spoorboekje af te schaffen" (nr. 657)

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

03.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De

SNCB envisage de supprimer l'indicateur des chemins de fer pour des raisons budgétaires. Le Comité consultatif des usagers y est opposé. A peine 45 pour cent des familles disposent d'un PC, et un nombre encore plus restreint dispose d'une connexion Internet. Est-il vraiment logique d'encourager l'utilisation du chemin de fer, tout en rognant sur l'information ?

La SNCB supprimera-t-elle l'indicateur ? Quel est le point de vue du ministre ? Existe-t-il des solutions alternatives satisfaisantes ? Que doit faire le personnel des chemins de fer si on lui demande des informations et que les ordinateurs ne fonctionnent pas ?

03.02 Jos Ansoms (CD&V): Que quatre députés posent une question sur ce sujet indique évidemment que la Chambre n'approuve pas les projets de la SNCB en ce qui concerne l'indicateur. Quel budget la SNCB consacre-t-elle à l'information du voyageur ? Combien coûte la publication de l'indicateur ?

Etant donné qu'il s'agit en l'espèce d'un service public, je présume qu'un ministre socialiste ne manquera pas d'intervenir.

03.03 Guido De Padt (VLD): L'indicateur des chemins de fer coûte 4,5 euros. Pourquoi la SNCB veut-elle supprimer cet indicateur ? Une augmentation du prix n'est-elle pas une solution envisageable ? Quelles sont les causes de la baisse des ventes de l'indicateur ? Existe-t-il des alternatives et si oui, quel est leur coût ? Les accompagnateurs de trains doivent souvent se passer de connexion informatique. Comment devront-ils procéder à l'avenir ?

03.04 Olivier Chastel (MR): Dans son avis numéro 11 du 21 octobre dernier, le Comité consultatif des usagers de la SNCB critique l'attitude de celle-ci. Selon ce comité, la suppression de l'indicateur des trains est un acte non-commercial. Il conclut que l'information à la clientèle ne peut être prise à la légère et que cette décision est une erreur qui ne relève que d'une considération purement comptable.

Cette suppression a-t-elle déjà été décidée par la SNCB ou s'agit-il seulement d'un projet ? Quelles sont les autres solutions envisagées par la SNCB en cas de suppression ? Comment s'inscrit cette éventuelle décision dans le cadre de l'information à la clientèle ?

NMBS overweegt om budgettaire redenen het spoorboekje af te schaffen. Het Raadgevend Comité van de Gebruikers is hiertegen gekant. Slechts 45 percent van de gezinnen beschikt over een pc, een nog kleiner aantal beschikt over een internetaansluiting. Het is toch niet logisch om het gebruik van het spoor aan te moedigen, terwijl er wordt bespaard op de informatieverstrekking?

Zal de NMBS het spoorboekje uit de handel nemen? Wat is het standpunt van de minister? Zijn er voldoende alternatieven? Wat moet het treinpersoneel doen als het om inlichtingen wordt gevraagd en de computers niet werken?

03.02 Jos Ansoms (CD&V): Dat vier parlamentsleden hierover een vraag stellen, maakt duidelijk dat de Kamer het niet eens is met het voornemen van de NMBS om het spoorboekje af te schaffen. Welk budget besteedt de NMBS aan informatie aan de reiziger? Hoeveel kost de uitgave van het spoorboekje?

Aangezien het hier om een openbare dienstverlening gaat, vermoed ik dat een socialistische minister zeker zal optreden.

03.03 Guido De Padt (VLD): Een spoorboekje kost 4,5 euro. Waarom wil de NMBS dit spoorboekje afschaffen? Is het opdrijven van de prijs geen mogelijke oplossing? Wat zijn de redenen voor de dalende verkoop van het boekje? Zijn er alternatieven en wat kosten die dan wel? De treinbegeleiders moeten zich vaak redden zonder computeraansluiting. Hoe zullen zij dit in de toekomst kunnen opvangen?

03.04 Olivier Chastel (MR): In zijn advies nummer 11 van 21 oktober jongstleden uit het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS kritiek op de houding van de spoorwegmaatschappij. Volgens het Comité is de afschaffing van het spoorboekje allesbehalve een commerciële maatregel. Het Comité besluit dat er niet lichtzinnig mag worden omgesprongen met het verstrekken van informatie aan het cliënteel en dat deze beslissing een vergissing is die uitsluitend door zuiver boekhoudkundige overwegingen werd ingegeven. Heeft de NMBS al beslist het spoorboekje af te schaffen of wordt er nog over nagedacht? Indien het spoorboekje wordt afgeschaft, welke andere oplossingen heeft de NMBS dan voor ogen? Hoe is deze eventuele beslissing te rijmen met het verstrekken van informatie aan het cliënteel?

03.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en *néerlandais*): L'obligation d'éditer un indicateur des chemins de fer n'est pas inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB. Je ferai part des préoccupations des membres à la société de chemins de fer mais je demande aussi que les arguments de la SNCB soient entendus.

Les frais d'impression de l'indicateur se montent à 180.000 euros, après déduction des recettes de la vente. Pour couvrir entièrement les frais, chaque indicateur devrait être vendu 20 euros. Ce n'est pas réaliste. Pour le surplus, les ventes ont chuté de manière spectaculaire en passant de 41.600 exemplaires en 1990 à 6.600 exemplaires en 2002. En raison de ce désintérêt, les indicateurs mettent de plus en plus de temps à s'écouler et les usagers se plaignent de la qualité et du fait que des horaires modifiés ne sont pas renseignés. L'attrait publicitaire pour les entreprises est également très faible, eu égard à la régression du nombre d'abonnés.

Les affiches dans les gares et aux arrêts ainsi que des brochures par ligne constituent une solution de rechange. En outre, il y a le central téléphonique pour les informations. Par ailleurs, vingt-cinq mille personnes consultent quotidiennement le site internet de la SNCB, soit 2.400.000 personnes par an. Il est exact que de nombreuses personnes ne disposent pas encore d'une connexion internet à domicile mais elles y ont accès sur leur lieu de travail ou à la bibliothèque. Nous ne devons pas perdre de vue tous ces chiffres.

03.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'apprends que le contrat de gestion ne dit rien à propos de l'indicateur des chemins de fer. Il est néanmoins souhaitable que le ministre fasse part des préoccupations de la Chambre à la SNCB. La baisse sensible des ventes constitue un fait indéniable. Je suis surpris par la modestie des quantités qui sont encore vendues mais 6.000 exemplaires représentent quand même de 18 à 20.000 utilisateurs potentiels. L'ouverture d'une ligne d'information téléphonique est une bonne chose. Ce service devrait à mon sens être encore intensifié et faire l'objet d'une plus large publicité. Par ailleurs, le nombre impressionnant de consultations sur Internet devrait inciter le gouvernement à promouvoir davantage l'administration électronique afin que les couches sociales les plus vulnérables de la population puissent y accéder plus rapidement.

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Je suppose que le

03.05 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De plicht om een spoorboekje uit te geven, staat niet opgenomen in het beheerscontract met de NMBS. Ik zal de bezorgdheid van de parlementsleden overbrengen aan de spoorwegmaatschappij, maar vraag ook oor te hebben voor de argumenten van de NMBS.

De drukkosten van het spoorboekje bedragen 180.000 euro, na aftrek van de opbrengst door verkoop. Om uit de kosten te geraken, zou voor één spoorboek 20 euro moeten worden gevraagd. Dat is niet realistisch. Daarnaast is de verkoop spectaculair gedaald van 41.600 exemplaren in 1990 naar 6.600 exemplaren in 2002. Omdat de boekjes daardoor langer blijven liggen, volgen er klachten over de kwaliteit en het niet-vermelden van gewijzigde uurroosters. De publicitaire belangstelling vanwege bedrijven is door het tanende aantal abonnees ook zeer gering.

De affiches in stations en stopplaatsen en de folders per lijn vormen een alternatief. Daarnaast is er de centrale voor telefonische inlichtingen. De website van de NMBS ontvangt bovendien dagelijks 25.000 bezoekers, jaarlijks 2.400.000. Het klopt dat nog heel wat mensen thuis geen internetaansluiting hebben, maar zij beschikken daar wel over op het werk of in de bibliotheek. We mogen al deze cijfers niet uit het oog verliezen.

03.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik verneem dat er over de spoorboekjes niets in het beheercontract staat. De minister doet er niettemin goed aan de bekommernissen van de Kamer over te maken aan de NMBS. We kunnen er niet omheen dat de verkoop sterk daalt. Ik ben geschrokken van het geringe aantal dat er nog verkocht wordt, maar 6.000 exemplaren vertegenwoordigen toch 18 à 20.000 potentiële gebruikers. Het is een goede zaak dat er een telefonische infolijn bestaat. Ik vind dat die dienstverlening nog geïntensifieerd en beter bekend gemaakt moet worden. Het indrukwekkende aantal raadplegingen via internet moet er anderzijds de regering toe aanzetten om meer werk te maken van *e-government*, zodat ook de sociaal zwakkere lagen van de bevolking daar sneller toegang toe krijgen.

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Ik neem aan dat het

Comité consultatif des usagers disposait également des informations que le ministre nous a fournies. Le comité a cependant rendu un avis négatif concernant la suppression de l'indicateur des chemins de fer. Les plus faibles de la société n'ont que faire d'Internet. C'est pourquoi je me rallie à l'avis du comité et j'insiste auprès du ministre pour que l'obligation d'éditer l'indicateur des chemins de fer soit inscrite dans le contrat de gestion.

03.08 Guido De Padt (VLD): Les chiffres que le ministre nous a fournis laissent rêveur. L'essentiel est que la population doit avoir accès à une bonne information sur les équipements collectifs. A cet égard, je souhaiterais plaider une fois de plus en faveur de la création d'une espèce de "guichet C", un guichet d'information communal où la population pourrait obtenir des informations de source indépendante et objective sur les services des fournisseurs d'énergie, La Poste ou De Lijn, par exemple. J'applaudirais si des fonds pouvaient être dégagés à cet effet.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les tarifs étudiants pratiqués par la SNCB" (n° 562)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de la S.N.C.B. en matière de simplification tarifaire" (n°658)

La réponse sera fournie par vice-premier ministre Vande Lanotte.

04.01 André Frédéric (PS): Même si des tarifs préférentiels ont été instaurés, via les cartes de train scolaire ou B-Campus, les tarifs des abonnements pour étudiants de plus de 18 ans restent exagérément élevés, ce qui n'incitera pas les étudiants à prendre le train, ni actuellement ni plus tard, et favorise l'élitisme scolaire.

Quelles réductions tarifaires envisagez-vous et dans quels délais?

04.02 Olivier Chastel (MR): Le Comité consultatif des usagers de la SNCB regrette le manque de concertation au sujet de l'adaptation tarifaire prévue pour le 1^{er} février 2004 et s'inquiète de la suppression de taux de réduction.

Raadgevend Comité van de Gebruikers ook beschikte over de informatie die de minister ons verstrekt heeft. Toch heeft het comité een negatief advies gegeven over het afschaffen van het spoorboekje. De zwaksten in de samenleving hebben geen boodschap aan internet. Daarom sluit ik mij aan bij het advies van het comité en wil ik er bij de minister op aandringen dat de verplichting om een spoorboekje uit te geven opgenomen zou worden in het beheercontract.

03.08 Guido De Padt (VLD): De cijfers die de minister ons gegeven heeft, stemmen tot nadenken. De essentie is dat de mensen toegang moeten hebben tot goede informatie over gemeenschapsvoorzieningen. In dat verband wil ik nogmaals pleiten voor het oprichten van een soort G-loket, een gemeentelijk informatieloket waar de mensen onafhankelijke en objectieve informatie kunnen krijgen over de diensten van bijvoorbeeld de energieleveranciers, De Post, De Lijn. Ik zou het toejuichen als daarvoor geld vrijgemaakt kon worden.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studententarieven van de NMBS" (nr. 562)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de N.M.B.S. inzake tariefvereenvoudiging" (nr. 658)

Het antwoord wordt verstrekt door vice-eerste minister Vande Lanotte.

04.01 André Frédéric (PS): Ook al werden gunsttarieven ingevoerd via de Schooltreinkaart en de Campuskaart, de prijzen van de abonnementen voor studenten ouder dan 18 jaar blijven overdreven hoog. De studenten zullen dus niet meteen geneigd zijn om de trein te nemen, vandaag niet en ook later niet. Dit zal het elitedenken binnen het onderwijs bovendien versterken.

Welke tariefverlagingen zal u doorvoeren en binnen welke tijdruimte?

04.02 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers bij de NMBS betreurt het gebrek aan overleg inzake de voor 1 februari 2004 geplande tariefaanpassing en maakt zich zorgen over de afschaffing van bepaalde gunsttarieven.

Quelles sont les mesures de simplification tarifaire envisagées? Entraîneront-elles des augmentations au-delà de ce qui est prévu dans le contrat de gestion? La procédure suivie respecte-t-elle l'article 47 de la loi du 21 mars 1991?

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La simplification tarifaire prévue pour le 1^{er} février 2004 consiste en la fusion de la carte annuelle de fidélité et de la carte mensuelle de réduction en un seul produit tarifaire offrant 50% de réduction, en la suppression de tarifs marginaux, en l'harmonisation de réductions légales reprises à l'annexe 11 du contrat de gestion. Il ne resterait donc que la gratuité et la réduction de 50%, à l'exception de la réduction de 75% en première classe.

Ces adaptations respectent la ligne d'augmentation tarifaire prévue à l'article 53 du contrat de gestion.

Le contrat de gestion prévoit que la société informera le Comité consultatif dans les meilleurs délais des adaptations importantes qu'elle envisage. Ici, il y a eu interprétation et la société a informé le Comité des décisions prises. Une réunion est planifiée pour début décembre.

Je suis favorable aux réductions en faveur des étudiants, car le transport est un des postes de dépenses les plus élevés, surtout pour des familles qui n'ont pas les moyens de payer un logement sur place.

Cependant, l'enseignement est une matière communautarisée et cette problématique doit être envisagée dans le cadre des bourses d'études.

04.04 Olivier Chastel (MR): Je rejoins le ministre sur son appréciation quant à la manière dont la SNCB travaille à l'égard du Conseil consultatif des usagers. Une attitude plus proactive serait de bon aloi.

L'incident est clos.

05 Interpellations et questions jointes de
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols autour de Bruxelles-National" (n° 78)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om de tariefregeling te vereenvoudigen? Zal dit leiden tot tariefverhogingen boven de grenzen die in het beheerscontract werden vastgelegd? Is de gevolgde procedure in overeenstemming met artikel 47 van de wet van 21 maart 1991?

04.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De tegen 1 februari 2004 geplande vereenvoudiging van de tarieven voorziet in het samengaan van de getrouwheidskaart en de maandelijkse reductiekaart in één enkel product dat recht geeft op een korting van 50 %, in de afschaffing van weinig gebruikte formules alsook in de harmonisering van wettelijke kortingen die vermeld worden in bijlage 11 van het beheerscontract. Alleen de gratis biljetten en de biljetten aan halve prijs zouden dus worden behouden, met uitzondering van de korting van 75 % in eerste klas.

Deze aanpassingen stroken met de tariefverhoging die bij artikel 53 van het beheerscontract werd bepaald.

Het beheerscontract stelt dat de maatschappij het Raadgevend Comité zo spoedig mogelijk op de hoogte zal brengen van de belangrijke wijzigingen die zij beoogt. Deze bepaling werd in dit geval geïnterpreteerd en de maatschappij heeft het Comité op de hoogte gebracht van de genomen beslissingen. Begin december zal er een vergadering plaatsvinden.

Ik ben voorstander van kortingen voor studenten, want het vervoer is een van de grootste uitgavenposten, vooral voor gezinnen die niet over de nodige middelen beschikken om studentenkamers te betalen.

Onderwijs is echter een gemeenschapsbevoegdheid en die problematiek moet in het kader van de studiebeurzen worden onderzocht.

04.04 Olivier Chastel (MR): Ik deel het standpunt van de minister met betrekking tot de manier waarop de NMBS handelt ten aanzien van de Adviesraad van de gebruikers van de spoorwegen. Een meer proactieve houding zou aangewezen zijn.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde interpellaties en vragen van
- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten op Zaventem" (nr. 78)

Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre de nouvelles routes aériennes sans accord gouvernemental" (n° 81)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de diversion des nuisances sonores des avions de Bruxelles National" (n° 82)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 84)

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision du cabinet restreint concernant le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 645)

- M. Charles Picqué au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la méthode adoptée pour l'élaboration du cadastre du bruit" (n° 669)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 95)

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations intolérables faites le 3 novembre 2003 à Meise" (n° 639)

- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ingebruikneming van nieuwe luchtvaartroutes zonder dat de regering daarmee heeft ingestemd" (nr. 81)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan om de geluidsoverlast van de vluchten op Zaventem te spreiden" (nr. 82)

- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan inzake nachtvluchten" (nr. 84)

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing van het kernkabinet betreffende het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 645)

- de heer Charles Picqué aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werkmethode waarvoor geopteerd werd voor het opmaken van een geluidskadaster" (nr. 669)

- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan in verband met de nachtvluchten" (nr. 95)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ontoelaatbare uitspraken die de minister op 3 november 2003 in Meise deed" (nr. 639)

05.01 Olivier Maingain (MR): Le 16 octobre dernier, vous avez donné instruction à Belgocontrol de mettre en oeuvre, dès le 22 janvier, la première partie de votre plan de dispersion des vols aériens.

Cette initiative ne respecte pas la collégialité ministérielle requise pour la gestion d'un tel dossier. Vous cherchez à imposer par la politique du fait accompli une position personnelle non conforme à l'accord gouvernemental et n'engageant pas l'autorité du gouvernement.

A la suite de nombreuses réactions négatives, le Conseil restreint vous a invité à établir le cadastre du bruit et a exigé par la déclaration gouvernementale à veiller à la concertation avec les Régions, ce qui ne vous a pas empêché de faire encore récemment à Meise des déclarations sans aucune retenue. Vous prétendez respecter l'Accord de gouvernement et vous dispenser de la sorte d'un accord du gouvernement. Mais vous ne respectez nullement les préalables posés par l'accord gouvernemental avant l'élaboration de tout nouveau plan de répartition.

Le cadastre du bruit dont vous prétendez disposer n'est, en fait, qu'un cadastre théorique basé sur un modèle mathématique, du type de ceux dont

05.01 Olivier Maingain (MR): Op 16 oktober jongstleden hebt u Belgocontrol de opdracht gegeven om vanaf 22 januari het eerste deel van uw spreidingsplan van de vluchten uit te voeren.

Dit initiatief beantwoordt niet aan de ministeriële collegialiteit die voor het beheer van een dergelijk dossier vereist is. Met de tactiek van het voldongen feit probeert u zonder de goedkeuring van de regering een persoonlijk standpunt op te dringen dat niet in overeenstemming is met het regeerakkoord.

Naar aanleiding van talloze negatieve reacties heeft het kernkabinet u gevraagd een geluidskadaster op te stellen en werd via de regeringsverklaring geëist het overleg met de Gewesten niet uit het oog te verliezen, wat u niet heeft belet om onlangs nog zonder enige terughoudendheid verklaringen af te leggen in Meise. U beweert het regeerakkoord na te leven, maar ontloopt het in feite. U respecteert geenszins de voorwaarden van het regeerakkoord die voor de uitwerking van elk nieuw spreidingsplan werden bepaald.

Het geluidskadaster waarover u naar u beweert beschikt is in feite niets anders dan een theoretisch kadaster dat gebaseerd is op een mathematisch

l'inefficacité a déjà été prouvée. Les administrations environnementales des Régions n'ont pas été consultées. Comment prétendre procéder à une évaluation objective alors que la définition des zones selon le principe de « répartition équitable » n'est même pas réalisée et que la périphérie Est, qui reçoit la majorité des vols, depuis le 22 juillet 2003, n'est pas encore équipée de sonomètres ? Par ailleurs, où en êtes-vous dans la définition de la méthodologie et quelles seront les périodes retenues ? Un cadastre objectif doit également s'effectuer l'été. Combien de sonomètres seront-ils déployés ? Combien de jours resteront en place quartier par quartier ? Les experts acoustiques choisis par les Régions pourront-ils collaborer ?

Proposer un nouveau plan de répartition des vols sans cadastre de bruit réel est non seulement contraire à la déclaration gouvernementale, mais également à la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 qui, même non transposée, produit ses effets juridiques à l'égard des Etats membres.

En outre, une directive du 27 juin 2001 vous impose une étude d'incidence des conséquences de votre projet de plan d'action.

Votre persistance à annoncer la mise en œuvre de votre projet de plan est une fumisterie qui ne trompe que vous-même. Vous ne pourrez vous soustraire à l'établissement d'un véritable cadastre du bruit – qui appelle une longue période de référence –, ni au respect des directives européennes, ni à une concertation avec les Régions. Ces trois exigences une fois respectées, votre plan sera dépassé par les exigences européennes et scientifiques.

Confirmez-vous que les instructions données par courrier du 16 octobre dernier à Belgocontrol ne produiront aucun effet ?

Vous dites vouloir contrôler les mouvements aéroportuaires au départ de Bruxelles-National et mener une réflexion à long terme sur son avenir. Mais, dans le même temps, vous déclarez qu'un second aéroport fédéral ne se justifie pas. Comptez-vous délocaliser certaines activités – et notamment celles de DHL – vers d'autres aéroports ? Alors que la Région wallonne annonce que les aéroports régionaux disposent de réserves et peuvent sans difficulté accueillir la totalité des vols charters de Bruxelles-National, comptez-vous mener des concertations et des échanges avec le gouvernement wallon en ce sens ?

model waarvan de inefficiëntie reeds bewezen is. De milieuhuishoudingen van de Gewesten werden niet geraadpleegd. Hoe kan men beweren dat men een objectieve evaluatie zal houden als men weet dat de zones niet eens afgebakend werden volgens het beginsel van de "billijke spreiding" en dat de Oostrand die sinds 22 juli 2003 het leeuwendeel van de vluchten te verwerken krijgt nog niet met geluidsmeters is uitgerust? Hoever staat u daarnaast met de definitie van de methodologie en welke periodes zullen in aanmerking worden genomen? Een objectief kadaster moet ook tijdens de zomerperiode worden opgesteld. Hoeveel geluidsmeters zullen er worden opgesteld? Gedurende hoeveel dagen zullen ze in elke wijk worden opgesteld? Zullen de geluidsexperten van de Gewesten hierbij betrokken worden?

Los van enig geluidskadaster een nieuw spreidingsplan voorstellen, gaat niet alleen in tegen de regeringsverklaring, maar ook tegen de Europese richtlijn 2002/49/ EG van 25 juni 2002, die, ook al werd ze nog niet in nationale wetgeving omgezet, juridische gevolgen heeft voor de lidstaten.

Bovendien verplicht een richtlijn van 27 juni 2001 u een studie te maken van de gevolgen van uw ontwerp-actieplan.

Door hardnekkig vol te houden dat uw ontwerpplan zal worden uitgevoerd, draait u alleen uzelf een rad voor ogen. Er zijn immers drie zaken waar u niet omheen kunt: het uitwerken van een echt geluidskadaster – en daartoe is een lange referentieperiode nodig – het naleven van de Europese richtlijnen en overleg met de Gewesten. Wanneer u aan die drie vereisten zal hebben voldaan, zal uw plan zowel door de Europese als door de wetenschappelijke eisen voorbijgestreefd zijn.

Bevestigt u dat de richtlijnen die Belgocol bij brief van 16 oktober werden gegeven, zonder gevolg zullen blijven?

U zegt dat u toezicht wenst uit te oefenen op het vliegverkeer vanuit Brussel-Nationaal en dat u op lange termijn wenst na te denken over de toekomst van deze luchthaven. Tegelijkertijd verklaart u echter dat de komst van een tweede nationale luchthaven niet gerechtvaardigd is. Bent u van plan bepaalde activiteiten – met name die van DHL – naar andere luchthavens te verleggen? Het Waalse Gewest kondigt aan dat de gewestelijke luchthavens over reserves beschikken en makkelijk alle chartervluchten van Brussel-Nationaal kunnen overnemen. Bent u dan ook van plan om met de Waalse regering hierover overleg te plegen en van

gedachten te wisselen?

05.02 François-Xavier de Donnea (MR): Je voudrais coupler ma question à cette interpellation, car elle porte sur le même sujet.

Le **président** : Pas de problème.

05.03 François-Xavier de Donnea (MR): Je m'associe aux remarques de M. Maingain, et ne vais pas répéter ce qu'il vient de dire.

Je voudrais que le ministre me dise quel est le statut des instructions qu'il a données, le 16 octobre, au sujet des nouvelles procédures de vol, et des nouvelles routes, à mettre en place pour le 22 janvier 2004, après la réunion du gouvernement du 5 novembre. Quelles étaient ces instructions ? Qu'est-ce que le Conseil des ministres a demandé de postposer, pour réaliser un cadastre du bruit ? Que reste-t-il de tout cela ?

Dans le même domaine, le Sénat a auditionné des représentants des pilotes. Il a entendu le capitaine Philippe Denoulet, enquêteur de l'IFALPA en cas d'accident, qui a dit que certaines pistes étaient déjà utilisées comme le prévoient des directives pour le 22 janvier.

Le ministre aura beau donner ses instructions, c'est la direction du vent qui détermine les possibilités de décollage dans un certain sens ; sinon, on risque des accidents.

De plus, si un avion décolle avec le vent dans le dos, le bruit s'accroît. Les pilotes disent que le plan du ministre va augmenter le bruit. Avec le vent dans le dos, le moteur fait plus de bruit, l'avion grimpe moins vite et produisant du bruit plus longtemps sur une trajectoire : la portée du bruit est plus lointaine.. Le résultat est qu'en faisant décoller les avions avec le vent dans le dos, on augmente le bruit.

Les pilotes mettent aussi en cause les aspects sécuritaires.

Je voudrais que le ministre m'assure qu'il ne va pas donner de directives contraires à ce que des pilotes - experts internationaux - ont déclaré devant la commission du Sénat. Je crois qu'il serait bon d'inviter également certains représentants des pilotes et d'autres milieux techniques, pour qu'ils viennent expliquer les avantages et inconvénients des mesures proposées.

05.02 François-Xavier de Donnée (MR): Ik zou mijn vraag graag koppelen aan deze interpellatie, omdat zij over hetzelfde onderwerp gaat.

De **voorzitter**: Geen probleem.

05.03 François-Xavier de Donnea (MR): Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Maingain en ik zal zijn woorden dan ook niet herhalen.

Graag vernam ik van de minister in hoeverre de bijeenkomst van de regering op 5 november een invloed heeft gehad op de instructies die hij op 16 oktober gaf inzake de nieuwe vliegprocedures en - routes, die tegen 22 januari 2004 van kracht dienen te worden. Wat waren deze instructies? Voor welke punten heeft de Ministerraad uitstel gevraagd, teneinde een kadaster van de geluidshinder vast te stellen? Wat blijft hiervan over?

De Senaat heeft met betrekking tot dezelfde materie vertegenwoordigers van de piloten gehoord. Eén van hen was kapitein Philippe Denoulet, die onderzoek verricht voor IFALPA wanneer er zich een vliegtuigongeluk voordoet en die verklaard heeft dat bepaalde pistes reeds werden gebruikt volgens de richtlijnen die pas tegen 22 januari van kracht worden.

De minister kan zoveel richtlijnen geven als hij wil, uiteindelijk bepaalt de windrichting of men al dan niet in een bepaalde richting kan opstijgen. Zoniet zou men ongelukken kunnen veroorzaken.

Bovendien produceert een vliegtuig dat met de wind in de rug opstijgt, meer geluid. Volgens de piloten zal het plan van de minister de hinder nog doen toenemen. Met de wind in de rug maakt de motor meer geluid, het vliegtuig stijgt minder snel en produceert dus langer geluid op een bepaalde vliegroute; het geluid draagt ook verder. Door vliegtuigen met de wind in de rug te doen opstijgen, krijgt men dus meer geluidshinder.

De piloten hebben ook vragen bij de veiligheid.

Ik zou willen dat de minister mij verzekert dat hij geen richtlijnen zal uitvaardigen die indruisen tegen wat piloten - internationale experten- voor de Senaatscommissie hebben verklaard. Het ware mijns inziens opportuun om ook een aantal vertegenwoordigers van de piloten of andere vakkringen uit te nodigen en hen de voor- en nadelen van de voorgestelde maatregelen te laten

uitleggen.

Je partage également les inquiétudes de M. Maingain sur la méthodologie. Si, par exemple, on établit le cadastre du bruit sur des mesures réelles faites en novembre, il est évident qu'il s'agit d'un mois creux. Ce qui est important, c'est d'avoir des mesures sur les douze mois de l'année, de façon à compter également les périodes de pointe de juillet-août, de Noël, du congé de carnaval, de Pâques, etc.

Je voudrais à présent revenir sur un incident malheureux. Lors d'une réunion, le 3 novembre, à Meise, le ministre Anciaux aurait tenu des propos plus émotionnels que rationnels. Deux de ces propos m'interpellent particulièrement. Tout d'abord, M. Anciaux aurait dit, je cite: "J'ai prêté serment dans les mains du Roi, mais comme ministre républicain flamand, je vais envoyer au-dessus du Palais royal de Laeken et des parcs Albert et Baudouin les avions qui empruntent les routes en direction de la balise Costa." Deuxième citation: "Les fonctionnaires européens de l'Oostrand se plaignent du bruit des avions qui les survolent, mais ces gens ne paient pas d'impôts en Belgique et, donc, n'ont pas le droit de se plaindre."

Monsieur le ministre, j'ignore si vous avez tenu ces propos et, si tel ne devait pas être le cas, je ne veux pas vous les imputer.

Je souhaite poser les questions suivantes.

Premièrement, le ministre confirme-t-il ou non avoir tenu de tels propos? S'il les a tenus, estime-t-il qu'un tel langage est compatible avec la dignité de sa fonction et sa crédibilité politique?

Deuxièmement, s'il a bien tenu ces propos, les estime-t-il compatibles avec le respect dû au Roi?

05.04 Joëlle Milquet (cdH): Je rejoins les propos de M. de Donnea.

Je souhaite poser quatre questions au ministre.

Par une lettre du 16 octobre, le ministre, avait demandé à Belgocontrol de mettre en œuvre pour le 22 janvier 2004 son plan de dispersion. Depuis lors, des faits nouveaux sont apparus.

Ma première question est la suivante: en faisant cette proposition, estimiez-vous suivre la solidarité

Ik deel ook de bezorgdheid van de heer Maingain ten aanzien van de methodologie. Indien men het kadaster van de geluidshinder bijvoorbeeld vaststelt op grond van werkelijke metingen die men in november uitvoert, spreekt het voor zich dat dit een kalme maand zal zijn. Het is belangrijk om twaalf maanden lang metingen te doen, zodat men ook rekening kan houden met de pieken van juli en augustus, Kerstmis, de krokusvakantie, Pasen, enz.

Ik zou nu willen terugkomen op een jammerlijk voorval. Tijdens een vergadering in Meise op 3 november liet minister Anciaux zich blijkbaar meer leiden door zijn gevoel dan door zijn verstand. Twee uitlatingen in het bijzonder zijn mij bijgebleven. Eerst en vooral zou de heer Anciaux hebben gezegd, ik citeer: "Ik heb de eed afgelegd in handen van de Koning, maar als Vlaams republikeins minister zal ik de vliegtuigen die de routes volgen in de richting van het baken Costa, over het koninklijk paleis van Laken, het Albertpark en het Boudewijnpark laten vliegen." Tweede citaat: "De Europese ambtenaren van de Oostrand klagen over de geluidsoverlast door overvliegende vliegtuigen, maar zij betalen geen belastingen in België en dus hebben zij het recht niet om te klagen."

Mijnheer de minister, ik weet niet of u dat heeft gezegd en mocht dat niet zo zijn, dan wil ik u die woorden niet in de mond leggen.

Ik wil volgende vragen stellen.

Bevestigt de minister al of niet dat hij dat heeft gezegd? Als hij dat inderdaad heeft gezegd, vindt hij dan dat dergelijke uitlatingen verenigbaar zijn met de waardigheid van zijn ambt en zijn politieke geloofwaardigheid niet in het gedrang brengen?

Findt hij zijn uitlatingen dan tevens verenigbaar met het respect dat onze Koning is verschuldigd?

05.04 Joëlle Milquet (cdH): Ik sluit mij aan bij hetgeen de heer de Donnea heeft gezegd.

Ik wil de minister vier vragen stellen.

Bij brief van 16 oktober had de minister Belgocontrol gevraagd zijn spreidingsplan tegen 22 januari ten uitvoer te leggen. Sindsdien hebben zich nieuwe feiten voorgedaan.

Mijn eerste vraag is de volgende: vond u dat u zich, door dat voorstel te formuleren, heeft gehouden

gouvernementale - qui requiert que ce genre de décision soit prise en Conseil des ministres – et respecter la déclaration gouvernementale qui demandait l'élaboration d'un cadastre du bruit ?

Récemment, il y a eu un kern. Lors de ce kern, il semblerait que l'on vous ait demandé d'établir ce cadastre du bruit. Vous prétendez l'avoir, mais le cadastre existant jusqu'à présent n'est qu'un modèle théorique et mathématique. Je souhaite donc savoir concrètement ce qui a été décidé depuis ce kern et ce que vous allez faire : allez-vous faire installer des sonomètres là où il en manque, notamment à Wezembeek et à Kraainem ? Si oui, dans quels délais et à quels endroits pour s'assurer d'un cadastre du bruit véritablement objectif ? Quelles méthodes allez-vous suivre, combien de temps cela va-t-il prendre et avec quelle concertation ?

Deuxième question: apparemment, le kern vous aurait demandé d'organiser une meilleure concertation, avec les Régions notamment. Avec quelles Régions et selon quel timing est prévue cette concertation, et quel est son objet ?

Troisième question : est-ce que le kern a remis en question votre lettre du 16 octobre ? Sachant qu'il vous est demandé un cadastre du bruit objectif qui exige une période plus longue d'examen, il serait absurde que ce délai ne soit pas modifié. Ou bien tout doit-il être prêt pour le 22 janvier ?

Quatrième question : a-t-on clarifié les différences d'appréciation entre le terme néerlandais et le terme français ? D'un côté, il est question de "répartition" et, de l'autre, de *spreiding* ("dispersion"), ce qui n'est pas la même chose.

Par ailleurs, je suis étonnée qu'un ministre fédéral, qui a prêté serment devant le Roi, tienne des propos de ce type par rapport à la famille royale ou au survol du palais. La manière dont vous envisagez votre rôle de ministre fédéral, en principe chargé du bien-être de tous les habitants et pas uniquement de ceux d'une seule communauté linguistique, m'apparaît également peu acceptable ; vos propos mériteraient une mise au point de la part du premier ministre. Dans le passé des démissions ont sanctionné des attitudes moins graves.

Ma quatrième question est la suivante : vous dites être prêt à envisager un débat sur l'avenir de l'aéroport. Si telle est votre intention, pour quand envisagez-vous ce débat, notamment avec les

aan de regeringssolidariteit - die vereist dat dat soort beslissingen in de Ministerraad wordt genomen – maar ook aan de regeringsverklaring, waarin wordt gevraagd dat een geluidskadaster zou worden opgesteld?

Onlangs vond er een vergadering van het kernkabinet plaats. Men zou u toen gevraagd hebben dat geluidskadaster op te stellen. U beweert in het bezit ervan te zijn, maar het kadaster dat tot dusver bestaat is maar een theoretisch en wiskundig model. Ik wil dus concreet weten wat er werd sinds die vergadering van het kernkabinet werd beslist en wat u zal ondernemen: zal u geluidsmeters laten installeren waar die ontbreken, met name in Wezembeek en Kraainem? Zo ja, wanneer en waar zal dat gebeuren, zodat er een echt objectief geluidskadaster komt? Welke methodes zal u hanteren, hoeveel tijd zal dat in beslag nemen en welk overleg zal u dienaangaande organiseren?

Vraag twee: het kernkabinet zou u hebben gevraagd het overleg, meer bepaald met de Gewesten, te verbeteren. Met welke Gewesten, wanneer en waarover komt er overleg?

Drie: zette het kernkabinet uw schrijven van 16 oktober op de helling? Wetend dat u een objectief geluidskadaster wordt gevraagd, waartoe een langere onderzoeksperiode nodig is, zou het absurd zijn de vooropgestelde termijn te handhaven. Of moet toch alles tegen 22 januari in gereedheid zijn?

Vier: werd een eind gemaakt aan de begripsverwarring tussen de Nederlandstalige en de Franstalige begrippen? In het Nederlands heeft men het over spreiding ("dispersion"), in het Frans over "répartition", en dat is niet hetzelfde.

Het verbaast me uit de mond van een federaal minister, die in de handen van de Koning de eed heeft afgelegd, dergelijke uitspraken over de koninklijke familie en het overvliegen van het koninklijk paleis te horen. Uw zienswijze op de rol van een federaal minister, die zou moeten instaan voor het welzijn van alle inwoners en niet enkel van die van een bepaalde taalgemeenschap, lijkt me bedenkelijk; de eerste minister zou er goed aan doen de puntjes op de i te zetten. In het verleden moesten ministers soms voor minder opstappen.

Vraag vijf: u zegt het debat over de toekomst van de luchthaven te willen aangaan. Wanneer plant u dat debat, dat, aangezien het overleg vereist, ook met de Gewesten moet worden gevoerd en

Régions, puisqu'il implique une concertation et, peut-être, une collaboration des aéroports régionaux ? Quel est le timing, la méthode que vous envisagez d'employer ?

Ce débat doit réunir majorité et opposition, impliquer les différentes entités concernées et les riverains, pour avoir un plan de développement et une politique aéroportuaire tenant compte du facteur environnemental, du facteur nuisances et du facteur de développement économique. Il faut tenter de voir à plus long terme l'avenir de l'aéroport au niveau national, en y impliquant les Régions. Il faudrait, dès lors, préciser le plan de travail dans ce domaine.

05.05 Marie Nagy (ECOLO): Je suis surprise que vous ne teniez pas compte de questions objectives et des expériences du passé pour vous lancer dans une entreprise hasardeuse ou politiquement dommageable.

Dans une lettre du 16 octobre, vous avez communiqué à l'administrateur délégué de Belgocontrol la première partie de votre plan de dispersion, et ce sans l'accord du gouvernement fédéral, sans concertation avec les gouvernements régionaux, et sans le cadastre des nuisances tel qu'il était prévu et tel qu'il avait été promis par les partis de la majorité gouvernementale. En réaction, le kern a demandé le gel de la décision.

Quelle est la portée réelle du gel de votre décision ? Avez-vous envoyé une lettre annulant celle du 16 octobre ?

Comment justifiez-vous les procédures exposées dans votre lettre du 16 octobre ? Sur la base de quelles exigences de sécurité et de santé publique les avez-vous déterminé, puisque vous ne tenez pas compte de la question du survol des zones densément peuplées ? Un élément dans les directives prévoyait expressément que vous deviez en tenir compte.

Toutes les modifications des routes de jour ou de nuit à Bruxelles et dans le Brabant wallon ne peuvent être envisagées que dans un cadre global, qui assure une répartition des nuisances à partir d'un cadastre de bruit, commune par commune ou quartier par quartier, établi à partir de mesures de bruit réel et non sur la base d'un modèle théorique. Or, le nombre de sonomètre dans certaines communes est très insuffisant. Comment voulez-vous établir un cadastre si vous ne disposez pas d'outils de mesure en nombre suffisant ?

misschien ook over samenwerking met de regionale luchthavens zal gaan ? Volgens welke timing en methode wil u te werk gaan ?

Om een ontwikkelingsplan uit te werken en een luchthavenbeleid te voeren dat rekening houdt met het milieu, de geluidsoverlast en de economische vooruitgang, moet dit debat de meerderheid en de oppositie verenigen en moeten de verschillende belanghebbende partijen en de bewoners erbij worden betrokken. We moeten streven naar een toekomstvisie op langere termijn voor de luchthaven op nationaal niveau door er de Gewesten bij te betrekken. Daarom moeten we het actieplan op dat vlak verduidelijken.

05.05 Marie Nagy (ECOLO): Het verwondert mij dat u zich op een gewaagd en politiek nadelig plan stort zonder rekening te houden met objectieve problemen, noch met ervaringen uit het verleden.

In een brief van 16 oktober hebt u het eerste deel van het spreidingsplan aan de afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol bekendgemaakt, maar zonder toestemming van de federale regering, zonder overleg met de gewest- regeringen en zonder geluidskadaster zoals gepland en beloofd was door de meerderheidspartijen van de regering. Daarom heeft het kernkabinet gevraagd om de beslissing te bevriezen.

Hoe ver reikt de bevrozing van uw beslissing in werkelijkheid ? Hebt u een brief gestuurd om uw brief van 16 oktober teniet te doen ?

Hoe motiveert u de procedures die in uw brief van 16 oktober uit de doeken werden gedaan ? Op grond van welke voorwaarden op het stuk van de veiligheid en de volksgezondheid hebt u die procedures bepaald, want u houdt immers geen rekening met het probleem van de dichtbevolkte zones die worden overvlogen ? Nochtans werd in de richtlijnen uitdrukkelijk vermeld dat u hiermee rekening moest houden.

Alle wijzigingen van de dag- of nachtroutes boven Brussel en Waals-Brabant kunnen enkel gezien worden in een alomvattend kader dat voor een verdeling van de hinder zorgt op grond van een lawaai kadaster dat gemeente per gemeente of buurt per buurt aan de hand van metingen van het werkelijk lawaai en niet op grond van een theoretisch model is opgemaakt. Het aantal geluidsmeters in bepaalde gemeenten is echter volstrekt ontoereikend. Hoe wil u een kadaster opmaken als u niet over genoeg meetinstrumenten

Ensuite, comment expliquez que vous ne tenez pas compte de la densité de la population?

Comment imaginez-vous poursuivre, étant donné votre situation par rapport au kern, et alors que les conditions exprimées dans la déclaration gouvernementale ne sont pas respectées?

En outre, le ministre peut-il nous expliquer pourquoi le texte français de l'accord gouvernemental parle de «répartition», alors que le texte néerlandais parle de *spreiding*, qui signifie clairement «dispersion». Je souhaiterais que le ministre éclaire ce point.

Peut-il également nous dire si une personne en charge de ce dossier au sein de son cabinet est effectivement membre du Comité d'action des riverains de la périphérie Nord? Si le site *plannedispersion.be* est un site dépendant du parti Spirit? Ceci afin de clarifier l'indépendance de votre position dans cette affaire.

Ensuite, dans *De Morgen*, vous avez déclaré que, sans les Bruxellois, il n'y aurait plus de problème. Vous n'avez pas démenti ces déclarations. En tant que ministre fédéral, vous devez définir clairement votre position, même si vous avez une vision très «néerlandophone» de la politique. Je n'ai pas non plus eu connaissance d'un démenti de l'article de *De Morgen* sur la réunion que vous avez tenue le 3 novembre dernier.

En ce qui concerne la directive européenne, elle vous permet de prendre des mesures restrictives pour limiter les nuisances, sans provoquer de nouvelles discussions. M. Michel Ayrat, directeur des transports aériens à la Commission européenne a, en effet, indiqué que, du côté européen, cette directive était suffisante pour qu'une autorité, que ce soit fédérale si elle est responsable de l'aéroport, ou régionale dans le cas d'aéroports régionaux, prenne, dès aujourd'hui, prendre les mesures concernant des restrictions aux heures de vol, au bruit autorisé, ... sans avoir une nouvelle directive. Vous ne pouvez donc vous référer sans cesse à l'Europe pour trouver une solution aux vols de nuit et ne pas assumer vos responsabilités.

La Déclaration gouvernementale permettait diverses interprétations. Vous en avez utilisé une qui ne profite pas à la sécurité et à la tranquillité des habitants de Bruxelles. Je trouve cela regrettable. J'espère que vous allez clarifier cette situation comme elle doit l'être.

beschikt?

Hoe verklaart u dat u geen rekening houdt met de bevolkingsdichtheid?

Wat zal u vervolgens doen gezien uw positie ten aanzien van het kernkabinet en terwijl de in de regeringsverklaring opgenomen voorwaarden niet in acht worden genomen?

Kan u ons uitleggen waarom er in de Franse tekst van het regeerakkoord sprake is van «répartition» terwijl in de Nederlandse tekst sprake is van «spreiding» wat kennelijk «dispersion» betekent? Kan u dit punt ophelderen?

Kan u ons eveneens zeggen of een persoon die op uw kabinet instaat voor dit dossier, inderdaad lid is van het Aktiecomité van de inwoners van de noordrand? En of de webstek *plannedispersion.be* een site is die van de politieke partij Spirit afhangt? Met deze vragen wil ik mij ervan vergewissen dat u een onafhankelijk standpunt inneemt.

In *De Morgen* hebt u gezegd dat er zonder de Brusselaars geen problemen meer zouden zijn. Die verklaringen hebt u niet tegengesproken. In uw hoedanigheid van federaal minister moet u een duidelijk standpunt innemen al hebt u een zeer «Nederlandstalige» visie van de politiek hebt. Voor zover mij bekend hebt u het artikel in *De Morgen* over de vergadering van 3 november jongstleden niet tegengesproken.

Dankzij de Europese richtlijn kan u, zonder nieuwe discussies uit te lokken, maatregelen treffen om de overlast te beperken. De heer Michel Ayrat, directeur van het Directoraat-generaal Luchtvervoer van de Europese Commissie, heeft er namelijk op gewezen dat, vanuit Europees oogpunt, deze richtlijn volstond opdat een overheid, federaal indien zij verantwoordelijk is voor de luchthaven of gewestelijk in geval van gewestelijke luchthavens, vanaf vandaag beperkende maatregelen zou kunnen treffen ten aanzien van het tijdstip van de vluchten, de toegelaten decibels, ... Een nieuwe richtlijn is dus niet vereist. U kan zich dus niet blijven verschuilen achter Europa om een oplossing voor de nachtvluchten te vinden, noch kan u uw verantwoordelijkheid blijven ontlopen.

De regeringsverklaring liet ruimte voor verschillende interpretaties. U hebt er één uitgekozen die de veiligheid en de rust van de inwoners van Brussel niet ten goede komt. Dat is jammer. Ik hoop dat u deze toestand naar behoren zal rechtzetten.

05.06 Simonne Creyf (CD&V): Dans le dossier des vols de nuit, les positions adoptées par les néerlandophones et les francophones divergent de plus en plus. Du côté francophone, l'unanimité règne au-delà du clivage entre majorité et opposition. Quant à la position du VLD, elle reste vague jusqu'à nouvel ordre. A l'occasion du développement de ces questions, les libéraux flamands brillent par leur absence mais ils ne manquent pas de s'exprimer sur le terrain ! C'est ainsi que la commune de Zaventem et son bourgmestre VLD, M. Vermeiren, ont adressé un courrier officiel à leurs administrés pour leur faire part de leur opposition au plan de dispersion du ministre Bert Anciaux. Comprenez qui peut !

L'ensemble de la majorité fait-elle encore confiance au ministre Bert Anciaux ? Le 5 novembre dernier, le cabinet restreint lui a demandé de ne pas exécuter son plan de dispersion avant que le gouvernement dans son ensemble l'ait approuvé. Ce plan suscite en particulier la méfiance des membres francophones du gouvernement. Le cabinet restreint a-t-il pris d'autres décisions concernant les vols de nuit ? Lesquelles ? Le plan de dispersion devra-t-il être adapté pour la énième fois ? Quel effet cela aura-t-il sur les riverains auxquels le ministre avait promis de réduire sensiblement les nuisances sonores ? Au demeurant, j'ai l'impression que le gouvernement s'emploie de plus en plus à monter les uns contre les autres les habitants des périphéries nord et est.

Le 15 novembre, une décision définitive devrait être prise dans le dossier des vols de nuit. Respecterez-vous ce calendrier ?

Quelle attitude le ministre adoptera-t-il en ce qui concerne Steenokkerzeel, compte tenu de ses engagements d'une part et de la décision prise par le cabinet restreint d'autre part ?

05.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le plan de dispersion n'a pas encore été évoqué au sein du cabinet restreint. Par ailleurs, le ministre est manifestement loin de bénéficier du soutien des autres partis de la coalition. J'ai même entendu parler d'une motion de méfiance.

Le ministre va-t-il maintenir les décisions qu'il a déjà prises pour mettre en œuvre le plan de dispersion ? Quel est l'état d'avancement des négociations avec la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale ? Où en est la confection du cadastre du bruit ? Quand le conseil des ministres va-t-il examiner le plan de dispersion et à quelle date ce dernier entrera-t-il en vigueur ?

05.06 Simonne Creyf (CD&V): In het dossier van de nachtvluchten drijven de standpunten van Nederlandstaligen en Franstaligen steeds verder uiteen. De Franstaligen delen, over de grenzen van meerderheid en oppositie heen, dezelfde mening. Wat de visie van de VLD is, blijft tot nader order onduidelijk. Tijdens deze vragenronde blinken de Vlaamse liberalen uit door afwezigheid, maar op het terrein roeren ze wel degelijk hun mond. Zo heeft de gemeente Zaventem en haar VLD-burgemeester Vermeiren zich in een officieel schrijven aan haar inwoners gekant tegen het spreidingsplan van minister Anciaux. Begrijpe wie kan!

Heeft minister Anciaux nog wel het vertrouwen van de integrale meerderheid? Het kernkabinet heeft hem op 5 november gevraagd zijn spreidingsplan niet uit te voeren vooraleer de gehele regering zich erover akkoord heeft verklaard. Vooral de Franstalige regeringsleden reageren argwanend. Wat heeft het kernkabinet nog meer beslist met betrekking tot de nachtvluchten? Zal het spreidingsplan voor de zoveelste keer aangepast moeten worden? Welk effect zal dit hebben op de bewoners aan wie de minister een gevoelige afname van de lawaaihinder had beloofd? Ik heb trouwens de indruk dat de inwoners van de Noord- en de Oostrand steeds meer tegen mekaar worden uitgespeeld.

Op 15 november zou een definitieve beslissing worden genomen inzake de nachtvluchten. Zal deze timing nageleefd worden?

Wat zal de minister, gezien zijn beloftes enerzijds en de beslissing in het kernkabinet anderzijds, doen met Steenokkerzeel?

05.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het spreidingsplan is nog niet besproken in het kernkabinet. Het is ook allerm minst duidelijk of de minister kan rekenen op de steun van de andere regeringspartijen. Ik heb zelfs over een motie van wantrouwen horen spreken.

Zal de minister zijn reeds genomen beslissingen ter uitvoering van het spreidingsplan handhaven? Hoe ver staan de onderhandelingen met het Vlaams en het Brussels Gewest? Hoe ver staan de geluidskadasters? Wanneer zal het spreidingsplan op de Ministerraad worden besproken en wanneer zal het in werking treden?

Comment le ministre compte-il optimaliser la dispersion à court et à long terme?

Quel pourcentage pondéré sera attribué aux six zones lorsqu'un système I.L.S. sera installé sur la piste 25R et que la piste des avions taxi pour la 25L sera prête? Le dernier tronçon de la piste de décollage 25L pourra-t-il rester inutilisé afin que les avions puissent atteindre la même hauteur qu'au-dessus de Diegem?

Est-il techniquement possible de maximaliser la dispersion pendant la nuit? Certaines zones font l'objet de très nombreux survols durant certaines nuits et pas du tout pendant d'autres. La dispersion doit se faire dans toutes les directions. L'objectif doit être que chaque zone soit survolée le moins possible chaque nuit.

05.08 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Depuis 1999, un cadastre du bruit est élaboré par la KUL. Ce cadastre est basé sur le modèle mathématique INM (*Integrated Noise Model*), qui intègre des paramètres comme les routes et les pistes utilisées.

Depuis octobre 2003 y ont été ajoutées les fréquences auxquelles sont atteints certains niveaux de bruit. Des sonomètres sont utilisés sur le terrain. Le cadastre permet un calcul précis mesurant l'impact du bruit sur chaque habitation et sert de base au plan de dispersion. L'utilisation de nouvelles pistes et de nouvelles routes plus nombreuses a pour résultat une répartition plus équitable qui met fin à la concentration. Ce calcul ne tient pas compte des frontières, quelles qu'elles soient.

Le résultat du calcul INM est un deuxième cadastre du bruit basé sur le projet de plan de répartition. Si le plan est mis en œuvre, il fera l'objet d'une évaluation et d'une validation fréquentes suivant la même méthode, ce qui aboutira à un cadastre actualisé et, le cas échéant, à une adaptation du plan.

La méthode d'évaluation est la même depuis 1999; la différence est que le modèle a été amélioré et élaboré.

Les spécialistes en acoustique disent que, pour une opération de validation, le nombre de sonomètres existant est suffisant. Vingt-sept sonomètres sont opérationnels : 6 appartenant à *Aminal*, deux à l'IBGE-BIM, 19 à BIAC. S'y ajoutent des sonomètres mobiles de l'IBGE-BIM.

Hoe zal de minister de spreiding op korte en op lange termijn optimaliseren?

Welk gewogen percentage zal aan de zes zones worden toegekend wanneer op de startbaan 25R een ILS-systeem zal zijn geïnstalleerd en de taxibaan voor de 25L klaar is? Zal het laatste deel van de startbaan 25L onbenut kunnen blijven, zodat de vliegtuigen een gelijkaardige hoogte halen als boven Diegem?

Is het technisch mogelijk de spreiding tijdens de nacht te maximaliseren? In bepaalde zones wordt men tijdens sommige nachten zeer zwaar overvlogen en tijdens andere helemaal niet. De spreiding moet in alle richtingen gebeuren. Het streefdoel moet zijn iedereen elke nacht met zo weinig mogelijk vluchten op te zadelen.

05.08 Minister Bert Anciaux (Frans) : Sinds 1999 stelt de KUL jaarlijks een geluidskadaster op. Dit kadaster is gebaseerd op een mathematisch model, nl. het *Integrated Noise Model* (INM) dat rekening houdt met parameters zoals de gebruikte routes en banen.

Sinds oktober 2003 werd ook rekening gehouden met het aantal keren dat bepaalde geluidsniveaus worden bereikt. Er wordt ter plaatse gebruik gemaakt van geluidsmeters. Dankzij het kadaster kan men precies berekenen wat de gevolgen van het geluid zijn voor elke woning. Het dient als uitgangspunt voor het spreidingsplan. De ingebruikneming van meer nieuwe banen en nieuwe routes leidt tot een billijker spreiding die het einde betekent van de concentratie. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met grenzen van welke aard ook.

De INM-berekening heeft geleid tot een tweede kadaster dat gebaseerd is op het ontwerp van het spreidingsplan. Als dit plan zal worden uitgevoerd zal het herhaaldelijk volgens dezelfde methode worden geëvalueerd en gevalideerd. Zo zal het kadaster worden bijgewerkt en zal het plan zo nodig worden aangepast.

De manier van evalueren is sinds 1999 niet meer veranderd. Het verschil bestaat erin dat het model werd verbeterd en verder uitgewerkt werd.

Volgens specialisten in de akoestiek volstaat het aantal aanwezige geluidsmeters voor een validatie. Zevenentwintig geluidsmeters zijn operationeel : 6 behoren toe aan *Aminal*, 2 aan het BIM-IBGE en 19 aan BIAC. Daarbij komen nog de mobiele geluidsmeters van het BIM-IBGE.

Néanmoins, BIAC prévoit six sonomètres supplémentaires, dont quatre sont loués en concertation avec l'IBGE-BIM et l'*Aminal* et en tenant compte des nouvelles routes. La validation vérifie que le modèle utilisé correspond à la réalité. La déviation entre le modèle et les mesures effectuées se situe toujours dans l'intervalle acceptable. Selon les spécialistes, le modèle permet donc de refléter la situation sonore. Le but final est d'arriver à une répartition du bruit la plus équitable possible. Les droits subjectifs de tous les riverains sont respectés et aucune zone n'est discriminée.

(En néerlandais): Cinq des dix-neuf postes de mesure de BIAC sont situés dans la périphérie est.

J'ai transmis le cadastre du bruit lors d'une précédente intervention. Je suppose que tous les membres en ont reçu une copie.

(En français) J'ai demandé à Belgocontrol de préparer la publication dans l'AIP de quelques routes pour qu'elles puissent être utilisées à partir du 20 janvier 2004. Il s'agit de vols de nuit partant de la piste 20, qui survolent l'Oostrand. Le nombre de routes passe de 1 à 4, mais le nombre de vols reste le même. Ces routes engendrent une amélioration de la situation à court terme et répondent aux préoccupations des riverains de l'Oostrand. La répartition des vols sur quatre routes est une preuve de la solidarité au sein de l'Oostrand. En ce qui concerne les avions décollant de nuit des pistes 02, 07L, 07R et 25L, la concentration est supprimée. On ne peut pas dire qu'avec ces mesures, le plan de dispersion soit mis en oeuvre.

(En néerlandais) Je suis évidemment tenu de respecter l'accord de gouvernement. Mon plan de dispersion met en oeuvre cet accord en instaurant le cadastre du bruit, la nouvelle utilisation des pistes de décollage et les nouvelles routes. J'ajoute que je n'ai jamais dit que mon plan était à prendre ou à laisser. Des modifications peuvent encore y être apportées pourvu qu'elles ne portent pas atteinte à la dispersion. La situation va s'améliorer pour les personnes qui supportent à présent les nuisances les plus importantes. Je tiens à élaborer une solution équitable pour tous les riverains de l'aéroport. Le cadastre du bruit pour 2002 et pour juillet-août 2003 peut être consulté sur le site www.plandedispersion.be

(En français) Des cadastres du bruit peuvent déjà

Toch plant BIAC zes bijkomende geluidsmeters, waarvan vier in overleg met het BIM-IBGE en met *Aminal* worden gehuurd. Daarbij wordt met de nieuwe vliegroutes rekening gehouden. Naar aanleiding van de validatie wordt nagegaan of het gehanteerde model overeenstemt met de realiteit. De afwijking tussen het model en de uitgevoerde metingen lag altijd binnen aanvaardbare perken. Volgens de experts geeft het model dus een goed beeld van de geluidstoestand. Einddoel is tot een zo billijk mogelijke spreiding van de hinder te komen. De subjectieve rechten van alle omwonenden worden nageleefd en geen enkele zone wordt gediscrimineerd.

(Nederlands) Van de negentien meetposten van BIAC staan er vijf in de Oostrand.

Ik heb bij een vorige gelegenheid het geluidskadaster overgemaakt. Ik ga ervan uit dat alle leden een exemplaar hebben ontvangen.

(Frans) Ik heb Belgocontrol gevraagd de publicatie van een aantal routes in de AIP voor te bereiden, zodat er vanaf 20 januari 2004 gebruik kan worden van gemaakt. Het gaat om nachtvluchten die opstijgen op piste 20 en de Oostrand overvliegen. Het aantal vliegroutes gaat van 1 naar 4, maar het aantal vluchten blijft hetzelfde. Die routes zorgen dus op korte termijn voor minder hinder en komen tegemoet aan de vraag van de bewoners van de Oostrand. De spreiding van de vluchten over vier vliegroutes getuigt van solidariteit tussen de bewoners van de Oostrand onderling. Voor de vluchten die 's nachts opstijgen van de pistes 02, 07L, 07R en 25L, verdwijnt de concentratie. Men kan echter niet zeggen dat die maatregelen gelijkstaan met een uitvoering van het spreidingsplan.

(Nederlands) Ik moet mij uiteraard houden aan het regeerakkoord. Mijn spreidingsplan voert het regeerakkoord uit door het geluidskadaster, door het nieuwe banenplan en door de nieuwe routes. Ik heb ook nooit gezegd dat mijn plan te nemen of te laten is. Er kunnen nog wijzigingen worden aangebracht als de spreiding daarmee niet verminderd wordt. De situatie zal verbeteren voor diegenen die nu de zwaarste last dragen. Ik wil een oplossing die rechtvaardig is voor alle omwonenden van de luchthaven. Het geluidskadaster voor 2002 en voor juli-augustus 2003 is te consulteren op de website www.spreidingsplan.be.

(Frans) Er kunnen al geluidskadasters op de

être consultés sur le site www.plandedispersion.be. Certains ont exprimé des inquiétudes en matière de sécurité. Cependant, je puis vous assurer qu'avant qu'une route soit déclarée opérationnelle, des règles édictées par l'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) doivent être respectées. Ce fut bien le cas cette fois. Selon les règles en question, pour qu'une route soit opérationnelle au 22 janvier 2004, le dernier délai pour donner l'ordre est le 15 octobre 2003. En ce qui concerne les concertations, je suis actuellement en contact avec les acteurs économiques, les associations de riverains et toutes les autorités concernées. Quelqu'un a fait allusion à une personne en charge du dossier dans mon cabinet, qui serait membre du Comité d'action des riverains de la périphérie Nord. Tout ce qui concerne cette zone est très compliqué. J'ai donc souhaité m'adjoindre les services d'un ingénieur civil, spécialiste en acoustique, qui est exclusivement en charge des aspects techniques du dossier, en tant que consultant extérieur. Ce qu'il fait par ailleurs de sa vie privée ne me concerne pas.

(*En néerlandais*) La vie privée de l'ingénieur ne joue aucun rôle, tant qu'elle n'influence pas son travail.

Lors du cabinet restreint du 5 novembre, mon plan a été discuté dans une ambiance positive et constructive. Contrairement à ce qu'annonçait la presse, le plan n'a pas été rejeté. Des améliorations y seront encore apportées au cours des prochaines semaines. Les travaux n'en étant qu'à la phase préparatoire, le gouvernement n'a encore pris aucune décision concernant son exécution. Le cabinet restreint a par contre décidé que je serais l'unique porte-parole dans ce dossier et qu'aucun autre membre du cabinet restreint ne ferait de communication à ce sujet.

J'ai toujours déclaré que je prendrais mes responsabilités dans l'exécution du plan de dispersion, mais je tâcherai évidemment d'être couvert par la majorité. Pour l'exécution du plan, je consulterai la majorité et ferai confirmer ma décision par le cabinet restreint. Je n'ai pas retiré la lettre. Si le deuxième cadastre du bruit ne devait être prêt qu'après le mois de janvier, on pourrait toujours décider de n'utiliser qu'une seule des quatre routes prévues, mais il m'étonnerait que cette lourde concentration soit maintenue sur une seule route. Il n'a pas été demandé d'en discuter au Conseil des ministres, mais j'informerai régulièrement le cabinet restreint.

website www.plandedispersion.be worden geraadpleegd. Sommige mensen maken zich zorgen om de veiligheid. Maar ik kan u verzekeren dat vooraleer een route operationeel wordt verklaard, de regels van de ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) moeten worden nageleefd. Dat was dit keer wel degelijk het geval. Opdat een route op 22 januari 2004 bedrijfsklaar zou zijn, is volgens die regels de laatste termijn om de opdracht te geven 15 oktober 2003. Wat het overleg betreft, ben ik momenteel in onderhandeling met de economische actoren, de bewonersverenigingen en alle betrokken overheden. Er werd op gezinspeeld dat iemand van mijn kabinet die met dit dossier is belast lid zou zijn van het Actiecomité van de bewoners van de Noordrand. Alles wat met die zone te maken heeft is uiterst complex. Ik vond het dan ook beter een beroep te doen op de diensten van een burgerlijk ingenieur die in akoestiek is gespecialiseerd. Als extern adviseur is hij uitsluitend met de technische kant van het dossier belast. Wat hij privé doet, gaat mij niet aan.

(*Nederlands*) Wat de ingenieur in zijn privé-leven doet, speelt geen rol, voor zover het geen invloed heeft op zijn werk.

Op het kernkabinet van 5 november is mijn plan intensief besproken in een positieve en opbouwende sfeer. In tegenstelling tot de berichten in de pers is het plan niet afgewezen. In de komende weken zullen er nog verbeteringen aangebracht worden. Aangezien de werkzaamheden zich nog in een voorbereidende fase bevinden, heeft de regering nog geen beslissingen genomen betreffende de uitvoering ervan. Het kernkabinet heeft wel beslist dat ik de enige woordvoerder zal zijn in dit dossier en dat geen enkel ander lid van het kernkabinet erover communiceert.

Ik heb steeds gezegd dat ik mijn verantwoordelijkheid zal opnemen in de uitvoering van het spreidingsplan, maar uiteraard zal ik mij daarbij laten indekken door de meerderheid. Voor de uitvoering van het plan zal ik de meerderheid consulteren en zal ik mijn beslissing laten bevestigen door het kernkabinet. Ik heb de brief niet ingetrokken. Indien het tweede geluidskadaster pas klaar zou zijn na januari, dan kan men nog altijd beslissen om slechts één van de vier geplande routes te gebruiken, maar het zou mij verbazen als men die zware concentratie op één route zou handhaven. Er is geen vraag om dit in de Ministerraad te bespreken, maar ik zal het kernkabinet regelmatig op de hoogte houden.

L'incidence de l'installation d'un ILS sur la piste 07L est à l'examen. Pour des raisons d'ordre purement pragmatique, cette étude fait partie de la deuxième phase du plan échelonné : une telle installation ne peut de fait être réalisée avant l'entrée en vigueur du plan. Selon l'exploitant, il faut un délai de trois ans. Il en va de même pour la piste réservée aux manoeuvres de la piste 07R-25L.

A la question de savoir s'il est techniquement possible de maximiser la dispersion des vols de nuit, je me dois d'apporter une réponse technique. Les effets de la dispersion sont évalués dans les propositions de plan de BRUNORR sur une période de sept jours et de sept nuits. La dispersion des vols de nuit détermine la dispersion des vols de jour et inversement. A l'issue d'une période de sept jours, on arrive ainsi à la répartition la plus équilibrée possible.

BRUNORR a proposé que les vols de nuit aient lieu dans d'autres zones que celles survolées de jour. Parvenir à une dispersion maximale constitue un exercice difficile. En théorie, la dispersion totale est un principe qui est juste mais il est irréalisable dans la pratique. J'ai toujours défendu l'idée d'une moyenne de deux vols de nuit pour tous les riverains.

Il ne faut pas trop vite prendre pour argent comptant toutes les déclarations que l'on me prête.

(En français) Ces citations sont trop grotesques pour les commenter. Ces témoins ont voulu discréditer ma personne et mon plan. Cela ne mérite pas d'autre commentaire.

(En néerlandais) Le *Morgen* n'a certainement pas cité des propos aussi grotesques. Je peux vous fournir des preuves de ce que j'ai dit et de ce que je n'ai pas dit.

Mon plan prévoit un système de compensations. Huit à dix pour cent du temps, il faut atterrir sur la piste 02 en raison d'un vent de nord-est trop fort. Si des avions atterrissent sur cette piste en dehors de la période indiquée, il faut prévoir des compensations les jours où il est prévu d'y atterrir. Ce système est toutefois difficile à expliquer à la population.

Je ne vais pas contraindre les avions à utiliser telle ou telle piste si cela va à l'encontre des règles de sécurité. En matière de sécurité, d'ailleurs, nous nous conformons aux normes européennes. Il est exact que le décollage avec un vent arrière trop puissant augmente les nuisances sonores. Mon plan répond toutefois à toutes les exigences en

De impact van de installatie van een ILS op baan 07L wordt bestudeerd. Om zuiver pragmatische redenen maakt deze studie deel uit van de tweede fase van het stappenplan: een dergelijke installatie kan namelijk niet gerealiseerd worden voor het plan in werking treedt. Volgens de uitbater vraagt dat drie jaar. Hetzelfde geldt voor de taxibaan van baan 07R-25L.

Op de vraag of het technisch mogelijk is om de spreiding tijdens de nacht te maximaliseren moet ik vooreerst technisch antwoorden. De spreidingseffecten worden in de planvoorstellen van BRUNORR geëvalueerd over een periode van zeven dagen en zeven nachten. De spreiding gedurende de nacht bepaalt de spreiding gedurende de dag en omgekeerd, zodat men na die periode van zeven dagen tot de meest evenwichtig mogelijke spreiding komt.

BRUNORR deed het voorstel om alle nachtvluchten te laten vliegen in andere zones dan diegene die overdag worden aangevlogen. Tot een zo groot mogelijke spreiding komen, is een moeilijke oefening. Volledige spreiding is in theorie een juist principe, maar in de praktijk onhaalbaar. Ik heb altijd gesproken over gemiddeld twee nachtvluchten voor alle omwonenden.

Men mag niet alle uitlatingen die in mijn mond worden gelegd, te snel voor waar aannemen.

(Frans) Die citaten zijn te belachelijk om er woorden aan vuil te maken. Deze personen hebben mijzelf en mijn plan in diskrediet willen brengen. Meer wil ik daarover niet te zeggen.

(Nederlands): Zulke groteske zaken heeft *De Morgen* niet geciteerd. Er zijn bewijzen voorhanden omtrent wat ik al dan niet heb gezegd.

Mijn plan bevat een compensatiesysteem. In acht à tien procent van de tijd moet men vanwege te sterke noordoostenwind landen op de 02-baan. Wordt er geland buiten de aangeduide periode, dan moet een compensatie volgen op dagen dat dit wel gepland was. Alleen krijg je dat moeilijk uitgelegd aan de bevolking.

Ik zal het gebruik van deze of gene baan niet verplichten als dat tegen de veiligheidsvoorschriften indruist. Wat de veiligheid betreft, hanteren wij trouwens de Europese normen. Het klopt dat opstijgen met te hoge rugwind de geluidshinder verhoogt. Mijn plan doorstaat echter alle veiligheidsvereisten. Onze eisen zijn zwaarder dan

matière de sécurité. Nous exigeons sont plus sévères que dans la quasi totalité des pays voisins.

Je n'ai jamais exclu la possibilité d'un deuxième aéroport. Par contre, j'ai déclaré ne pas disposer de suffisamment de données pour en conclure que cet aéroport pouvait être la propriété de BIAC. Je ne crois déjà pas qu'un nouvel aéroport, disposant de suffisamment de moyens et ne nuisant à personne, soit envisageable. Un deuxième aéroport en propriété ou en copropriété? C'est une autre affaire.

Je n'ai pas non plus affirmé vouloir prendre des décisions le 15 novembre. J'espérais uniquement que le deuxième cadastre du bruit serait prêt à cette date. Ce n'est apparemment pas le cas.

(*En français*) Pour conclure, je veux répondre à la question sur l'interprétation du texte français et néerlandais de l'accord gouvernemental, le premier parlant de « répartition » des vols et le second de *spreiding* (dispersion). Il ne faut pas se perdre en discussions sémantiques : « répartition » s'interprète comme « dispersion », et vice-versa. Il est clair que la répartition est systématique.

(*En néerlandais*) Je réalise que ce dossier suscite l'émoi et la nervosité. Toutefois, lorsque je conviens de quelque chose, je tiens parole. Tous les membres de la majorité doivent à présent dire clairement s'ils souhaitent se conformer à l'accord de gouvernement. En tout état de cause, je souhaite le faire sans rechercher un quelconque intérêt personnel puisque je ne serai pas candidat à Hal-Vilvorde lors des prochaines élections.

05.09 Simonne Creyf (CD&V): Mais peut-être à Bruxelles?

05.10 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): D'aucuns ont affirmé que j'ai tout intérêt à présenter Bruxelles comme l'Ennemi. Mais je démens en toutes occasions qu'il s'agisse d'un dossier communautaire. C'est faire preuve d'hypocrisie que d'affirmer que Bruxelles ait à supporter davantage de nuisances. Car comment ces appareils voleraient-ils vers Bruxelles sans occasionner de nuisances aux Flamands en Flandre?

Peut-être ma communication avec la presse francophone n'a-t-elle pas été optimale. Il est un fait que l'on dit tout et son contraire dans ce dossier. Jugeons sur la base de faits. Je suis tout à fait conscient que mon plan de dispersion génère des nuisances pour des personnes qui n'y avaient

die in bijna alle landen die ons omringen.

Ik heb nooit gezegd dat er geen tweede luchthaven kan komen, wel dat ik over onvoldoende gegevens beschik om te besluiten dat zo'n luchthaven als eigendom van BIAC mogelijk is. Ik geloof alvast niet dat er een nieuwe luchthaven kan komen waarvoor voldoende middelen zijn en die niemand schade berokkent. Een tweede luchthaven in eigendom of mede-eigendom? Dat is een andere zaak.

Evenmin heb ik beweerd dat ik op 15 november beslissingen zal nemen. Ik hoopte enkel op die datum het tweede geluidskadaster klaar te hebben. Dat is blijkbaar niet het geval.

(*Frans*) Tot besluit wil ik antwoord op de vraag over een interpretatiemoeilijkheid die zich voordoet tussen de Franstalige en de Nederlandstalige versie van het regeerakkoord. In de eerste versie is er sprake van "répartition" van de vluchten en in de tweede van "spreiding" (dispersion). We mogen niet afdwalen in semantische discussies: "répartition" wordt als "dispersion" opgevat, en omgekeerd. Het is duidelijk dat er een systeem aan de spreiding ten grondslag ligt.

(*Nederlands*) Ik besef dat dit een dossier is vol animo en nervositeit. Als ik echter iets afspreek, hou ik me aan mijn woord. Alle leden van de meerderheid moeten nu maar eens duidelijk maken of zij het regeerakkoord willen naleven. Ik wil dat in elk geval doen zonder eigenbelang. Bij de volgende verkiezingen ben ik immers geen kandidaat in Halle-Vilvoorde.

05.09 Simonne Creyf (CD&V): Misschien wel in Brussel?

05.10 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Sommigen beweerden dat ik er alle belang bij heb om Brussel als grote vijand af te schilderen. Ik spreek echter overal tegen dat dit een communautair dossier is. Stellen dat Brussel meer lasten moet dragen, is hypocriet. Want hoe moeten die toestellen dan richting Brussel vliegen zonder Vlamingen in Vlaanderen te hinderen?

Misschien was mijn communicatie met de Franstalige pers niet optimaal. Feit is dat in dit dossier om het even wat wordt gezegd. Laten we oordelen op basis van feiten. Ik besef heel goed dat mijn spreidingsplan hinder bezorgt aan mensen die nu nog geen hinder ondervinden. Een populair

jamais été confrontées jusqu'ici ? Il ne s'agit donc certainement pas d'un dossier populaire.

05.11 Olivier Maingain (MR): Le premier problème de ce dossier est la méthodologie utilisée pour le cadastre du bruit qui, selon vous, existerait depuis 1999 selon la méthodologie mathématique développée par la KUL.

Vous laissez entendre que ce modèle serait régulièrement validé par des mesures prises sur le terrain par 27 sonomètres, si j'ai bien entendu, placés on ne sait où.

D'après mes informations, il y n'y a qu'une quinzaine de points relevés jusqu'à présent dont deux en Région bruxelloise et un au centre de Bruxelles.

En outre, depuis que vous êtes ministre, il n'y a eu que deux contacts avec les Régions. A l'une des ces réunions, on a demandé à un groupe d'experts, les représentants d'IBGE, d'AMINAL, de BIAC et de BELGOCONTROL, de comparer les données mesurées aux données calculées par le modèle de la KUL. Mais ils n'ont pas encore remis leurs résultats. Le modèle de la KUL n'est donc pas encore validé par des relevés de terrain.

05.12 Bert Anciaux, ministre (en français): Ce n'est pas exact.

Lors de sa conférence de presse, mon homologue bruxellois Didier Gosuin a démontré que les nuisances de la route du canal étaient plus importantes que ce qu'avait indiqué mon prédécesseur, Mme Durant. Les chiffres avancés par Mme Durant étaient des moyennes de ceux fournis par BIAC et Belgocontrol. Personne n'a jamais prétendu que le modèle INM était erroné.

05.13 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je tiens à signaler que la route, dont on parle et qui a été validée, n'a pas fait l'objet d'une approbation par Isabelle Durant. C'est la raison pour laquelle elle a démissionné.

05.14 Bert Anciaux, ministre (en français): Je n'ai pas tenu de tel propos.

05.15 Marie Nagy (ECOLO): Vous mélangez tout et tout le monde pour semer la confusion.

05.16 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Les chiffres avancés par Mme Durant en janvier 2003 étaient exacts mais il s'agissait de moyennes.

dossier is dit dus niet.

05.11 Olivier Maingain (MR): Het eerste probleem dat in dit dossier rijst, is dat van de methode die wordt gebruikt om het kadaster van de geluidsoverlast vast te stellen. U zegt dat de mathematische methode reeds in 1999 door de KUL werd ontwikkeld.

U stelt dat dit model regelmatig zou worden gevalideerd door middel van metingen op het terrein. Dit zou gebeuren met 27 geluidsmeters die her en der verspreid zouden zijn.

Volgens mijn informatie werden er tot op vandaag slechts een vijftiental punten bepaald waarvan twee in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en één in Brussel-Stad.

Sinds u minister bent, waren er slechts twee ontmoetingen met de Gewesten. Tijdens een van die bijeenkomsten werd een groep experts, vertegenwoordigers van het BIM, van Aminoal, van BIAC en van Belgocontrol, gevraagd de resultaten van de metingen te vergelijken met de gegevens berekend door het model van de KUL. Die experts hebben hun bevindingen echter nog niet meegedeeld. Het KUL-model werd dus nog niet bevestigd door praktijkgegevens.

05.12 Minister Bert Anciaux (Frans): Dat klopt niet.

Didier Gosuin toonde in zijn persconferentie aan dat de hinder van de kanaalroute zwaarder is dan wat door mijn voorganger, mevrouw Durant werd aangeduid. De cijfers van mevrouw Durant waren echter gemiddelden van BIAC en Belgocontrol. Niemand heeft beweerd dat het INM-model vals was.

05.13 Marie Nagy (ECOLO): Mijnheer de minister, ik wil er op wijzen dat de route waarvan sprake en die werd gevalideerd, niet door Isabelle Durant werd goedgekeurd. Dat is de reden waarom zij ontslag heeft genomen.

05.14 Minister Bert Anciaux (Frans): Ik heb dat niet gezegd.

05.15 Marie Nagy (ECOLO): U haalt alles door elkaar om verwarring te zaaien.

05.16 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De cijfers die mevrouw Durant in januari 2003 hanteerde, waren juist, maar het zijn gemiddelden.

Je n'ai pas dit que Mme Durant avait privilégié cette route. Lors de la conférence de presse de M. Gosuin, le modèle mathématique n'a pas été remis en question. On ne peut pas se fonder uniquement sur des mesures prises sur le terrain pour confectionner un cadastre du bruit. Il est nécessaire de recourir à cet effet à un modèle mathématique.

05.17 Olivier Maingain (MR): Vous reconnaissez que ces mesures ne sont pas suffisantes. Le véritable problème est gommé par les données statistiques et réside dans les pics de bruit : c'est là que se confrontent la réalité et le modèle mathématique. Il faut donc déterminer des périodes de référence suffisantes, en tenant compte des moments de pic. Ceci vaudrait pour les routes actuelles comme pour celles à venir.

Répondez clairement : acceptez-vous de confronter la réalité du terrain et le modèle mathématique? Il est vrai qu'un modèle est nécessaire, mais ce sont les données réelles qui doivent corriger le modèle, et non l'inverse. De même, pour établir une évaluation des données de base, il faut fixer une longue période de référence.

En ce qui concerne la dispersion, l'arrêt de la Cour d'appel pose la notion de répartition équitable. Or vous dites ne pas tenir compte de la densité de population. La directive européenne dit pourtant qu'il doit exister une relation entre les nuisances et la densité de population.

Ensuite, vous n'avez pas répondu en ce qui concerne les directives européennes. Je pense qu'il y a lieu de soumettre un plan de répartition équitable à une étude d'incidences. Mais cela demande du temps.

05.18 Bert Anciaux, ministre (en français): C'est une compétence des Régions.

05.19 Olivier Maingain (MR): Oui, mais cela suppose que les données qui leur sont soumises soient validées préalablement, en concertation avec ces Régions. On ne va pas travailler sur base de données inconnues. La méthode est donc très claire : il faut tout d'abord corriger le modèle en fonction des données réelles. Cela devrait donner lieu à un débat contradictoire entre les experts désignés pour gérer le modèle mathématique et les experts des Régions. Ce travail demandera du temps, surtout si l'on veut déterminer des zones et des périodes de références suffisantes. Une fois la méthodologie sur le cadastre du bruit fixée, il faudra vérifier les données et éventuellement les soumettre à une étude d'incidence, comme le veut

Ik heb niet gezegd dat mevrouw Durant tot deze route heeft beslist. In de persconferentie van de heer Gosuin werd het mathematisch model niet ter discussie gesteld. Men kan nu eenmaal niet enkel op basis van metingen op het terrein tot een geluidskadaster komen, daarvoor is een mathematisch model nodig.

05.17 Olivier Maingain (MR): U erkent dat die metingen niet volstaan. Het echte probleem valt niet af te lezen uit de statistieken en hangt samen met de geluidspieken: daar botst de realiteit met het mathematisch model. Er moeten dus voldoende lange referentieperiodes worden gehanteerd, rekening houdend met de geluidspieken. Dat geldt zowel voor de bestaande als voor de nieuwe.

Ik wil een duidelijk antwoord: bent u bereid de werkelijke toestand te toetsen aan het mathematisch model? We kunnen natuurlijk niet buiten een model, maar de werkelijke gegevens moeten het model corrigeren, en niet omgekeerd. Een evaluatie van de basisgegevens is maar mogelijk indien men van een voldoende lange referentieperiode uitgaat.

Wat de spreiding betreft, vertrekt het Hof van Beroep in zijn arrest van de notie billijke verdeling. U zegt echter geen rekening te houden met de bevolkingsdichtheid. Volgens de Europese richtlijn dient er nochtans een verband te zijn tussen de hinder en de bevolkingsdichtheid.

Vervolgens heeft u niet geantwoord met betrekking tot de Europese richtlijnen. Ik vind dat een billijk spreidingsplan aan een effectenstudie moet worden onderworpen. Dat zal echter tijd vergen.

05.18 Minister Bert Anciaux (Frans): Dat is een bevoegdheid van de Gewesten.

05.19 Olivier Maingain (MR): Ja, maar dat veronderstelt dat de gegevens die hen worden voorgelegd vooraf worden gevalideerd, in overleg met de Gewesten. Men kan niet werken met onbekende gegevens. De methode is dus zeer duidelijk : men moet eerst het model corrigeren op grond van de reële gegevens. Dat zou aanleiding moeten geven tot een debat op tegenspraak tussen de deskundigen die werden aangewezen voor het beheer van het wiskundig model en de deskundigen van de Gewesten. Dat werk zal heel wat tijd in beslag nemen, vooral als men voldoende zones en referentieperiodes wil afbakenen. Als de methodologie met betrekking tot het geluidskadaster eenmaal zal zijn vastgesteld, zal

la directive européenne.

Pour finir, j'espère une collaboration plus sereine entre les différents niveaux de pouvoir. De plus, dans ce dossier, il est préférable d'éviter les effets d'annonce afin de parvenir à une solution, ce qui ne sera pas aisé et demandera du temps. Il faut être réaliste, tout le monde ne sera pas satisfait. Le plus important est d'élaborer un ensemble cohérent de mesures sur base des données les plus objectives possibles. Pour le moment, ces données les plus objectives font défaut et c'est à cela qu'il faut travailler.

05.20 Joëlle Milquet (cdH): A entendre le ministre, j'ai l'impression que le kern a approuvé son projet et l'a autorisé à poursuivre dans cette voie. Je ne vois pas de différence entre la première explication et la seconde.

Pour en sortir, il faudra accepter le fait que des sonomètres manquent dans certains endroits. Où se trouvent-ils? Seront-ils suffisants par rapport aux problèmes soulevés par les riverains?

Les chiffres cités par M. Gosuin font état de dépassements importants et inacceptables des normes.

Je ne suis pas sûre que la méthode telle que vous l'avez expliquée permettra d'arriver à des résultats pour janvier.

Vois instructions à Belgocontrol ne concerneraient pas uniquement quatre nouvelles routes de décollage dispersées sur l'Oostrand.

05.21 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je viens d'évoquer toutes les routes dont il est question dans le courrier concerné. Mme Milquet fait référence à des routes qui survolent Schaarbeek et Woluwe-Saint-Pierre. Je souligne que les communes de la Région de Bruxelles-Capitale ne sont en rien concernées par l'une de ces nouvelles routes. (*Interruptions de Mme Milquet*)

J'ai parlé des quatre routes qui survolent la périphérie est. Les autres modifications ne seront apportées concrètement que lorsque le plan de dispersion aura été adopté pour ce qui regarde

men de gegevens moeten controleren en ze eventueel aan een effectenstudie moeten onderwerpen, zoals dat in de Europese richtlijn wordt opgelegd.

Tot slot hoop ik dat de diverse bevoegdheidsniveaus op een serenere manier zullen samenwerken. Om tot een oplossing te kunnen komen, wat niet makkelijk zal zijn en heel wat tijd zal vergen, is het bovendien in dat dossier verkieslijk om geen ronkende verklaringen af te leggen. Men moet realistisch zijn : men kan niet iedereen tevreden stellen. Het belangrijkste is dat er een coherent maatregelenpakket komt op grond van zo objectief mogelijke gegevens. Momenteel ontbreken dergelijke gegevens en het is daaraan dat moet worden gewerkt.

05.20 Joëlle Milquet (cdH): Als ik de minister hoor, heb ik de indruk dat het kernkabinet zijn project heeft goedgekeurd en hem ertoe heeft gemachtigd op de ingeslagen weg voort te gaan. Ik zie geen verschil tussen de eerste en de tweede uitleg.

Als men er uit wil geraken zal men moeten aanvaarden dat er op sommige plaatsen geluidsmeters ontbreken. Waar staan ze? Zullen er genoeg meters gelet op problemen die de omwonenden hebbenesignaleerd?

Volgens de cijfers die de heer Gosuin heeft geciteerd zijn er grote en onaanvaardbare overschrijdingen van de normen.

Ik ben er niet zeker van dat er de methode die u heeft uitgelegd tegen januari tot enig resultaat zal leiden.

De instructies die u aan Belgocontrol heeft gegeven zouden niet enkel slaan op vier nieuwe opstijgroutes verspreid over de Oostrand.

05.21 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb het daarnet over alle routes gehad die in de brief staan. Mevrouw Milquet verwijst naar routes over Schaarbeek en Sint-Pieters-Woluwe. Ik beklemtoon dat de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op geen enkele manier betrokken zijn bij een van die nieuwe routes. (*Onderbrekingen van mevrouw Milquet*)

Ik heb gesproken over de vier routes over de Oostrand. De andere wijzigingen worden allen maar in werking gesteld wanneer het spreidingsplan wordt goedgekeurd wat betreft het gebruik van de pistes. Daarin zitten zeker geen

l'utilisation des pistes. Ces modifications ne concernent absolument pas les routes qui traversent le ciel de la Région de Bruxelles-Capitale.

05.22 Joëlle Milquet (cdH): Mes intérêts vont au-delà de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les riverains de l'Oostrand sont opposés à l'ouverture de quatre nouvelles routes de décollage, contrairement à ce que vous avez dit.

Le kern ne vous a pas demandé de retirer vos instructions, et je ne suis pas sûre qu'on arrivera à une solution satisfaisante dans les délais impartis.

05.23 Marie Nagy (ECOLO): Il y a un problème d'interprétation de la notion de cadastre du bruit.

Vous avez un modèle théorique, que vous appelez cadastre, mais il faut le valider et le soumettre à un contrôle permanent à l'aide de sonomètres en nombre suffisant.

L'accord de majorité demande un "vrai" cadastre de la réalité du bruit, lequel ne peut pas être dressé en un jour, ni même en un mois.

De plus, votre modèle est contesté par le ministre bruxellois de l'Environnement, qui a mis de côté son arrêté sur les pics de bruit pour permettre au fédéral d'avancer sur la question des plans de vol. A défaut, il pourrait réactiver son arrêté.

Il n'y aura d'accord final que si les deux Régions sont d'accord, et on n'entend pas dire que vous collaborez de façon optimale avec les deux.

Il y a aussi le débat sur l'indépendance de vos experts. La Région bruxelloise préférerait des experts non liés à BIAC ou à Belgocontrol.

05.24 Bert Anciaux, ministre: (*en français*): Nous avons recours aux mêmes experts.

05.25 Marie Nagy (ECOLO): Le kern ne les ayant pas remises en question, Belgocontrol mettra donc en œuvre à partir du 2 janvier les instructions contenues dans votre lettre du 16 octobre. Quel est le contenu de cette lettre? Concerne-t-elle seulement les quatre routes? Concerne-t-elle la Région bruxelloise?

routes die over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaan.

05.22 Joëlle Milquet (cdH): Ik kijk verder dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In tegenstelling tot wat u hebt gezegd zijn de bewoners van de Oostrand tegen de opening van vier nieuwe opstijgroutes.

Het kernkabinet heeft u niet gevraagd uw instructies in te trekken en ik ben er niet zeker van dat er binnen de toegekende termijn een afdoende oplossing uit de bus zal komen.

05.23 Marie Nagy (ECOLO): Er is een probleem met de interpretatie van het begrip geluidskadaster.

Er is een theoretisch model dat u kadaster noemt, maar het moet worden gevalideerd en permanent worden gecontroleerd door middel van voldoende geluidsmeters.

Het akkoord van de meerderheid vereist een 'echt' kadaster van het geluid in de realiteit, dat niet in een dag en zelfs niet in een maand kan worden opgemaakt.

Uw model wordt bovendien door de Brusselse minister van leefmilieu aangevochten. Hij heeft zijn besluit over de geluidspieken in de koelkast gelegd zodat met betrekking tot de vluchtplannen op federaal niveau vooruitgang kon worden geboekt. Als er geen schot in de zaak komt, zou hij zijn besluit weer uit de koelkast kunnen halen.

Er komt pas een definitief akkoord als beide Gewesten akkoord gaan. Het ziet er niet naar uit dat er met de twee Gewesten optimaal samenwerkt.

Er wordt ook gesproken over de onafhankelijkheid van uw experts. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verkiest experts die geen banden hebben met BIAC of Belgocontrol.

05.24 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Wij doen beroep op dezelfde deskundigen.

05.25 Marie Nagy (ECOLO): Aangezien het kernkabinet de richtlijnen niet ter discussie heeft gesteld, zal Belgocontrol ze vanaf 2 januari, overeenkomstig uw brief van 16 oktober, uitvoeren. Wat staat er in die brief? Gaat het enkel om de vier routes?

05.26 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'insiste sur le fait que j'ai traité de toutes les routes dans la lettre. Je considère que Mme Nagy a pris connaissance du contenu de la lettre.

05.27 Marie Nagy (ECOLO):—S'il n'y a pas de problème, pourquoi ne pas nous communiquer cette lettre?

Il faudra qu'on veille à ce que la densité de la population soit prise en considération car la notion de répartition équitable n'est pas toujours comprise de la même manière.

05.28 Simonne Creyf (CD&V): Le ministre souligne dans sa réponse que, dans ce dossier, il n'entreprend rien sans l'appui de la majorité intégrale du gouvernement. À en juger par la teneur de certains articles dans la presse et de la réaction, entre autres, du ministre bruxellois du M. Gosuin, je constate qu'il y a tout de même un problème avec cet appui.

Je suis curieuse de voir ce qu'il adviendra du plan de dispersion. Quelles seront les concessions? Il doit inévitablement y avoir une victime. Qui en écoperait? La périphérie nord, la périphérie sud ou Bruxelles? Le plan de dispersion actuel ne va, à mon sens, pas encore assez loin.

05.29 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Mme Creyf sait-elle que son collègue de parti Erik Van Rompuy a signé la motion de la commune de Zaventem pour protester contre les deux pour cent de nuisances supplémentaires qui touchent Sterrebeek? Il s'agit ici de l'ensemble des vols et pas uniquement des vols de nuit.

05.30 Simonne Creyf (CD&V): Je maintiens que le plan du ministre Anciaux a une connotation trop politique et qu'il ne tient pas suffisamment compte des paramètres purement techniques, comme la direction du vent, par exemple.

05.31 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Ce reproche est infondé. Je tiens largement compte de tels paramètres techniques. Evidemment, le vent est un facteur incontrôlable. C'est pourquoi certaines compensations sont prévues pour les cas où le vent empêche de réunir les conditions idéales de dispersion.

05.32 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le ministre n'a pas mentionné de date. Quand le plan de dispersion va-t-il être mis en oeuvre? La réponse à ma question concernant l'utilisation de la piste de décollage 25L est également incomplète.

05.26 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik benadruk dat ik het over alle routes heb gehad in de brief. Ik ga ervan uit dat mevrouw Nagy de inhoud van de brief kent.

05.27 Marie Nagy (ECOLO): Indien er geen probleem is, waarom laat u ons dan niet weten wat er in die brief stond? Men dient rekening te houden met de bevolkingsdichtheid, aangezien de notie van een billijke verdeling niet altijd op dezelfde manier wordt begrepen.

05.28 Simonne Creyf (CD&V): De minister beklemtoint in zijn antwoord dat hij in dit dossier niets onderneemt zonder de steun van de integrale regeringsmeerderheid. Als ik de teneur van bepaalde artikels in de pers én de reactie van onder meer Brussels MR-minister Gosuin lees, valt het met die steun toch niet echt mee.

Ik ben benieuwd wat er met het spreidingsplan zal gebeuren. Welke toegevingen zullen er worden gedaan? Iemand moet daarvan onvermijdelijk het slachtoffer worden. Wie zal het gelag betalen? De Noordrand, de Oostrand of Brussel? Het huidige spreidingsplan gaat mijns inziens nog niet ver genoeg.

05.29 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Weet mevrouw Creyf dat haar partijgenoot Erik Van Rompuy mee de motie van de gemeente Zaventem heeft ondertekend om te protesteren tegen de 2 procent bijkomende hinder voor Sterrebeek? Het gaat hier om alle vluchten, niet alleen de nachtvluchten.

05.30 Simonne Creyf (CD&V): Ik blijf erbij dat het plan van minister Anciaux te politiek is en te weinig rekening houdt met zuiver technische parameters, zoals bijvoorbeeld de windrichting.

05.31 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat verwijt klopt niet. Ik hou wel degelijk heel veel rekening met zulke technische parameters. Wind is natuurlijk een factor die je niet kan beheersen. Daarom wordt er in compensaties voorzien, wanneer ten gevolge van de wind de ideale situatie qua spreading zich niet kan voordoen.

05.32 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister heeft geen tijdstip genoemd. Wanneer zal het spreidingsplan nu in werking treden? Ook is hij niet voldoende ingegaan op mijn vraag over het gebruik van startbaan 25L. Brengt een taxibaan

Une piste pour les avions taxi est-elle une solution?
La piste peut-elle être légèrement avancée?

05.33 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Une piste pour les avions taxi ne donnera jamais le même résultat.

05.34 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dans son schéma, le ministre continue de cibler certaines nuits. Il est à mon sens techniquement possible de répartir les vols entre toutes les nuits. Le ministre peut-il demander que la question soit étudiée?

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Olivier Maingain et François-Xavier de Donnée, Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy et M. Bart Laeremans et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement de
- demander au ministre Anciaux de retirer ses directives du 16 octobre adressées par écrit à Belgocontrol demandant d'exécuter une partie du plan de dispersion des vols pour le 22 janvier 2004;
- d'établir clairement les conditions de procédures et de concertation nécessaires pour élaborer un cadastre du bruit objectif basé sur une répartition précise et diversifiée de sonomètres ainsi que de définir la longueur de la période nécessaire pour avoir un cadastre de bruit optimal dont les données sont concertées avec les Régions."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Philippe De Coene, Guido De Padt et Daan Schalck.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

06 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les normes en matière d'éclairage du réseau routier" (n° 554)

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Il n'existe aucune normalisation juridique concernant l'allumage et

een oplossing? Kan de baan een beetje naar voren worden verschoven?

05.33 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Een taxibaan zal nooit dezelfde situatie opleveren.

05.34 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): In zijn schema blijft de minister sommige nachten viseren. Het is volgens mij technisch mogelijk om de vluchten te spreiden over alle nachten. Kan de minister dat laten onderzoeken?

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Olivier Maingain en François-Xavier de Donnée, de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy en de heer Bart Laeremans
en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering
- minister Anciaux te verzoeken de schriftelijke richtlijnen die hij op 16 oktober aan Belgocontrol bezorgde om het spreidingsplan tegen 22 januari 2004 ten dele uit te voeren, in te trekken;
- duidelijke voorwaarden vast te stellen voor de procedures en voor het overleg met het oog op het uitwerken van een objectief geluidskadaster, aan de hand van een precieze en verspreide opstelling van geluidsmeters; te bepalen hoe lang de referentieperiode moet zijn om te komen tot een optimaal geluidskadaster, dat bestaat uit gegevens waarover met de Gewesten overleg werd gevoerd."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Philippe De Coene, Guido De Padt en Daan Schalck.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

06 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normering van de verlichting van het wegennet" (nr. 554)

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Er bestaat geen enkele juridische normering voor het aan- en

l'extinction de l'éclairage public. A de nombreux endroits, celui-ci se limite à 20 lux. La visibilité s'étend alors sur 75 m à peine. Selon le Code de la route, les usagers doivent allumer l'éclairage de leur véhicule lorsque la visibilité est inférieure à 200 m. Cette règle ne pourrait-elle être appliquée à l'éclairage public et le ministre souhaite-t-il fixer des normes en l'espèce ?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La question de l'éclairage public est une tâche qui incombe aux autorités chargées de la gestion de la voie publique. La réglementation de la circulation routière n'est pas le moyen approprié pour s'attaquer à ce problème, mais je vous promets de faire examiner ce qu'il y a précisément lieu de faire. J'attache une grande importance à cette matière.

06.03 Jos Ansoms (CD&V): C'est une bonne chose. J'attends les résultats de l'enquête.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la non-validité à l'étranger du permis de conduire B pour la conduite de motocyclettes légères d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³ pour les personnes ayant obtenu leur permis B avant le 1er septembre 2001" (n° 555)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Les titulaires d'un permis B délivré avant le 1^{er} septembre peuvent conduire une motocyclette légère en Belgique. Ils s'exposent toutefois à une amende lorsqu'ils traversent la frontière avec les Pays-Bas à moto. Chez nos voisins, en effet, le droit de conduire une motocyclette, légère ou lourde, est subordonné à l'obtention d'un permis distinct.

Le ministre est-il en mesure de résoudre ce problème ? Evoquera-t-il la question avec sa collègue néerlandaise ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'article 90quater de l'arrêté royal du 28 mars 1998 stipule en effet que les personnes ayant obtenu un permis B avant le 1^{er} septembre 2002 sont autorisées à conduire une motocyclette d'une cylindrée maximale de 125 cm³. Il s'agit d'une mesure transitoire. La possibilité de conduire une motocyclette légère avec un permis B a été supprimée pour des raisons de sécurité par arrêté royal du 5 septembre 2002. Une réglementation européenne n'est pas possible dans la mesure où ce droit n'est pas supprimé dans tous les Etats

uitschakelen van de openbare verlichting. Op vele plaatsen wordt zij gedoofd bij 20 lux. De zichtbaarheid bedraagt dan slechts 75 meter. Weggebruikers moeten volgens het verkeersreglement de lichten van hun voertuig aansteken wanneer de zichtbaarheid minder dan 200 meter bedraagt. Kan deze regel niet worden toegepast op de openbare verlichting en wenst de minister in deze zaak normerend op te treden?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De zorg voor de openbare verlichting is een taak voor de overheid die met het beheer van de openbare weg is belast. De verkeersreglementering is niet het geschikte middel om dit probleem aan te pakken, maar ik verzeker u dat ik zal laten onderzoeken wat we precies kunnen doen. Ik hecht hier belang aan.

06.03 Jos Ansoms (CD&V): Dat is goed. Ik wacht de resultaten van het onderzoek af.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongeldigheid in het buitenland van het rijbewijs B voor het besturen van een lichte motorfiets tot 125cm³ voor mensen die hun rijbewijs B hebben behaald vóór 1 september 2001" (nr. 555)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Wie een rijbewijs B heeft dat dateert van voor 1 september 2002 mag in België een lichte motorfiets besturen. Wanneer hij met zijn motorfiets de grens met Nederland oversteekt, loopt hij echter het risico te worden beboet. Voor het besturen van een motorfiets, licht of zwaar, moet in ons buurland een apart rijbewijs worden behaald.

Kan de minister dit probleem de wereld uithelpen? Zal hij hierover spreken met zijn Nederlandse collega?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Artikel 90quater van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 bepaalt inderdaad dat wie een rijbewijs B van voor 1 september 2002 heeft, een motorfiets met een maximale cilinderinhoud van 125 cc mag besturen. Dit is een overgangsmaatregel. De mogelijkheid om een lichte motorfiets te besturen met een rijbewijs B werd om veiligheidsredenen afgeschaft met het koninklijk besluit van 5 september 2002. Een Europese regeling is niet mogelijk, daar dit recht net overal wordt afgeschaft. De rijbewijsreglementering op Europees vlak

membres. La réglementation en matière de permis de conduire en Europe évolue dans le sens d'une plus grande uniformisation. C'est un travail de longue haleine. Dans l'intervalle, les gouvernements nationaux sont toujours compétents pour édicter ou laisser en l'état des règles qui ne s'appliquent qu'au territoire national. Dans ce cas précis, la directive européenne harmonisant le permis de conduire européen laisse aux Etats nationaux la liberté d'accorder l'équivalence d'un permis B pour les motocycles légers. La Belgique a profité de cette possibilité, les Pays-Bas, non. Notre pays ne peut pas contraindre les Pays-Bas à accorder cette équivalence. A présent que le gouvernement a décidé de supprimer ce droit, nous ne disposons plus guère d'arguments pour demander une modification du côté néerlandais. A long terme, la solution à ce problème réside dans l'extinction du droit acquis.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Il serait pourtant opportun de diffuser des informations à ce sujet. En effet, des milliers de personnes se déplacent dans la zone frontalière sans savoir qu'elles enfreignent la loi. A mon estime, personne n'a connaissance de cette règle particulière. Je n'en savais rien non plus jusqu'à ce qu'un administré de ma commune ait été verbalisé aux Pays-Bas.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le lien entre la diminution du nombre de victimes de la circulation sur les autoroutes et le renforcement des 'contrôles'" (n° 628)

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

08.01 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre de l'Intérieur s'est récemment félicité, lors d'une conférence de presse, de la situation très positive de notre pays en matière de sécurité routière. Le porte-parole de la police fédérale a annoncé avec emphase que les contrôles routiers ont permis de réduire le nombre d'accidents. L'effet des contrôles me paraît toutefois très relatif. Cette diminution peut en effet également être liée au temps sec, au débat de société sur la question de la circulation routière, voire à la multiplication des embouteillages. Ce n'est pas un hasard si les statistiques révèlent également une augmentation des collisions en chaîne. Il faut donc se garder de triompher trop vite.

Dans les statistiques communiquées par le ministre

evolueert naar een toenemende uniformisering. Dit is een werk van lange adem. Intussen zijn de nationale overheden nog bevoegd om regels uit te vaardigen of te laten bestaan, die enkel voor het eigen grondgebied gelden. Wat dit bijzondere geval betreft, geeft de Europese richtlijn tot harmonisering van het Europese rijbewijs de nationale overheden de vrijheid om een rijbewijs categorie B gelijkwaardig te verklaren voor lichte motorrijwielen. België heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt, Nederland niet. Ons land kan die gelijkwaardigheidsverklaring van Nederland niet afdwingen. Nu de regering heeft beslist dit recht af te schaffen, hebben we weinig argumenten om een wijziging aan Nederlandse zijde te vragen. De oplossing van dit probleem op lange termijn bestaat in het uitsterven van het verworven recht.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Het zou wel goed zijn hierover wat informatie te verspreiden. Het gaat immers om duizenden mensen in het grensgebied die zich van geen kwaad bewust zijn. Volgens mij is niemand hiervan op de hoogte. Ik wist er ook niets van totdat iemand uit mijn gemeente plots in Nederland werd beboet.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het verband tussen de daling van het aantal verkeersslachtoffers op de autosnelwegen en de 'toenemende controles'" (nr. 628)

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

08.01 Jos Ansoms (CD&V): Onlangs verklaarde de minister van Binnenlandse Zaken op een persconferentie dat het zo goed gaat met de verkeersveiligheid in ons land. De woordvoerder van de federale politie kondigde vol enthousiasme aan dat de verkeerscontroles voor een daling van de ongevallen hebben gezorgd. Het effect van de controles lijkt mij echter zeer relatief. De daling kan ook te maken hebben met het droge weer, de maatschappelijke discussie over de verkeersproblematiek of zelfs met de toenemende files. Niet toevallig blijkt uit de statistieken eveneens dat het aantal kop-staartbotsingen toegenomen is. Men moet dus niet te vlug triomferen.

In de statistieken die we van de minister van

de l'Intérieur, une comparaison est établie entre la période du 1^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2002 et la période du 1^{er} octobre 2002 au 30 septembre 2003. Je ne comprends pas pourquoi le ministre a opté pour d'autres périodes que celles considérées dans les statistiques annuelles que nous recevons habituellement.

Le ministre pourrait-il communiquer le nombre d'heures-homme consacrées aux contrôles routiers au cours de cette période, en établissant une distinction entre les permanences mobiles et les contrôles effectifs ? Pourrait-il en outre préciser le nombre de morts et de blessés graves au cours de cette même période ?

08.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les chiffres communiqués lors de la conférence de presse relative aux résultats enregistrés au terme d'une année du plan d'action Unités provinciales de transport du 23 octobre 2003 concernaient uniquement les contrôles routiers effectifs. Les données réclamées sur le nombre d'heures/hommes affectées au contrôle routier, avec une distinction entre les permanences mobiles et les contrôles routiers effectués, combinées au nombre de morts et de blessés graves, n'ont pas pu être communiquées avant la fin du mois de novembre 2003. Certaines données n'étant plus disponibles, il est par ailleurs impossible d'apporter une réponse complète à la question. La police fédérale établit une distinction entre les permanences mobiles et les contrôles routiers effectués, mais le nombre d'heures/hommes affectées au contrôle routier au cours des permanences mobiles n'est chiffrable que depuis mars 2003.

08.03 Jos Ansoms (CD&V): Ces chiffres sont-ils encore fournis sur papier ?

08.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): C'est du moins ce que je lis ici.

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Il y a une grande différence entre la permanence mobile et les contrôles routiers effectifs. Je pense que de très nombreuses activités de la permanence mobile sont comptabilisées dans les contrôles routiers. Voilà qui expliquerait pourquoi les chiffres sur les contrôles effectués sont si flatteurs. J'espère pouvoir prouver ma thèse sur la base des données de fin novembre.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de :

Binnenlandse Zaken gekregen hebben, wordt de periode van 1 oktober 2001 tot 30 september 2002 vergeleken met de periode van 1 oktober 2002 tot 30 september 2003. Ik begrijp niet waarom hij heeft gekozen voor andere periodes dan in de jaarlijkse statistieken die wij normaal krijgen.

Kan de minister het aantal manuren verkeerstoezicht in die periode geven, met een opsplitsing tussen mobiele permanenties en daadwerkelijk verkeerstoezicht, en daaraan gekoppeld het aantal doden en zwaar gewonden in dezelfde periode ?

08.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De cijfergegevens die meegedeeld werden op de persconferentie over de resultaten van één jaar actieplan Provinciale Verkeerseenheden van 23 oktober 2003 hadden enkel betrekking op daadwerkelijke verkeerscontroles. De gevraagde gegevens over het aantal manuren verkeerstoezicht, met onderscheid tussen mobiele permanenties en gerichte verkeerscontroles, gekoppeld aan het aantal doden en zwaar gewonden, kunnen niet eerder dan het eind van de maand november 2003 meegedeeld worden. Omdat bepaalde gegevens niet meer beschikbaar zijn, kan bovendien niet volledig aan de vraag tegemoetgekomen worden. De federale politie maakt wel een onderscheid tussen mobiele permanenties en gerichte verkeerscontroles, maar het aantal manuren verkeerstoezicht tijdens de mobiele permanentie kan pas sinds maart 2003 becijferd worden.

08.03 Jos Ansoms (CD&V): Worden de cijfers nog op papier bezorgd ?

08.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Zo lees ik het hier toch.

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Er is een groot verschil tussen mobiele permanentie en daadwerkelijke verkeerscontroles. Ik denk dat heel wat activiteiten van de mobiele permanentie zijn toegevoegd aan de verkeerscontroles. Dat zou verklaren waarom de cijfers over de gerichte controles zo flatterend zijn. Ik hoop mijn stelling te kunnen bewijzen aan de hand van de gegevens van eind november.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van:

-M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'augmentation éventuelle de la vitesse maximale par beau temps" (n° 638)

-M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'instauration de vitesses maximales variables sur les autoroutes" (n° 646)

-de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het eventueel verhogen van de maximumsnelheid bij mooi weer" (nr. 638)

-de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de invoering van variabele maximumsnelheden op de autosnelwegen" (nr. 646)

09.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): A l'heure actuelle, un groupe de travail examine la possibilité d'introduire des vitesses maximales variables dans le code de la route. Nous avons toujours été favorables à un abaissement de la vitesse par mauvais temps. Or, il semblerait que le ministre songe plutôt à augmenter les vitesses maximales autorisées dans certaines circonstances. Voilà qui ne me semble guère être une bonne idée.

La moitié des accidents mortels est due à une vitesse excessive. Un tiers de ces accidents a lieu la nuit. En outre, il y a davantage d'accidents en mai et juin – lorsque la nuit tombe plus tardivement et que les conditions météorologiques sont meilleures – qu'en janvier et février. Trois quarts des accidents se produisent par beau temps car les conducteurs ont alors un faux sentiment de sécurité. Enfin, le nombre d'accidents a augmenté sur les autoroutes entre 1980 et 2000 alors qu'il a baissé sur tous les autres types de routes.

Même en Allemagne, la vitesse a été limitée à 110 kilomètres par heure la nuit. De jour, la vitesse maximale plus élevée n'est autorisée que dans des zones très limitées.

Le ministre envisage-t-il d'augmenter la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes et les routes secondaires ? Quel sont les effets d'une vitesse maximale autorisée plus élevée sur le nombre de victimes de la route ? Une modification de la loi est-elle nécessaire pour instaurer la notion de vitesse variable ? Quelle est la composition du groupe de travail et quel calendrier devrait-il respecter ?

09.02 Jos Ansoms (CD&V): Je crains que le ministre ne lance une nouvelle idée en l'air. Le concept de vitesse variable sur autoroute n'est pas neuf. Les ministres De Croo, Coëme et Di Rupo ont fait des propositions similaires. Je présume que le ministre supporte mal la comparaison.

S'agit-il d'une véritable décision politique ? L'introduction de la télématique ne constitue-t-elle pas un instrument plus efficace que l'établissement de règles générales, Selon l'IBSR, dont le ministre est le président, la conduite offensive provoque davantage d'accidents. Le ministre a-t-il conscience

09.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Een werkgroep onderzoekt momenteel of we in de wegcode met variabele maximumsnelheden kunnen werken. Wij zijn steeds voorstander geweest van een verlaging in geval van noodweer. Het lijkt er echter op dat de minister erover nadenkt om in bepaalde omstandigheden de maximumsnelheid te verhogen. Dit lijkt me geen goed idee.

De helft van de dodelijke ongevallen is te wijten aan overdreven snelheid. Een derde van die ongevallen gebeurt 's nachts. Bovendien blijkt dat er in mei en juni – wanneer het laat donker wordt en het weer beter is – meer ongevallen gebeuren dan in januari en februari. Drie vierde van de ongevallen gebeurt bij perfect weer, omdat mensen dan een vals veiligheidsgevoel hebben. Op de snelwegen steeg het aantal ongevallen ten slotte gestaag tussen 1980 en 2000, op alle andere types van wegen daalde dat aantal.

Zelfs in Duitsland geldt 's nachts een beperking van 110 kilometer per uur. De hogere maximumsnelheid overdag geldt er trouwens slechts in heel beperkte zones.

Onderzoekt de minister of de maximumsnelheid hoger kan op snelwegen én secundaire wegen ? Wat is het effect van een hogere maximumsnelheid op het aantal verkeersslachtoffers ? Is een wetswijziging nodig om de variabele snelheid in te voeren ? Hoe is de werkgroep samengesteld en wat is haar timing ?

09.02 Jos Ansoms (CD&V): Ik vrees dat de minister het zoveelste ballonnetje oplaat. De idee van variabele snelheid op autosnelwegen is niet nieuw. De ministers De Croo, Coëme en Di Rupo lanceerden soortgelijke voorstellen. Ik neem aan dat de minister zich niet graag bij dat rijtje aansluit.

Gaat het hier om een ernstig beleidsvoornemen ? Is de invoering van telematica niet een beter middel dan de uitschrijving van algemene regels ? Volgens het BIVV – waarvan de minister voorzitter is – leidt harder rijden tot meer ongevallen. Is de minister zich daarvan bewust ? Weet de minister dat je het

de ce constat? Le ministre sait-il que notre réseau autoroutier, avec ses nombreux accès et sorties, ne peut être comparé à ceux des autres pays?

09.03 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je crois à la modulation de la vitesse en fonction des conditions météo. Mais je ne poursuis qu'un objectif et un seul : accroître la sécurité routière. S'il faut pour cela réduire la vitesse maximum, je suis partisan d'une telle mesure ! Gardons-nous de débattre de cette question en ayant l'esprit embrumé par des préjugés. Et veillons à ne tirer des conclusions que sur la base d'études.

Je suis donc partisan de la variabilité en fonction des conditions climatiques. Quant à savoir si cela signifie automatiquement que l'on peut rouler plus vite lorsque les conditions sont favorables, rien n'a encore été décidé. De nombreuses études ont déjà été réalisées à ce sujet, mais rien ne prouve qu'une telle approche augmente la sécurité routière. Aussi n'y suis-je pas non plus favorable pour l'heure. Une limitation de vitesse ne peut être revue à la hausse que sur la base d'une étude relative à l'incidence d'une telle augmentation sur la sécurité routière. Si une adaptation s'avère nécessaire, l'article 11 de l'arrêté royal concerné doit également être adapté. J'ai demandé à ma cellule politique et à l'IBSR d'élaborer une proposition en la matière.

09.04 Daan Schalck (sp.a-spirit): Les études existantes contiennent suffisamment d'arguments pour ne pas procéder à une telle augmentation. Mais de nombreux préjugés jouent un rôle dans cette discussion. Si l'arrêté royal est modifié un jour, nous devons veiller à ce que l'on ne rentre pas trop dans les détails. Le chauffeur n'a pas à décider lui-même s'il y a du brouillard ou pas, ni combien de mètres de visibilité il reste. L'idéal est d'utiliser pour cela des systèmes télématiques installés au-dessus des autoroutes.

09.05 Jos Ansoms (CD&V): Je persiste à croire que c'est une mauvaise idée. Si le ministre veut rester cohérent et être le promoteur d'une politique de sécurité routière sérieuse, il ne peut pas donner à penser que l'augmentation de la vitesse soit discutable. C'est pourtant ce qu'il a fait au cours d'une interview accordée récemment à la radio. D'ailleurs, il n'est pas nécessaire d'enquêter plus avant, les études existent. Dans les pays limitrophes, on choisit également de limiter la vitesse à 120 km/h. Enfin la Belgique est un si petit pays que le gain de temps ne peut constituer un argument.

autosnelwegennet in ons land, met zijn vele in- en uitritten, niet kan vergelijken met de netten in andere landen?

09.03 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik geloof in variabele snelheid volgens de weersomstandigheden. Toch heb ik maar één doelstelling: de verkeersveiligheid verhogen. Als een verlaging van de maximumsnelheid is vereist om de veiligheid te verhogen, ben ik een groot voorstander van zo'n verlaging. Deze discussie mogen we niet voeren op basis van vooroordelen. Besluiten mag men enkel trekken op basis van studies.

Ik ben dus een voorstander van variabiliteit volgens de weersomstandigheden. Maar of dit automatisch betekent dat de snelheid naar boven moet bij goed weer, is geen uitgemaakte zaak. Er bestaat reeds heel wat onderzoek ter zake, maar niets bewijst dat een dergelijke ingreep de verkeersveiligheid verhoogt en daarom ben ik er nu ook geen voorstander van. Een verhoging van de snelheidsgrens kan enkel op basis van een onderzoek betreffende de invloed van de verhoging op de verkeersveiligheid. Als een aanpassing nodig blijkt, moet ook het betreffende KB, artikel 11 aangepast worden. Ik heb aan mijn beleidsceel en het BIVV gevraagd ter zake een voorstel uit te werken.

09.04 Daan Schalck (sp.a-spirit): De reeds bestaande studies bieden voldoende argumenten om een dergelijke verhoging niet door te voeren. Maar in deze discussie spelen vele vooroordelen een rol. Als het KB ooit gewijzigd wordt, moeten we opletten dat dit niet te gedetailleerd gebeurt. De chauffeur moet niet zelf beslissen of er mist is of niet en hoeveel meter zichtbaarheid er nog is. Die interpretatie kan het best worden overgelaten aan telematicasystemen boven de snelwegen.

09.05 Jos Ansoms (CD&V): Ik blijf het een ongelukkige idee vinden. Als de minister consequent een uithangbord wil zijn van een ernstig verkeersveiligheidsbeleid, mag hij niet de indruk geven dat er over snelheidsverhoging kan worden gediscussieerd. Dat deed hij echter wel tijdens een recent interview op de radio. Er is trouwens geen verder onderzoek nodig, de studies liggen er. En ook in de omliggende landen kiest men voor een snelheidsbegrenzing van 120 kilometer per uur. Ten slotte is België zo klein dat tijdswinst geen argument kan zijn.

09.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'apprécie l'avis de MM. Ansoms et Schalck, mais je ne suis pas d'accord. L'autorité des recommandations en matière de sécurité routière gagnent en autorité à mesure que les dogmes et les tabous s'amenuisent. Je ne suis pas le ministre qui entend abaisser les limitations de vitesse à tout prix. Je ne suis pas davantage partisan d'une augmentation de la vitesse par beau temps mais je ne veux pas en faire un sujet tabou sans que l'effet de la mesure sur la sécurité routière n'ait été sérieusement examinée. Du reste, je resterai le fer de lance de la lutte contre la banalisation de la sécurité routière.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18.10 heures.

09.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik apprecieer de mening van de heren Ansoms en Schalck, maar ik ga niet akkoord. Aanbevelingen inzake verkeersveiligheid hebben meer gezag naarmate er minder dogma's gelden en minder taboes. Ik ben niet de minister die overal en altijd de snelheid naar beneden wil. Ik ben ook geen voorstander van snelheidsverhoging bij goed weer, maar ik wil er geen taboe van maken, vooraleer de invloed op de verkeersveiligheid ernstig onderzocht is. Ik zal overigens altijd een boegbeeld blijven in de strijd tegen diegenen die verkeersveiligheid banaliseren.

Het incident is gesloten;

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.10 uur.