



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

21-01-2004

21-01-2004

Après-midi

Namiddag

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

27/01/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

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

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

27/01/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

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

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

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

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

INHOUD

Interpellations et questions jointes de	1	Samengevoegde interpellaties en vragen van	1
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 183)	1	- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 183)	1
- M. Geert Bourgeois au premier ministre sur "le possible départ de DHL de Flandre" (n° 192)	1	- de heer Geert Bourgeois tot de eerste minister over "de dreigende verhuis van DHL uit Vlaanderen" (nr. 192)	1
- Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 194)	1	- mevrouw Simonne Creyf tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 194)	1
- Mme Joëlle Milquet au premier ministre sur "les demandes d'extension des activités de DHL en Belgique" (n° 196)	1	- mevrouw Joëlle Milquet tot de eerste minister over "de verzoeken om uitbreiding van de DHL-activiteiten in België" (nr. 196)	1
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 1206)	1	- de heer Hans Bonte aan de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1206)	1
- Mme Karine Lalieux au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 1285)	1	- mevrouw Karine Lalieux aan de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1285)	1
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 204)	1	- de heer Willy Cortois tot de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 204)	1
- M. François-Xavier de Donnea au premier ministre sur "les garanties de développement données à DHL" (n° 1327)	1	- de heer François-Xavier de Donnea aan de eerste minister over "de gewaarborgde uitbreidingsmogelijkheden voor DHL" (nr. 1327)	1
- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la possibilité d'extension des activités de DHL en dehors de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1329)	1	- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "de mogelijke uitbreiding van de activiteiten van DHL buiten de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1329)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° 205)	1	- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 205)	1
<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans, Geert Bourgeois, Simonne Creyf, Hans Bonte, Karine Lalieux, Willy Cortois, François-Xavier de Donnea, Jacqueline Galant, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Guy Verhofstadt , premier ministre		<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans, Geert Bourgeois, Simonne Creyf, Hans Bonte, Karine Lalieux, Willy Cortois, François-Xavier de Donnea, Jacqueline Galant, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Guy Verhofstadt , eerste minister	
<i>Motions</i>	17	<i>Moties</i>	17
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la gare de Havré en Hainaut" (n° 1031)	19	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het station van Havré in Henegouwen" (nr. 1031)	19
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les difficultés rencontrées par le Comité Consultatif des Usagers de la SNCB dans ses missions" (n° 1032) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	20	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de moeilijkheden die het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS bij de uitoefening van zijn opdrachten ondervindt" (nr. 1032) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	20
Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la signalisation horeca" (n° 1142) <i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	21	Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de bewegwijzering naar horecazaken" (nr. 1142) <i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	21
Question de Mme Françoise Colinia au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la hauteur uniforme des pare-chocs des véhicules automoteurs" (n° 1249) <i>Orateurs:</i> Françoise Colinia, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	22	Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de eenvormige hoogte van de bumpers van motorrijtuigen" (nr. 1249) <i>Sprekers:</i> Françoise Colinia, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	22
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur «le projet Thermopole» (n° 1252) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	23	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het Thermopole-project" (nr. 1252) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	23
Question de Mme Alisson De Clercq au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens uniques accessibles uniquement aux cyclistes" (n° 1276) <i>Orateurs:</i> Alisson De Clercq, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	24	Vraag van mevrouw Alisson De Clercq aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de eenrichtingsstraten die enkel toegankelijk zijn voor fietsers" (nr. 1276) <i>Sprekers:</i> Alisson De Clercq, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	24
Question de Mme Trees Pieters au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les passages pour piétons dans les zones 30" (n° 1318) <i>Orateurs:</i> Trees Pieters, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Marie Nagy	25	Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zebrapaden in zones 30" (nr. 1318) <i>Sprekers:</i> Trees Pieters, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Marie Nagy	25

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

du

MERCREDI 21 JANVIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 JANUARI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.35 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Interpellations et questions jointes de

- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 183)
- M. Geert Bourgeois au premier ministre sur "le possible départ de DHL de Flandre" (n° 192)
- Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 194)
- Mme Joëlle Milquet au premier ministre sur "les demandes d'extension des activités de DHL en Belgique" (n° 196)
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 1206)
- Mme Karine Lalieux au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 1285)
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 204)
- M. François-Xavier de Donnea au premier ministre sur "les garanties de développement données à DHL" (n° 1327)
- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la possibilité d'extension des activités de DHL en dehors de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1329)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° 205)

(La réponse sera fournie par le premier ministre)

De vergadering wordt geopend om 14.35 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 183)
- de heer Geert Bourgeois tot de eerste minister over "de dreigende verhuis van DHL uit Vlaanderen" (nr. 192)
- mevrouw Simonne Creyf tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 194)
- mevrouw Joëlle Milquet tot de eerste minister over "de verzoeken om uitbreiding van de DHL-activiteiten in België" (nr. 196)
- de heer Hans Bonte aan de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1206)
- mevrouw Karine Lalieux aan de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1285)
- de heer Willy Cortois tot de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 204)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de eerste minister over "de gewaarborgde uitbreidingsmogelijkheden voor DHL" (nr. 1327)
- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "de mogelijke uitbreiding van de activiteiten van DHL buiten de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1329)
- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 205)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de eerste

minister)

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Vendredi, le gouvernement a décidé de ne prendre aucune décision à propos de Zaventem avant sept mois et cela en raison du désaccord au sein du gouvernement. Les Wallons souhaitent que DHL et tous les transporteurs cargo s'installent en Wallonie mais les Flamands ont compris de justesse l'importance de Zaventem et ont dès lors freiné des quatre fers. Il est exact qu'il était prématuré de prendre une décision dans ce dossier mais un report de sept mois crée une incertitude longue et totale pour les riverains et les travailleurs. Voilà qui illustre parfaitement l'incapacité de ce gouvernement à diriger.

Les déclarations de M. Coene selon lesquelles Zaventem doit disparaître démontrent que le verdict est déjà connu. Lorsque M. Coene, entre-temps devenu ministre d'Etat, était le chef de cabinet du premier ministre, il avait davantage voix au chapitre que M. Verhofstadt. Il est très puissant et très influent. En outre, il est soudain devenu le grandissime favori pour une fonction de direction à la Banque centrale européenne.

La campagne contre l'aéroport de Zaventem ne date pas d'hier. Les projets de l'année 2000 relatifs à un second terminal TGV n'ont pas été mis en œuvre par la ministre Durant. Ils ont été reportés à 2020 en dépit de l'importance vitale de cette liaison TGV pour l'aéroport. La motion du Parlement bruxellois préconisant la construction d'un nouvel aéroport fédéral en Wallonie a également été approuvée par le VLD. Le premier ministre laisse cette option ouverte, même si elle implique un investissement probable de 200 milliards de francs pour le fédéral.

Je crains que le report ne soit mis à profit pour utiliser Zaventem comme monnaie d'échange dans le cadre du Forum de concertation avec les Régions et les Communautés. L'on ne peut tout de même offrir un chèque en blanc à DHL ! Il faut négocier et ne craindre à cet égard aucun tabou. La question des vols charter nocturnes doit également être abordée. Il serait injustifié que DHL se retire totalement de Zaventem, ce qui impliquerait la disparition de 6.000 emplois. Selon le ministre Anciaux, il existe des possibilités techniques de répartition des activités de DHL.

Ce dossier a été traité avec un manque flagrant de professionnalisme. En janvier 2003, déjà, la coalition violette avait été confrontée à la question de l'extension de DHL. Nous ne disposons toujours d'aucunes données précises quant au nombre

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De regering besliste vrijdag om elke beslissing over Zaventem zeven maanden uit te stellen. Dat is te wijten aan onenigheid in de regering. De Walen willen DHL en alle cargotransporten naar Wallonië verhuizen, maar de Vlamingen hebben op de valreep het belang van Zaventem ingezien en zijn op de rem gaan staan. Het dossier was inderdaad niet rijp, maar een uitstel van zeven maanden creëert een langdurige, totale onzekerheid voor de omwonenden en voor de werknemers. Dit illustreert ten voeten uit het onvermogen om te regeren van deze regering.

Met de uitspraak van de heer Coene dat Zaventem moet verdwijnen, is het verdikt al gevallen. Als oud-kabinetchef van premier Verhofstadt en minister van Staat had hij eigenlijk meer te zeggen dan premier Verhofstadt. Hij heeft veel macht en invloed, en is nu plotseling ook de grote kanshebber op een directiefunctie in de Europese Centrale Bank.

De campagne tegen de luchthaven van Zaventem is al lang bezig. De plannen uit het jaar 2000 voor een tweede HST-terminal werden door minister Durant niet uitgevoerd. Ze werden uitgesteld tot 2020, ook al is die tweede HST-aansluiting van levensbelang voor de luchthaven. De motie van het Brussels Parlement voor de bouw van een nieuwe federale luchthaven in Wallonië werd mee goedgekeurd door de VLD. Premier Verhofstadt houdt die optie open, ook al betekent ze een investering van misschien wel 200 miljard frank door de federale kas.

Ik vrees dat het uitstel er komt om van Zaventem pasmunt te maken op het Forum van overleg met de Gewesten en Gemeenschappen. Men kan DHL toch geen blanco-cheque geven. Men moet onderhandelen en daarbij geen enkel taboe schuwen. Ook de charters 's nachts moeten kunnen worden besproken. Het zou onverantwoord zijn dat DHL volledig zou wegtrekken uit Zaventem waardoor 6.000 jobs zouden sneuvelen. Volgens minister Anciaux bestaan er technische mogelijkheden om de activiteiten van DHL te spreiden.

Dit dossier werd zeer onprofessioneel aangepakt. De regering werd al in januari 2003 geconfronteerd met de vraag tot uitbreiding van DHL. Er is nog altijd geen duidelijkheid over hoeveel jobs het gaat. Er is geen ernstige studie over Zaventem

d'emplois qui devraient être créés. Par ailleurs, aucune étude sérieuse n'a été entreprise concernant Zaventem; pareille étude n'a été annoncée que vendredi. Certes, BIAC a effectué des recherches en la matière mais cette société est à la fois juge et partie.

Comment le premier ministre va-t-il assurer l'avenir de Zaventem? Compte-t-il publier le rapport de BIAC et les documents de DHL? M. Anciaux prétend contribuer au développement des activités de DHL. M. Verhofstadt partage-t-il cet avis? Va-t-on construire un aéroport fédéral à Bierset? Que coûtera la réalisation d'un tel projet? Quels secteurs de DHL sont-ils concernés par une délocalisation en Wallonie et quelles en seraient les conséquences pour l'emploi en Flandre?

La dispersion maximale des vols reste impossible. Quand obtiendrons-nous des éclaircissements à ce sujet? Qu'en est-il du projet de construction d'un hangar tournant expérimental à Zaventem?

01.02 Geert Bourgeois (N-VA): Nous nous trouvons une fois encore face à un dossier typiquement "violet". Bien que les querelles publiques abondent, la coalition patauge sans aboutir à la moindre solution. Le dossier est manifestement sur la table du gouvernement depuis début 2003 mais le seul résultat du super-conseil des ministres du week-end passé est que la décision est reportée de huit mois. Comme toute grande entreprise, DHL a des projets d'investissements à long terme. C'est à ce titre qu'elle réclame du gouvernement engagements et sécurité juridique.

Spirit et le VLD font déjà une croix sur DHL, M. Somers affirme ouvertement que la Flandre ne peut offrir l'assise voulue à une entreprise telle que DHL et M. Coene, l'ancien bras droit du premier ministre, n'entrevoit même plus d'avenir pour Zaventem. Le premier ministre a, il est vrai, déjà ouvert la voie à ces déclarations en plaidant clairement pour un deuxième aéroport.

En cette période de fermetures et de faillites d'entreprises, la perte de 14.000 emplois, principalement peu qualifiés, et la sécurité d'existence de milliers de familles ne constituent manifestement pas une préoccupation. C'est de la pure inconscience.

Nous vous demandons d'essayer de maintenir l'emploi en Flandre par tous les moyens. Un déménagement à Bierset profitera à la Wallonie et lèsera la Flandre. Il est également inacceptable qu'il n'y ait pas eu de concertation digne de ce nom

beschikbaar; die studie werd vrijdag pas aangekondigd. Er is alleen een studie van BIAC, maar dat is rechter en partij.

Hoe zal de premier de toekomst van Zaventem verzekeren? Zal hij het rapport van BIAC en de documenten van DHL meedelen? Minister Anciaux wil meewerken aan de spreading van de DHL-activiteiten. Wil de premier dat ook? Wordt een federale luchthaven gebouwd in Bierset? Hoeveel kost dit? Welke sectoren van DHL verhuizen naar Wallonië en wat zijn de gevolgen voor de tewerkstelling in Vlaanderen?

Er is nog altijd geen maximale spreading van de vluchten mogelijk. Wanneer krijgen we daarover duidelijkheid? Wat met de geplande proefdraailoods op Zaventem?

01.02 Geert Bourgeois (N-VA): Voor ons ligt weer een typisch paars dossier. Het barst van publiek gekrakeel, terwijl er wordt aangemodderd zonder ooit tot oplossingen te komen. Het dossier ligt blijkbaar al sinds begin 2003 op de regeringstafel, maar het enige resultaat van de megaministerraad van vorig weekend is dat de beslissing acht maanden wordt uitgesteld. DHL heeft zoals ieder groot bedrijf investeringsplannen op lange termijn en vraagt van de regering dus afspraken en rechtszekerheid.

Spirit en de VLD schrijven DHL nu al af, de heer Somers beweert openlijk dat er in Vlaanderen geen draagvlak is voor een bedrijf zoals DHL en de heer Coene, de voormalige rechterhand van de premier, ziet zelfs geen toekomst meer voor Zaventem. De premier heeft uiteraard zelf de weg geplaveid voor deze verklaringen door openlijk te pleiten voor een tweede luchthaven.

In een tijd van sluitingen en faillissementen is het verlies van 14.000 banen, vooral voor laaggeschoolden, en het inkomen van duizenden gezinnen blijkbaar geen bekommernis. Dat is lichtzinnig en onverantwoordelijk.

Wij pleiten ervoor dat u de tewerkstelling met alle middelen in Vlaanderen probeert te houden. Bij een verhuizing naar Bierset verhuizen immers enkel de lusten naar Wallonië, de lasten blijven in Vlaanderen. Het is ook onaanvaardbaar dat er

avec DHL et que toutes les solutions de recharges n'aient pas d'abord été exploitées. Nous estimons qu'avec davantage de consultation et de créativité, nous pourrions trouver une solution qui rende le déménagement de DHL inutile.

Le gouvernement a-t-il reçu de DHL une demande d'extension de ses activités à Zaventem ? Dans l'affirmative, de quand date-t-elle ? Quel était le contenu de cette demande ? Quel point de vue le gouvernement a-t-il adopté ? Quel ministre est chargé du suivi de ce dossier ? Quel est l'état de la situation ?

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): La décision relative à l'extension de DHL est donc reportée au mois de septembre parce qu'il faut attendre les résultats d'une étude. Or, le premier ministre connaissait les projets d'extension de DHL depuis le début de l'année 2003 déjà. Mais il n'en a soufflé mot jusqu'en septembre 2003, lorsqu'il a subitement évoqué la construction d'un deuxième aéroport. Le premier ministre préconise d'ailleurs toujours deux aéroports, un pour les passagers et l'autre pour le transport de marchandises. Il s'inspire de ce qui se fait à l'étranger mais il oublie qu'à Zaventem, il n'y a pas de vols intercontinentaux, à l'exception de l'Afrique. Son attitude à l'égard d'une entreprise à ce point essentielle pour l'emploi est choquante et l'immixtion de son ancien bras droit, M. Coene, est totalement scandaleuse. En tout état de cause, il nous semble moins onéreux de faire déménager M. Coene plutôt que tout un aéroport.

Nous souhaitons conserver Zaventem comme un aéroport multifonctionnel. Sa situation est en effet excellente et il revêt une trop grande importance pour l'ensemble de la région. Nous pensons également que le premier ministre a lui-même suscité les problèmes lorsqu'il a instauré la concentration des vols de nuit après une visite à Schiphol. Il a ensuite pris conscience de son erreur et a commencé à plaider pour la dispersion des vols, mais le mal était déjà fait. A plusieurs reprises, il est venu clamer haut et fort dans cet hémicycle que le problème des vols de nuit était résolu, mais rien n'est moins vrai. Huit mois d'incertitude s'annoncent pour les riverains et pour les travailleurs de Zaventem, huit mois de tumulte au sein des groupes d'action, huit mois de lobbying. Il suffit d'écouter, dans le cadre de cette réunion, la teneur des interpellations des lobbyistes wallons.

Qu'advient-il de la vente des actions de BIAC ? Comment ING peut-il trouver des investisseurs dans ce climat d'incertitude ? Les querelles entre ministres et la surenchère politique à l'approche

geen enkel fatsoenlijk overleg werd gevoerd met DHL en dat niet eerst alle alternatieven werden uitgeput. Wij menen dat er met meer visie en creativiteit een oplossing kan worden gevonden die de verhuizing van DHL onnodig maakt.

Heeft de regering vanwege DHL een vraag ontvangen betreffende de uitbreiding van haar activiteiten in Zaventem ? Zo ja, wanneer ? Wat was de inhoud van deze vraag ? Welk standpunt heeft de regering ingenomen ? Welke minister volgt dit dossier op ? Wat is de stand van zaken ?

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): De beslissing betreffende de uitbreiding van DHL wordt dus uitgesteld tot in september omdat er eerst nog een studie moet worden afgewacht. Dat DHL wilde uitbreiden wist de premier echter al sinds begin 2003. Maar hij zweeg als vermoord tot in september 2003 om dan plots op de proppen te komen met het voorstel van een tweede luchthaven. De premier wil trouwens nog steeds twee luchthavens, een voor passagiers en een voor vrachtvervoer. Hij haalt de mosterd in het buitenland, maar vergeet ondertussen dat er in Zaventem, buiten de vluchten op Afrika, geen intercontinentale vluchten zijn. Zijn houding tegenover een bedrijf dat zo essentieel is voor de tewerkstelling is daarbij stuitend en de inmenging van zijn vroegere rechterhand Coene is al helemaal ongehoord. Het lijkt ons alleszins goedkoper om de heer Coene te verhuizen dan een hele luchthaven.

Wij willen Zaventem behouden als een multifunctionele luchthaven. De ligging is immers uitstekend en de luchthaven is gewoon te belangrijk voor de hele regio. Wij geloven ook dat de premier de problemen zelf gecreëerd heeft toen hij na een bezoek aan Schiphol de concentratie van de nachtvluchten invoerde. Later zag hij zijn fout in en begon de spreiding te verdedigen, maar toen was het kwaad al geschied. Herhaaldelijk is hij in deze zaal met het nodige lawaai komen verkondigen dat het probleem van de nachtvluchten opgelost was, maar niets is minder waar. Er wachten acht maanden van onzekerheid voor de omwonenden en voor de werknemers in Zaventem, acht maanden van rumoer bij de actiegroepen, acht maanden van lobbyen. Luister tijdens deze vergadering maar naar de teneur van de interpellaties van de Waalse lobbyisten.

Wat zal er gebeuren met de verkoop van de aandelen van BIAC ? Hoe kan ING investeerders vinden in dit onzeker klimaat ? Door ruziënde ministers en politiek opbod in de aanloop naar

des élections nous font perdre huit mois et l'issue demeure incertaine. La région entourant Zaventem doit sa prospérité en grande partie à l'aéroport et a déjà été fortement touchée par la faillite de Sabena et la fermeture de Renault. Bruxelles compte 25 pour cent de chômeurs. Compte tenu des circonstances, il est tout à fait inadmissible de traiter ce dossier avec une telle désinvolture.

DHL doit rester à Zaventem. C'est pourquoi il faut s'occuper rapidement de la dispersion intégrale de l'ensemble des vols effectués la nuit et le week-end en investissant dans le système électronique d'atterrissage, la piste taxi 25 L et des avions moins bruyants. Le gouvernement doit prendre sans délai les décisions qui s'imposent. Les déclarations d'intention vagues et les nouvelles études ne suffisent pas pour atteindre l'objectif des 200.000 emplois. Ne rien décider signifie que DHL attendra de nouveau avant d'investir. L'absence de décision constitue la pire décision.

01.04 Hans Bonte (sp.a-spirit): L'incertitude des travailleurs de la Sobelair en faillite s'ajoute à l'incertitude générale quant à l'avenir de l'aéroport national. Ce thème a déjà fait l'objet à moult reprises de discussions approfondies. On prend de plus en plus conscience de l'importance économique de l'aéroport mais, dans le même temps, il apparaît clairement que nous n'avons pas encore surmonté la faillite de la Sabena et que, pour l'instant, l'aéroport ne peut exploiter pleinement ses atouts.

J'ai tiré deux leçons fondamentales des discussions et des rapports. Premièrement, l'incertitude est fatale pour l'aéroport car elle effraie des investisseurs potentiels. Des déclarations telles que celles du ministre-président flamand qui estime que l'aéroport peut être transféré en Wallonie à condition que la Flandre obtienne une compensation ou celles de Luc Coene qui pense que l'aéroport est condamné à terme, ne sont évidemment pas propices à un climat d'investissement. J'étais pourtant convaincu que le précédent gouvernement avait pris un certain nombre de décisions fondamentales pour préserver l'avenir de Zaventem.

Deuxièmement, l'avenir de Zaventem sera hypothéqué si on ne trouve pas un équilibre entre viabilité et développement économique. Si les nuisances sonores deviennent excessives, toute la région se révoltera contre le développement de l'aéroport. Le premier ministre lui-même a toujours plaidé en faveur de mesures réduisant les nuisances et le gouvernement précédent avait décidé de les répartir. Or les exigences que pose

verkiezingen verliezen we acht maanden en de uitkomst blijft onzeker. De regio rond Zaventem dankt haar welvaart grotendeels aan de luchthaven en werd al zwaar getroffen door het faillissement van Sabena en de sluiting van Renault. Brussel telt 25 procent werklozen. In die omstandigheden is het totaal onverantwoord om dit dossier zo lichtzinnig aan te pakken.

DHL moet in Zaventem blijven. Daarom moet er snel werk gemaakt worden van een volledige spreiding van alle nacht- en weekendvluchten via investeringen in het elektronisch landingssysteem, taxibaan 25 L en geluidsarme vliegtuigen. De regering moet onverwijld de nodige beslissingen nemen. Vage intentieverklaringen en nieuwe studies volstaan niet om het objectief van 200.000 jobs te bereiken. Niet beslissen betekent dat DHL opnieuw zal wachten om te investeren. Geen beslissing is de slechtste beslissing.

01.04 Hans Bonte (sp.a-spirit): De onzekerheid van de werknemers van het failliete Sobelair voegt zich bij de algemene onzekerheid rond de toekomst van de nationale luchthaven. In dit parlement werd al uitgebreid en herhaaldelijk gediscussieerd over dit thema. Er is een groeiend bewustzijn van het economisch belang van de luchthaven, maar tegelijk wordt duidelijk dat we het faillissement van Sabena nog niet te boven zijn gekomen en dat de luchthaven haar troeven op dit ogenblik niet ten volle kan uitspelen.

Uit de discussies en de rapporten heb ik twee fundamentele lessen getrokken. Ten eerste dat onzekerheid dodelijk is voor de luchthaven, want zij schrikt potentiële investeerders af. Uitspraken zoals die van de Vlaamse minister-president, voor wie de luchthaven mocht verhuizen naar Wallonië als Vlaanderen iets in ruil zou krijgen, of van Luc Coene, voor wie Zaventem op termijn afgeschreven is, zijn uiteraard niet bevorderlijk voor het investeringsklimaat. Ik was nochtans in de overtuiging dat de vorige regering een aantal fundamentele beslissingen had genomen om de toekomst van Zaventem te vrijwaren.

Ten tweede is de toekomst van Zaventem gehypothekeerd indien er geen evenwicht gevonden wordt tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. Als er teveel hinder is, zal de hele streek in opstand komen tegen de ontwikkeling van de luchthaven. Ook de eerste minister heeft steeds gepleit voor hinderbeperkende maatregelen en de vorige regering heeft beslist dat de hinder gespreid moet

aujourd'hui DHL menacent cet équilibre précaire. D'aucuns parlent même de chantage. J'ai eu vent, par certains canaux, d'informations concernant les projets de DHL et à mon sens, il est clair qu'ils vont à l'encontre des décisions prises et de la philosophie d'équilibre entre économie et écologie.

Si l'on veut que l'aéroport de Zaventem ait encore un avenir, il est indispensable d'investir dans son désenclavement à la fois routier et ferroviaire. Nous savons que c'est l'absence d'investissements dans ce domaine qui a causé la perte de la Sabena. Il convient donc d'accélérer les efforts sur ce plan.

Quelles procédures décisionnelles ou d'étude le gouvernement va-t-il mettre en oeuvre au cours des 210 prochains jours? Le gouvernement a besoin de l'assentiment des autorités flamandes et bruxelloises et d'un accord avec BIAC et avec les autres instances concernées.

Comment vous y prendrez-vous pour réaliser la première option décidée lors du conclave du week-end dernier, à savoir le maintien de l'aéroport à Zaventem? Recourrez-vous à la task force mise sur pied par le ministre-président Somers? Une concertation aura-t-elle lieu systématiquement? Travaillerez-vous en parallèle? Si, en bout de course, tout le monde n'est pas sur la même longueur d'onde, l'incertitude subsistera et c'est précisément là la plus grande menace pour l'avenir de Zaventem.

01.05 Karine Lalieux (PS): Dans ce débat passionnant mais, aussi, très passionnel, certains ont changé d'avis en fonction de différents types d'intérêts et on a entendu des arguments contradictoires. La question fondamentale est de savoir quel niveau de désagrément nous sommes prêts à accepter pour créer de l'activité économique. Face à des intérêts divergents, nous devons réinventer des équilibres. L'arrêt de la Cour d'appel n'a pas posé le problème en termes d'intérêt général mais uniquement d'intérêts individuels. Or, les intérêts individuels ne peuvent être considérés comme sacrés que dans une perspective d'intérêt général.

En ce qui concerne DHL, il n'y aura donc pas de développement, ou de non-développement, sans un accord explicite de la Région bruxelloise, de la Région flamande et de l'Etat fédéral. C'est un acquis important et nous le surveillerons de près.

Un signal a été donné à DHL, selon lequel le gouvernement allait trouver une solution pour le

worden. De eisen die DHL nu formuleert bedreigen het precaire evenwicht. Sommigen spreken zelfs van chantage. Ik heb via bepaalde kanalen informatie gekregen over de plannen van DHL en voor mij is het duidelijk dat deze indruisen tegen de genomen beslissingen en tegen de filosofie van het evenwicht tussen economie en ecologie.

Wil de luchthaven nog een toekomst hebben in Zaventem, dan zijn investeringen in de ontsluiting via de weg en via het spoor onontbeerlijk. We weten dat Sabena daaraan is kapot gegaan. De inspanningen op dit vlak moeten worden versneld.

Welke beslissings- of onderzoeksprocedure zal de regering gedurende de komende 210 dagen volgen? De regering heeft de goedkeuring nodig van de Vlaamse en de Brusselse overheid, een akkoord met BIAC en de andere betrokken instanties.

Hoe gaat men de eerste optie van het conclaaf van vorig weekend - de luchthaven blijft in Zaventem - nastreven? Zal dit gebeuren via de *taskforce* die minister-president Somers heeft opgericht? Zal er systematisch overleg plaatsvinden? Zal er parallel gewerkt worden? Als na afloop niet iedereen op dezelfde golflengte zit, zal de onzekerheid blijven bestaan. Dat is precies de grootste bedreiging voor de toekomst van Zaventem.

01.05 Karine Lalieux (PS): Tijdens dit meeslepende, maar ook heftige debat zijn sommigen, afhankelijk van verschillende belangen, van mening veranderd en hebben we tegenstrijdige argumenten gehoord. De hamvraag is te weten hoe groot het ongemak kan zijn dat we bereid zijn te aanvaarden om economische activiteit te creëren. Om de uiteenlopende belangen te kunnen dienen, moeten we een nieuw evenwicht uitdokteren. Het arrest van het Hof van Beroep vormde voor het algemeen belang geen probleem, alleen voor de individuele belangen wel. Maar de individuele belangen kunnen alleen in het licht van het algemeen belang worden geheiligd.

DHL zal dus niet kunnen uitbreiden noch afzien van de uitbreiding zonder uitdrukkelijk akkoord van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en de Federale staat. Dat is een belangrijke verworvenheid, waarop wij nauwlettend toezicht zullen houden.

DHL werd te kennen gegeven dat de regering een oplossing voor de economische ontwikkeling van deze multinational zou zoeken. De werknemers

développement économique de cette multinationale. Les travailleurs étaient donc rassurés.

Par rapport à ces emplois, nous avons entendu beaucoup de chiffres contradictoires.

Quel type d'emploi est-il concerné ? Pouvez-vous nous donner des précisions sur le plan "développement emploi" de DHL ?

DHL n'accepterait aucune limitation du nombre de vols ni de normes d'encadrement. Il est exclu de céder au chantage. Serait-il possible de réfléchir en termes de normes d'encadrement plutôt qu'en termes de mouvements ? Par ailleurs, déterminerait-on prochainement des normes d'encadrement par rapport aux nuisances objectives engendrées par l'aéroport ? Pourrait-on opter pour des normes d'encadrement en fonction de la moyenne du volume actuel ?

En outre, selon certains, le plan de dispersion du ministre Anciaux est incompatible avec le plan d'extension de DHL. Disposez-vous d'informations à ce sujet ?

L'aéroport de Zaventem serait-il viable sans DHL, vu, de surcroît, la faillite de Sobelair ?

La presse annonce quatre nouvelles routes, empruntées dès aujourd'hui. A nouveau, le ministre Anciaux a agi de manière quelque peu vicieuse en en déterminant unilatéralement trois. De plus, je ne comprends pas pourquoi l'urgence a prévalu. Je regrette amèrement cette attitude dans un dossier aussi sensible.

01.06 Willy Cortois (VLD): Le gouvernement a décidé de privilégier le maintien de DHL à Zaventem. C'est une bonne chose. Il convient de trouver un équilibre entre la qualité de vie et l'économie. Le fait qu'il s'agisse d'une double décision est lié à la défédéralisation du pays.

Dans quelle mesure l'entreprise DHL contribue-t-elle à la viabilité de l'aéroport ? Combien de personnes emploie-t-elle et combien de nouveaux emplois potentiels pourrait-elle créer ? Le gouvernement a-t-il une idée des coûts d'investissement qui seraient nécessaires sur d'autres sites ?

Un effort doit être demandé à DHL en termes de modernisation de sa flotte. Nous devons également nous demander si le plafond de 25.000 vols de nuit

seraient dus gerustgesteld.

Over het aantal banen hebben we heel wat tegenstrijdige cijfers gehoord.

Over welk soort jobs gaat het? Kan u ons wat meer vertellen over het 'werkgelegenheidsplan' van DHL?

DHL zou niet bereid zijn enige beperking van het aantal vluchten of van de flankerende normen te aanvaarden. We mogen niet buigen voor chantage. Is het mogelijk uit te gaan van flankerende normen, in plaats van een maximum aantal bewegingen? Zullen binnenkort flankerende normen worden vastgesteld in verband met de objectieve hinder die de luchthaven meebrengt? Kan daarbij worden uitgegaan van het gemiddelde van het huidige volume?

Volgens sommigen is het spreidingsplan van minister Anciaux trouwens onverenigbaar met de uitbreidingsplannen van DHL. Beschikt u in dat verband over meer informatie?

Is de luchthaven van Zaventem nog leefbaar zonder DHL, nu het faillissement van Sobelair daar nog eens bovenop komt?

Volgens persberichten zouden vandaag vier nieuwe routes in gebruik worden genomen. Minister Anciaux toont zich alweer van zijn slechte kant, want over drie daarvan nam hij eenzijdig een beslissing. Ik begrijp ook niet wat er zo dringend was. Ik betreur dat hij in een zo gevoelig dossier deze houding aanneemt.

01.06 Willy Cortois (VLD): De regering heeft beslist om DHL in Zaventem te houden. Dat is een goede zaak. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen leefbaarheid en economie. Dat het een dubbel besluit is, heeft te maken met de federalisering van dit land.

Wat is het aandeel van DHL in de leefbaarheid van de luchthaven? Hoeveel mensen stelt DHL te werk en hoeveel kunnen erbij komen? Heeft de regering een idee van de investeringskosten die op andere locaties nodig zouden zijn?

Aan DHL moet een inspanning worden gevraagd om de vloot te moderniseren. We moeten ons ook afvragen of een plafond van 25 000 nachtvluchten

sera tenable à terme. Le nombre global de vols ne constitue pas le seul chiffre pertinent. Un déplacement des vols charter est sans doute envisageable, mais nous devons également éviter les drames sociaux. Enfin, certains travaux d'infrastructure, tels que l'ILS sur la piste 7, s'imposent d'urgence.

01.07 François-Xavier de Donnea (MR): Je n'habite pas dans une zone concernée par la dispersion des vols de nuit et je parle en mon nom personnel.

Nous nous trouvons devant un dossier très délicat d'arbitrage entre la nécessité de développer l'emploi et la nécessité de respecter un minimum de qualité de vie pour des centaines de milliers de personnes.

L'aéroport de Bruxelles a un avenir, mais pas dans la configuration de ses fonctions actuelles, qu'il faudra restructurer avec le moins possible de diminution, et même une croissance, de l'emploi. Ainsi, l'acceptabilité politique de l'aéroport en Brabant flamand et à Bruxelles restera acquise.

Nous devons surtout avoir une approche globale, afin d'essayer de répartir au mieux les différents types de transports aériens dont Bruxelles et notre pays ont besoin, tout d'abord sur les différents aéroports régionaux existants ou susceptibles d'être créés, mais en tenant également compte des synergies possibles avec les pays voisins: France et Pays-Bas. Nous avons intérêt à réfléchir à l'échelle de "l'Eurorégion".

Aussi est-il particulièrement important que ceux qui réaliseront les études soient totalement indépendants par rapport aux lobbies et aux intérêts belges et soient également capables de réaliser une étude qui dépasse le cadre de nos frontières nationales.

Par ailleurs, certains aéroports de proximité pour vols moyen courrier se sont développés près de grandes agglomérations, comme le National Airport à Washington, qui est fermé la nuit. À long terme, il importe de chercher des solutions qui s'inspirent de la division du travail entre le National Airport et le Dallas Airport à Washington.

En outre, la façon dont M. Anciaux gère le dossier a

afvragen of een plafond van 25 000 nachtvluchten houdbaar blijft. Het globale aantal vluchten is niet het enige relevante cijfer. Schuiven met de chartervluchten is misschien een optie, maar we moeten ook oog hebben voor de sociale drama's. Tot slot zijn een aantal infrastructuurwerken, zoals ISL op baan 7, dringend nodig.

01.07 François-Xavier de Donnea (MR): Ik woon niet in een gebied dat met de spreiding van de nachtvluchten wordt geconfronteerd en spreek in mijn persoonlijke naam.

Dit is een zeer gevoelig dossier waarin een afweging moet worden gemaakt tussen het streven om de werkgelegenheid te bevorderen en de noodzaak om honderdduizenden mensen een minimum aan levenskwaliteit te garanderen.

Er is een toekomst weggelegd voor de luchthaven van Brussel, maar niet in haar huidige constellatie. Een en ander moet worden geherstructureerd met een zo klein mogelijk verlies aan banen en zelfs met een toename van de werkgelegenheid. Op die manier wordt de politieke acceptatie van de luchthaven in Vlaams-Brabant en Brussel gewaarborgd.

Wij moeten vooral kiezen voor een allesomvattende aanpak, teneinde te trachten de diverse soorten luchtvervoer waaraan Brussel en ons land nood hebben te spreiden over de verschillende bestaande of nog te bouwen regionale luchthavens, daarbij echter ook rekening houdend met mogelijke samenwerkingsverbanden met de buurlanden Frankrijk en Nederland. Wij hebben er belang bij om van een "Euroregiobenadering" uit te gaan.

Het is dan ook van groot belang dat de onderzoekers geen enkele band hebben met de lobbies en de Belgische belangengroepen en dat ze ook bij het uitvoeren van een studie over de nationale grenzen heen kunnen kijken.

Een aantal luchthavens voor middellange vluchten heeft zich trouwens in de nabije omgeving van grote agglomeraties ontwikkeld, zoals de luchthaven van National Airport bij Washington die 's nachts gesloten wordt. Op lange termijn moet men komen tot oplossingen die zich spiegelen aan de taakverdeling zoals die bestaat tussen de luchthavens van National Airport en Dallas Airport in Washington.

Verder veroorzaakt de wijze waarop de heer

suscité une énorme méfiance parmi la population. Nous ne voulons pas qu'on fasse croire que nous refusons de supporter une part équitable des charges ni qu'on essaye subrepticement de nous donner plus que notre part de charges.

Le gouvernement a-t-il donné des garanties formelles à DHL, entreprise dont j'espère qu'elle restera en Belgique?

Un deuxième aéroport national est-il toujours une hypothèse possible? J'ignore s'il en faut un; des études indépendantes doivent le démontrer, mais je félicite le Premier ministre d'avoir bousculé les tabous.

Où en sont les études en cours? A-t-on la garantie qu'elles sont indépendantes de BIAC, qui essaie de rattraper une mayonnaise qu'il a fait tourner par de mauvais investissements en 1996-1998.

Des contacts internationaux ont-ils été pris pour essayer d'arriver à une politique aéroportuaire globale pour l'Eurorégion?

Enfin, j'aimerais vous entendre répéter que vous allez travailler en concertation avec les Régions dans un esprit de collaboration et non pas, comme M. Anciaux, dans un esprit de coup de force.

01.08 Jacqueline Galant (MR): Le 1^{er} septembre, nous saurons si DHL veut garder Bruxelles-National comme centre opérationnel européen, ce qui supposera un accord notamment environnemental avec les Régions, ou si, faute d'accord, la délocalisation s'imposera vers l'un des huit aéroports régionaux

Confirmez-vous que l'étude de Biac, à côté de Bierset et de Jehonville, a également porté son attention sur l'aérodrome militaire de Chièvres, occupée par l'armée américaine? Cette hypothèse n'est pas crédible tant que le SACEUR n'a pas fait part de son intention de délocaliser le quartier général des forces de l'Otan en Europe.

Enfin, pouvez-vous me confirmer que la convention de 1967 entre la Belgique et l'OTAN sera maintenue?

01.09 Marie Nagy (ECOLO): La déclaration du gouvernement privilégie la dispersion et la répartition des nuisances aériennes au mépris de données aussi élémentaires que la densité et le nombre de personnes affectées par les retombées

Anciaux het dossier beheert veel wantrouwen bij de bevolking. We willen niet dat men de bevolking wijsmaakt dat we geen billijk deel van de lasten willen dragen, noch dat men ons stiekem met bijkomende lasten wil opzadelen.

Heeft de regering DHL – die naar ik hoop in België zal blijven – concrete garanties gegeven?

Behoort een tweede nationale luchthaven nog steeds tot de mogelijkheden? Ik weet niet of die er moet komen. Het zal moeten blijken uit onafhankelijke studies, maar ik feliciteer de eerste minister omdat hij taboes heeft doorbroken.

Hoever staat het met de lopende studies? Kan men garanderen dat ze niets van doen hebben met BIAC dat nu probeert goed te maken wat het door slechte investeringen in de periode 1996-1998 heeft verknald?

Werden er internationale contacten gelegd om te proberen een algemeen luchthavenbeleid voor de Euroregio uit te stippelen?

Tot slot zou ik u graag horen herhalen dat u in een sfeer van overleg met de Gewesten zal samenwerken en niet zoals de heer Anciaux die zijn standpunt wil doordrukken.

01.08 Jacqueline Galant (MR): Op 1 september zullen we weten of DHL wil dat zijn Europees operationeel centrum in Brussel-Nationaal gevestigd blijft. Dit houdt wel een milieuverdrag in met de Gewesten of indien dat verdrag niet wordt gesloten, betekent dit een delokalisatie naar een van de acht gewestelijke luchthavens.

Bevestigt u dat in het onderzoek van Biac, naast Bierset en Jehonville, ook aandacht werd besteed aan de militaire luchthaven van Chièvres, die door het Amerikaans leger wordt gebruikt? Deze hypothese is niet geloofwaardig zolang de SACEUR (Supreme Allied Commander Europe) zijn plan om het hoofdkwartier van de NAVO-krijgsmacht in Europa te delokaliseren niet bekend heeft gemaakt.

Kunt u mij ten slotte bevestigen of het verdrag van 1967 tussen België en de NAVO van kracht zal blijven?

01.09 Marie Nagy (ECOLO): In de regeringsverklaring wordt gekozen voor de spreiding en verdeling van de geluidshinder, zonder dat rekening wordt gehouden met elementaire gegevens zoals de bevolkingsdichtheid en het

négligentes d'une décision publique. Je me réjouis d'entendre que le PS remet en question la dispersion, mais elle figure en tant que telle dans l'accord de la majorité violette.

Je n'aime pas beaucoup opposer une décision environnementale à une décision économique, car je pense qu'un projet lié à l'économie et à l'emploi durable ne se réalise jamais si l'on n'intègre pas la dimension environnementale. Il ne me semble pas qu'investir dans une société essentiellement en rapport avec le trafic aérien - alors que l'on connaît tous les problèmes que pose le transport aérien en termes environnementaux - soit une garantie de durabilité pour l'emploi.

Monsieur le Premier ministre, vous avez envoyé un signal positif à DHL. Cette décision de principe revient à accepter les termes de la négociation imposés par DHL. Cela revient aussi à différer la question à une date postérieure aux élections régionales.

Si l'on se réfère aux documents présentés par DHL et l'interview qui paraît aujourd'hui dans *Le Soir*, on constate que DHL ne se contente pas de doubler les vols de nuit. Par ailleurs, DHL demande également qu'on lui garantisse une liberté d'accès sur 30 ans sans limite du nombre de mouvements nocturnes, et ce sans aucune restriction en matière de bruit au-delà des normes minimales à l'échelon européen.

Je souhaite vous poser cinq questions : avez-vous assoupli votre position par rapport au nombre de vols de nuit ; est-il exact que d'autres limitations des nuisances sonores instituées sous la précédente législature pourraient également être abrogées ; le gouvernement compte-t-il se baser uniquement sur les études confiées à la BIAC ; le gouvernement envisage-t-il réellement le recours à des avions beaucoup moins bruyants ?

Par ailleurs, le gouvernement envisage de délocaliser vers un ou plusieurs autres aéroports belges des vols de nuit actuellement effectués par d'autres compagnies. Le ministre réalise-t-il qu'attribuer à DHL la totalité des 25.000 mouvements nocturnes revient à permettre une augmentation du nombre de décollages nocturnes des avions de DHL, qui sont évidemment les plus bruyants, de plus de 50% par rapport au nombre de vols actuellement autorisés ? Je me permettrai d'interroger le ministre Anciaux sur la mise en œuvre de quatre nouvelles routes et sur son plan de dispersion. Je voudrais que l'on me dise quels sont les liens entre les décisions prises ce week-end et la décision du ministre qui sera effective dès ce soir.

aantal personen dat met de kwalijke gevolgen van een overheidsbeslissing wordt geconfronteerd. Het verheugt mij dat de PS de spreiding opnieuw ter discussie stelt, maar dat principe is als zodanig in het paarse regeerakkoord opgenomen.

Ik weeg niet graag een economische beslissing af tegen een milieubeslissing, omdat ik denk dat een plan dat verband houdt met economie en duurzame werkgelegenheid nooit kan worden gerealiseerd als men ook geen rekening houdt met de milieudimensie. Ik denk niet dat investeren in een maatschappij die vooral actief is in het luchtvervoer – terwijl alle door het luchtvervoer veroorzaakte problemen bekend zijn – een garantie voor duurzame werkgelegenheid inhoudt.

Mijnheer de eerste minister, u heeft een positief signaal afgegeven aan DHL. Met die principiële beslissing verklaart u zich bereid de door DHL opgelegde onderhandelingsvoorwaarden te aanvaarden. Daarmee stelt u de kwestie ook uit tot na de gewestverkiezingen.

Op basis van de documenten die DHL voorlegt en van het interview dat vandaag in *Le Soir* verscheen, kunnen we besluiten dat DHL geen voldoening neemt met een verdubbeling van het aantal vluchten. Bovendien vraagt DHL dat haar voor een periode van dertig jaar de vrije toegang tot de luchthaven zou worden gewaarborgd, zonder enige beperking wat het aantal bewegingen 's nachts betreft en zonder enige geluidsbeperking die verder zou gaan dan de Europese minimumnormen.

Ik heb vijf vragen voor u. Nam u een soepeler standpunt in wat het aantal nachtvluchten betreft ? Klopt het dat andere beperkingen van de geluidshinder, die tijdens de vorige regeerperiode werden ingevoerd, zouden kunnen worden afgeschaft ? Zal de regering zich enkel baseren op de studies die aan BIAC werden toevertrouwd ? Denkt de regering inderdaad aan het inzetten van veel minder luidruchtige vliegtuigen ?

De regering denkt er voorts aan een aantal nachtvluchten van andere maatschappijen te delocaliseren naar een of meer andere Belgische luchthavens. Beseft de minister dat, indien alle 25.000 bewegingen tijdens de nacht door DHL worden uitgevoerd, zulks betekent dat het aantal nachtelijke vertrekken van DHL-vliegtuigen, de meest luidruchtige, met 50 % toeneemt in vergelijking met het aantal dat vluchten dat op dit ogenblik mag worden uitgevoerd ? Ik zal minister Anciaux ondervragen over de ingebruikneming van vier nieuwe routes en over zijn spreidingsplan. Ik zou graag vernemen wat de band is tussen de beslissingen van afgelopen weekend en de beslissing van de minister, die deze avond ingaat.

01.10 Joëlle Milquet (cdH): Je souhaite soulever deux points. Tout d'abord, en ce qui concerne DHL, nous avons pris acte de votre décision. Est-il envisageable pour vous de remettre en question le seuil des 25.000 vols nocturnes par an sur Zaventem? Ensuite, la méthode pour aboutir à cette décision me semble importante. A qui comptez-vous confier les études? L'idée est de confier ces études à des acteurs les plus indépendants possible.

Ne faudrait-il pas en profiter pour avoir un débat sur une politique aéroportuaire à long terme?

Par ailleurs, au-delà de DHL, il serait bon d'examiner les spécialisations à suivre, comment peuvent être répartis les vols, quelles capacités de spécialisation pourront être supportées par les différents aéroports régionaux. Ce serait l'occasion d'avoir un débat sur l'avenir éventuel de ce troisième aéroport dont on a parlé.

Ayons un débat sur l'ensemble des points, avec l'ensemble des acteurs politiques et institutionnels, après avoir entendu et les acteurs économiques d'une part, et acteurs environnementaux et les riverains d'autre part. Il me semble essentiel que la méthode puisse aboutir à la meilleure décision possible, ne pénalisant ni l'économie ni l'environnement.

Je m'étonne du silence entourant l'annulation de la décision du conseil des ministres du 3 décembre. Ce faisant, vous laissez au ministre Anciaux la seule compétence pour prendre les mêmes décisions malgré tout par arrêté royal. Ensuite, où en est-on par rapport aux quatre nouvelles routes qui comme par hasard vont être décidées et vont être lancées ce soir, malgré toutes nos interpellations? Y a-t-il une décision du conseil des ministres par rapport à ces quatre routes? En tant que Premier ministre, couvrez-vous les décisions récemment prises par votre gouvernement? Comment considérez-vous la reprise de deux des routes prévues dans un plan lui-même suspendu par le Conseil d'Etat? Comment réagissez-vous devant le choix d'autres routes?

Je m'étonne de la gestion de plus en plus chaotique de ce dossier où l'on va d'avancée en retrait, toujours avec un flou artistique total sur les volontés politiques.

01.11 Guy Verhofstadt, premier ministre (en néerlandais): J'ai convenu d'un certain nombre de choses avec Mme Nagy.

01.10 Joëlle Milquet (cdH): Ik wil twee punten aan de orde stellen. Vooreerst, wat DHL betreft, hebben wij nota van uw beslissing genomen. Is het volgens u denkbaar om de drempel van 25.000 nachtvluchten per jaar over Zaventem opnieuw ter discussie te stellen? Vervolgens lijkt ook de gehanteerde methode om tot die beslissing te komen mij belangrijk te zijn. Aan wie zal u die studies toevertrouwen? Het is de bedoeling zo onafhankelijk mogelijke actoren met die studies te belasten. Zou men de gelegenheid niet moeten aangrijpen om een debat over een luchthavenbeleid op lange termijn te voeren?

Voorts ware het, afgezien van het DHL-dossier, nuttig te onderzoeken in welke richting men zich moet specialiseren, hoe de vluchten kunnen worden gespreid en welke specialisatiecapaciteit de diverse regionale luchthavens aankunnen. Ook de kwestie van de eventuele toekomst van de derde luchthaven waarover men het heeft gehad, zou moeten worden besproken.

Laten wij over al die punten een debat voeren met alle politieke en institutionele betrokkenen, na de economische actoren, enerzijds, en de milieuactoren en de omwonenden, anderzijds, te hebben gehoord. Ik vind het van essentieel belang dat de gehanteerde methode het mogelijk maakt om tot een zo goed mogelijke beslissing te komen die noch aan de economie, noch aan het milieu afbreuk doet.

Het verwondert mij dat het zo stil blijft rond de vernietigde beslissing van de ministerraad van 3 december. Hierdoor heeft alleen minister Anciaux de bevoegdheid om ondanks alles via een koninklijk besluit dezelfde beslissingen te nemen. Hoe staat het voorts met de vier nieuwe routes waarover als bij toeval vanavond wordt beslist en die ongeacht al onze interpellaties vanavond ingaan? Heeft de ministerraad een beslissing genomen over die vier routes? Staat u als eerste minister achter de beslissingen die uw regering onlangs heeft genomen? Wat vindt u ervan dat twee routes uit een plan dat zelf door de Raad van State werd geschorst, opnieuw in gebruik worden genomen? Hoe reageert u op de keuze voor andere routes?

Het steeds chaotischere beheer van dit dossier, waarbij we nu eens vooruitgang boeken en dan weer achteruit gaan, terwijl de politieke bereidwilligheid steeds even artistiek vaag blijft, verbaast mij.

01.11 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Ik heb met mevrouw Nagy een aantal afspraken gemaakt.

(En français) Concernant le plan de dispersion, une décision du conseil des ministres prise samedi autorise le ministre à poursuivre le plan de dispersion, en tenant compte des remarques du Conseil d'Etat qui, contrairement à ce que dit Mme Milquet, n'a pas interdit de disperser mais a exigé une meilleure motivation et des dispositions plus claires sur le plan de la sécurité. Je suppose que vous demanderez au ministre de la Mobilité de venir devant la commission pour apporter tous les renseignements nécessaires.

(En néerlandais) Je constate que la commission s'est réellement métamorphosée. Ces dernières années, j'ai été assailli de questions sur les nuisances et la nécessité de disperser les vols de nuit. Subitement, le thème de l'emploi prime, à juste titre d'ailleurs. Nous devons préserver l'emploi à Zaventem en occasionnant le moins de nuisances possibles. C'est la raison pour laquelle le gouvernement veille à disperser les vols et les nuisances.

Nous souhaitons rassurer DHL quant à sa volonté d'expansion. Avec Danzas et Deutsche Post, DHL constitue l'entreprise logistique la plus importante au monde. Le centre administratif de DHL se situe déjà à Zaventem. En outre, le nouveau groupe souhaite installer son quartier général opérationnel pour l'Europe en Belgique. C'est pourquoi le conseil des ministres a pris un arrêté-cadre qui garantit à DHL de pouvoir installer ce quartier général opérationnel en Belgique.

DHL a réagi positivement et a indiqué qu'à terme, le nombre d'emplois directs et indirects au quartier général opérationnel actuel à Zaventem pourrait doubler.

Le gouvernement fait montre de bonne administration en mettant tout en oeuvre pour convaincre cette entreprise de rester dans notre pays. Dans ce cadre, il est tout à fait possible de lancer la première phase d'extension de Zaventem en respectant naturellement les limitations existantes en ce qui concerne le nombre de mouvements et l'émission totale de bruit la nuit. En l'espèce, il s'agit d'une émission maximale de bruit de 84.500 *quota count*. Ce chiffre ne dépend pas uniquement du type d'appareil utilisé mais également du pourcentage d'atterrissages, domaine dans lequel il est possible de réduire les nuisances. Notre décision offre à DHL la garantie de pouvoir concrétiser ses projets d'expansion à Zaventem lorsque les cinq acteurs concernés seront parvenus à un accord. Si celui-ci ne devait pas intervenir, DHL a la certitude que nous

(Frans) De ministerraad heeft zaterdag het sein op groen gezet voor de minister om het spreidingsplan verder uit te voeren met inachtneming van de opmerkingen van de Raad van State die, in tegenspraak met de beweringen van mevrouw Milquet, de spreiding niet heeft verboden, maar een betere motivering heeft geëist, evenals duidelijker bepalingen op het vlak van de veiligheid. Ik veronderstel dat u de minister van Mobiliteit zal vragen voor de commissie tekst en uitleg te komen geven.

(Nederlands) Ik stel een echte metamorfose vast in deze commissie. De voorbije jaren werd ik hier achtervolgd door vragen over de hinder en de noodzakelijke spreiding van de nachtvluchten. Nu wordt tewerkstelling plotseling het belangrijkste thema – en terecht. Wij moeten de tewerkstelling in Zaventem veilig stellen, met zo weinig mogelijk hinder. De regering zorgt daarom voor spreiding van de vluchten en van de hinder.

Wij willen DHL geruststellen dat het kan uitbreiden. Samen met Danzas en Deutsche Post vormt DHL de grootste logistieke onderneming ter wereld. DHL heeft nu al zijn administratief centrum in Zaventem. De nieuwe groep wil bovendien zijn operationeel hoofdkwartier voor Europa bij voorkeur in België vestigen. De Ministerraad nam daarom een kaderbesluit waarin DHL de garantie wordt gegeven dat zij haar operationeel hoofdkwartier in België kan vestigen.

DHL reageerde positief en verklaarde dat op termijn de directe en indirecte tewerkstelling in het huidige operationele hoofdkwartier in Zaventem zou kunnen verdubbelen.

Het is een teken van goed bestuur dat de regering alle mogelijke moeite doet om dit bedrijf hier te houden. Het is daarbij perfect mogelijk om de eerste fase van de uitbreiding in Zaventem door te voeren, uiteraard met respect voor de bestaande beperkingen inzake het aantal bewegingen en de totale geluidsuitstoot gedurende de nacht. We hebben het hier over de maximale geluidsuitstoot van 84.500 *quota count*. Dit wordt echter niet enkel beïnvloed door het soort vliegtuig, maar ook door het laadpercentage en hier liggen dus mogelijkheden om de overlast te verminderen. Onze beslissing geeft DHL de zekerheid dat zij haar expansieplannen in Zaventem kan uitvoeren wanneer de vijf betrokken actoren hierover een akkoord bereiken. Als dat akkoord er niet komt heeft DHL de zekerheid dat we klaar zullen zijn met een tweede exploitatiezetel voor BIAC.

proposerons un deuxième siège d'exploitation pour BIAC.

Nous garantissons donc à l'entreprise DHL qu'elle pourra conserver son quartier général en Belgique, que la première phase de l'expansion de ses activités pourra se faire à Zaventem, dans le respect des limitations en vigueur, et que nous entamerons dès à présent les pourparlers avec les 5 acteurs concernés afin de parvenir à un accord au 1^{er} septembre.

Nous ne devons pas non plus perdre de vue qu'il convient de revoir à la baisse l'ensemble des nuisances sonores et qu'il ne s'agit donc pas uniquement de DHL. Nous pourrions également atteindre cet objectif en déplaçant d'autres activités exercées à l'aéroport, en modifiant le parcours des vols actuels, en investissant davantage dans l'infrastructure des aéroports, en modifiant le taux de chargement et en investissant dans la nouvelle génération d'avions peu bruyants. DHL a d'ailleurs déjà pris des initiatives concernant le taux de chargement et les investissements dans des appareils peu bruyants, comme les 757, dont le *quota count* est égal ou inférieur à 4.

L'abaissement du quota sonore global qui s'élève actuellement à 84.500 *quota count* par nuit à Zaventem ne peut être obtenu qu'en continuant à investir dans ces nouveaux appareils. Dans ce cadre, nous nous efforçons d'atteindre la normalisation plus stricte du "chapitre 4".

DHL et les autorités régionales ont réagi positivement à notre proposition. Il s'agit à présent de mettre les cinq acteurs sur la même longueur d'ondes avant le mois de septembre 2004. Nous sommes cependant réalistes et conscients qu'il n'y aura peut-être pas d'accord. C'est la raison pour laquelle nous recherchons, en parallèle, un deuxième site d'exploitation éventuel pour BIAC. Si aucun accord n'intervient dans les six mois, la solution de rechange que nous proposerons à DHL sera alors déjà prête.

(En français) BIAC a rendu publics, voici quelques jours, les résultats d'une étude concernant huit sites possibles pour son deuxième siège d'exploitation, tant en Flandre qu'en Wallonie. En fonction de la situation particulière de l'aéroport et des infrastructures existantes, les coûts variaient de 1.53 à 2.2 milliards.

(En néerlandais) Les conclusions rendues publiques la semaine dernière par BIAC à propos des études relatives aux 8 lieux d'établissement

Wij garanderen DHL dus dat het zijn hoofdkwartier in België kan behouden, dat de eerste fase van de uitbreiding alleszins in Zaventem kan gebeuren - mits respect voor de bestaande beperkingen - en dat we nu de onderhandelingen starten met de vijf actoren om voor 1 september tot een akkoord te komen.

We mogen ook niet vergeten dat het niet enkel gaat om DHL, maar dat de totale geluidsoverlast moet worden teruggedrongen. Dit kan ook door andere activiteiten op de luchthaven te verplaatsen, door bestaande vluchten te verschuiven, door bijkomende investeringen te doen in de infrastructuur van de luchthaven, door de laadpercentages te wijzigen en door te investeren in de nieuwe generatie van geluidsarme vliegtuigen. DHL heeft trouwens al initiatieven genomen inzake laadpercentages en investeringen in geluidsarme vliegtuigen, zoals de 757's die slechts een *quota count* van 4 of minder dan 4 produceren.

De verlaging van het globale geluidsquotum dat nu op 84.500 *quota count* ligt voor een nacht in Zaventem kan enkel bereikt worden door de verdere investering in deze nieuwe toestellen, waarbij wij de strenge normering van het zogenaamde hoofdstuk 4 nastreven.

De reactie van DHL en van de regionale overheden op ons voorstel was positief. Nu gaat het erom om de vijf actoren op één lijn te krijgen voor september 2004. We zijn echter realistisch en houden er rekening mee dat er misschien geen akkoord komt. Daarom willen we tegelijkertijd onderzoeken waar een eventuele tweede exploitatieplaats voor BIAC zou kunnen ingepast worden. Als er geen akkoord is binnen zes maanden, dan ligt ons alternatief voorstel aan DHL al klaar.

(Frans) Enkele dagen geleden maakte BIAC de resultaten bekend van een studie over acht mogelijke sites voor haar tweede bedrijfszetel. Deze bevinden zich zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Naargelang de specifieke toestand van de luchthaven en de bestaande infrastructuur, schommelen de kosten tussen 1,53 en 2,2 miljard euro.

(Nederlands) De conclusies die BIAC vorige week bekend maakte over haar studies rond acht mogelijke vestigingsplaatsen betreffen grotendeels

possibles concernant en grande partie des aéroports militaires ou régionaux. Aucun « greenfield » n'a fait, à ce jour, l'objet d'une étude. Un « greenfield » constitue un site actuellement inoccupé. Selon les conclusions de BIAC, le coût d'un second siège d'exploitation serait de 1,53 à 2,2 milliards d'euros, selon le nombre des riverains, les investissements qui seront nécessaires et l'infrastructure existante.

Nous avons décidé de réaliser une seconde étude, plus détaillée, en vue de trouver un site pour le second siège d'exploitation de BIAC. Si aucun accord relatif à l'extension de l'aéroport de Zaventem n'a pu être conclu au 1^{er} septembre, un nouveau site devra être choisi.

Sur la base des études déjà mises en œuvre, nous avons décidé que, si l'option d'un second siège d'exploitation devait être retenue, BIAC entrerait dans le capital de l'aéroport choisi. Il peut s'agir d'un aéroport existant ou d'un « greenfield ».

(En français) La décision est très claire : nous garantissons une possibilité d'extension à DHL ; la première phase peut se faire à Zaventem, dans les limites dont je vous ai parlé ; l'extension, à partir de 2010, se fera aussi en Belgique, à Zaventem si on trouve un accord entre les cinq acteurs. Si ce n'est pas possible, nous serons prêts, avant le 1^{er} septembre, avec un choix pour un deuxième site d'exploitation. Avant le 1^{er} septembre, on finalisera également la participation de BIAC au deuxième site.

(En néerlandais) Je me réjouis de constater que DHL et les autorités régionales sont disposées à rechercher dans ce dossier une solution dans les limites de la décision-cadre.

01.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le premier ministre s'est étonné de ce qu'on ne parle plus ici des nuisances. Il a apparemment oublié que l'électeur s'est déjà prononcé au sujet de ce problème en n'élisant plus les écologistes. En partant, Mme Durant a emmené avec elle le problème des nuisances. Il y a, en outre, l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, qui vous contraint de disperser les nuisances. A présent, une politique de dispersion est en chantier, mais une dispersion maximale ne peut encore être réalisée car des travaux d'infrastructure sont nécessaires à cet effet. Le premier ministre reste vague à cet égard. Il affirme ne pas vouloir perdre de temps, mais il oublie qu'il en a déjà beaucoup perdu. Il n'existe pas de dossier sérieux et nous n'avons pas encore vu non plus de documents de DHL. J'exige que les documents de DHL soient mis à la disposition de ce

regionale of militaire luchthavens. Er werden voorlopig geen greenfields onderzocht. Greenfields zijn plaatsen waar nu niets bestaat. De conclusie van BIAC is dat de kostprijs van een tweede exploitatiezetel oploopt van 1,53 tot 2,2 miljard euro, afhankelijk van het aantal mensen dat rond de luchthaven woont, de investeringen die moeten gebeuren en de bestaande infrastructuur.

Wij hebben beslist een tweede, meer gedetailleerde studie uit te voeren om een locatie te vinden voor de tweede exploitatiezetel van BIAC. Indien er op 1 september geen akkoord zou zijn rond de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem moet die locatie beslist zijn.

Op basis van de reeds uitgevoerde studies beslisten wij al dat - indien wordt overgegaan tot een tweede exploitatiezetel - BIAC zal instappen in het kapitaal van de weerhouden luchthaven. Dat kan een regionale luchthaven zijn of een greenfield.

(Frans) De beslissing is erg duidelijk: wij waarborgen DHL een uitbreidingsmogelijkheid; de eerste fase daarvan kan in Zaventem plaatsvinden, binnen de grenzen die ik heb vermeld ; de uitbreiding vanaf 2010 zal ook in België gebeuren, in Zaventem indien de vijf partijen een akkoord bereiken. Indien dit niet mogelijk is, zullen wij vóór 1 september een tweede bedrijfszetel kiezen. Vóór die datum zullen wij eveneens de deelname van BIAC aan de tweede vestiging afronden.

(Nederlands) Ik ben blij dat DHL en de regionale overheden binnen dit kaderbesluit willen werken aan een oplossing van het dossier.

01.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De eerste minister verwonderde er zich over dat hier niet meer gesproken wordt over hinder. Hij vergeet blijkbaar dat de kiezer al over dit probleem beslist heeft door de groenen weg te stemmen. Met mevrouw Durant is ook het probleem van de hinder verdwenen. Bovendien is er de uitspraak van het hof van beroep van Brussel, die u verplicht om de hinder te spreiden. Er staat nu een spreidingsbeleid op stapel, maar een maximale spreiding kan nog niet gerealiseerd worden omdat daar infrastructuurwerken voor nodig zijn. Daarover blijft de eerste minister vaag. Hij beweert dat hij geen tijd wil verliezen, maar vergeet dat hij al veel tijd verloren heeft. Er is geen ernstig dossier en we hebben ook nog geen documenten van DHL gezien. Ik eis dat de documenten van DHL ter beschikking gesteld worden van dit Parlement,

Parlement, de sorte que nous sachions ce que demande précisément DHL. Il faut également clarifier les choses concernant l'accès en TGV à l'aéroport.

Pourquoi le premier ministre souhaite-t-il encore reporter de huit mois les décisions? Sur Ring-TV, le ministre Anciaux a qualifié le report jusqu'au mois de septembre de "transparent". Pourquoi attendre jusqu'en septembre s'il peut déjà y avoir un accord en avril ou en mai?

01.13 Geert Bourgeois (N-VA): Le premier ministre déclare qu'il est déterminé à mettre tout en œuvre pour que DHL reste en Belgique. En Belgique, a-t-il bien dit; ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd...J'ai posé cinq questions concrètes au premier ministre mais il n'a répondu à aucune d'entre elles. Il qualifie la réaction de DHL de positive mais aujourd'hui, les quotidiens francophones titrent: « DHL ne promet pas de rester en Belgique ». Donc, je pense que cette « réaction positive » est loin d'être établie. La vérité, c'est que si DHL ne peut étendre ses activités à Zaventem, elle ne restera probablement pas en Belgique. Le premier ministre ne peut garantir que DHL restera en Belgique. Ce que demandent en premier lieu les entreprises, les travailleurs et les riverains, c'est une sécurité juridique. Or le premier ministre ne leur donne pas cette sécurité. Nous plaçons nous aussi en faveur d'un équilibre entre écologie et économie mais pour cela, il faut qu'il y ait une économie.

01.14 Simonne Creyf (CD&V): Nous avons vu le premier ministre subir une métamorphose. D'ardent défenseur de la concentration, il est devenu l'apôtre passionné de la dispersion. A présent, le gouvernement ne parvient pas à réaliser les investissements nécessaires à une dispersion complète. Il semble par ailleurs qu'une deuxième option soit envisageable pour DHL: un second siège autre part en Europe.

01.15 Hans Bonte (sp.a-spirit): Nous avons constaté une certaine inconstance chez les protagonistes de ce dossier. Une interdiction des vols de nuit aurait entraîné une catastrophe économique. La concentration des vols a suscité une nouvelle levée de boucliers. La meilleure solution s'est donc avérée être la dispersion. La plupart des membres de cette commission se sont toujours souciés du développement économique de la région.

Le premier ministre a raison de rappeler qu'à ce

zodat we te weten komen wat DHL precies vraagt. Ook moet er duidelijkheid komen over de HST-ontsluiting van de luchthaven.

Waarom wil de eerste minister de beslissingen nog acht maanden uitstellen? Minister Anciaux heeft op Ring-TV gezegd dat hij de verschuiving naar september "doorzichtig" vindt. Waarom wachten tot september als er al in april of mei een akkoord kan zijn?

01.13 Geert Bourgeois (N-VA): De eerste minister zegt dat hij alles in het werk wil stellen om DHL in België te houden. In België, dat heb ik goed verstaan. Ik heb de premier vijf concrete vragen gesteld, maar hij heeft op geen enkele geantwoord. Hij noemt de reactie van DHL positief, maar vandaag koppen de Franstalige kranten "*DHL ne promet pas de rester en Belgique*". Ik meen dus dat we die positieve reactie met een stevige korrel zout moeten nemen. De waarheid is dat indien DHL niet kan uitbreiden op Zaventem, het bedrijf wellicht niet in België zal blijven. De premier kan niet garanderen dat DHL in België blijft. Wat de bedrijven, de werknemers en de omwonenden vragen is in de eerste plaats rechtszekerheid. De premier geeft die niet. Ook wij pleiten voor een evenwicht tussen ecologie en economie, maar dan moet je wel nog economie hebben.

01.14 Simonne Creyf (CD&V): We hebben de premier een gedaanteverwisseling zien ondergaan. Eerst was hij een vurig voorstander van concentratie, later bepleitte hij even vurig de spreiding. Nu slaagt de regering er niet in om de nodige investeringen te doen voor een volledige spreiding. Verder komt er voor DHL blijkbaar een nieuwe optie bij: een tweede zetel elders in Europa.

01.15 Hans Bonte (sp.a-spirit): In dit dossier hebben we nogal wat wispelturigheid gezien bij vooraanstaande personen. Een verbod op nachtvluchten zou een economisch drama hebben betekend. De concentratie van de vluchten leidde dan weer tot een opstand. De beste oplossing bleek toen spreiding. De zorg voor de economische ontwikkeling van de regio is altijd belangrijk geweest voor de meeste leden van deze commissie.

De premier wijst er terecht op dat vandaag heel wat capaciteit onbenut is gebleven. Zaventem is een

jour, une capacité considérable est restée sous-exploitée. L'activité de Zaventem s'est quelque peu ralentie. Si le gouvernement opte vraiment pour Zaventem, il devra le prouver par des actes concrets. Si l'aéroport veut être prêt pour 2010, une série de décisions devaient être prises dès hier. C'est précisément ce qu'a fait le gouvernement au cours de la précédente législature. Le désenclavement de l'aéroport grâce au TGV est amorcé, ce qui est un élément fondamental.

01.16 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*) : Au mois de septembre déjà, M. Vande Lanotte a présenté au Parlement les investissements ferroviaires pour la présente législature. Voilà qui constitue une première.

01.17 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): Le gouvernement doit en effet prendre un certain nombre de décisions fondamentales sur la mobilité et le désenclavement.

Enfin, je souhaiterais souligner que les nuisances ont baissé mais que la population n'a jamais été autant agacée. Il est temps d'apaiser enfin les choses. Le gouvernement doit prendre des décisions et les mettre en oeuvre.

01.18 **Karine Lalieux** (PS): Le PS n'a jamais été en faveur ni d'une concentration absolue, ni d'une dispersion absolue. Mais ne me faites pas dire ce que je n'ai pas voulu dire, Madame Nagy : nous contestons l'arrêt de la Cour d'appel parce qu'il omet de s'intéresser au risque aux tiers et à la recherche d'un équilibre entre le développement économique et le respect des intérêts individuels.

Parfois, je suis étonnée par la réaction de certains de mes collègues qui siègent au gouvernement. Je plaide pour que M. Anciaux consulte l'ensemble de ses partenaires et, aussi, les acteurs économiques. C'est la condition pour aboutir au consensus.

01.19 **Willy Corts** (VLD): Le gouvernement doit tout mettre en oeuvre pour maintenir la présence de DHL à l'aéroport de Zaventem. Il est vrai que la perception négative des nuisances est problématique. Le VLD a formulé un ensemble de suggestions pour donner à ce formidable pôle de croissance toutes les chances de se développer.

01.20 **François-Xavier de Donnea** (MR): Vous n'avez pas répondu à ma question relative à des contacts éventuels avec le gouvernement français et/ou les responsables de la région Nord-Pas-de-

beetje weggezakt. Als de regering echt kiest voor Zaventem, dan zal dat uit haar daden moeten blijken. Wil de luchthaven tegen 2010 klaar zijn, dan moesten een aantal beslissingen gisteren al worden genomen. In de vorige legislatuur heeft de regering dat dan ook gedaan. Er is een begin gemaakt met de ontsluiting via de HST, wat een fundamentele schakel is.

01.16 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Minister Van de Lanotte is al in september met de spoorinvesteringen voor de huidige legislatuur naar het Parlement gekomen. Dat is nooit eerder gebeurd.

01.17 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): De regering moet inderdaad een aantal fundamentele beslissingen over mobiliteit en ontsluiting nemen.

Tot slot wil ik erop wijzen dat de hinder is gedaald, maar dat de ergernis bij de mensen nog nooit zo hoog is geweest. De storm moet nu eindelijk gaan liggen. De regering moet beslissingen nemen en ze ook uitvoeren.

01.18 **Karine Lalieux** (PS): De PS is nooit voorstander geweest van een absolute concentratie en evenmin van een absolute spreiding. Maar leg mij geen woorden in de mond die ik niet heb uitgesproken, mevrouw Nagy: wij betwisten het arrest van het hof van beroep omdat het voorbijgaat aan het risico voor derden en aan het streven om naar een evenwicht te zoeken tussen de economische ontwikkeling en de vrijwaring van de individuele belangen.

Soms ben ik verbaasd door de reacties van sommige regeringsleden. Ik pleit ervoor dat de heer Anciaux alle betrokkenen en dus ook de economische actoren zou raadplegen. Enkel als dat gebeurt kan men tot een consensus komen.

01.19 **Willy Corts** (VLD): *De regering moet er alles aan doen om DHL op de luchthaven van Zaventem te houden. Verder is de negatieve perceptie inderdaad een probleem. De VLD heeft een aantal suggesties gedaan om deze formidabele groep alle kansen te geven.*

01.20 **François-Xavier de Donnea** (MR): U heeft niet geantwoord op mijn vraag of er eventueel contact werd opgenomen met de Franse regering en/of de hoogste autoriteiten van de Région Nord-

Calais en vue d'examiner d'éventuelles synergies relatives à de nouvelles infrastructures aéroportuaires.

01.21 Jacqueline Galant (MR): Je déduis de votre volonté déclarée de concertation entre niveaux de pouvoir que le gouvernement fédéral tiendra compte de la position du gouvernement wallon, qui a clairement déclaré que le site de Chièvres était totalement inapproprié.

01.22 Joëlle Milquet (cdH): Il résulte de vos explications que les orientations sont assez claires et la préférence pour Zaventem évidente, alors qu'en termes de nuisance, une extension n'y est pas opportune.

Je n'ai pas non plus constaté de volonté de mener les études indépendantes souhaitées.

Par rapport aux décisions qui ont été prises et aux nouvelles routes de dispersion, aucun communiqué officiel de votre part n'a été transmis durant le week-end, ce qui est surprenant étant donné la masse de communiqués qui nous parviennent sur des matières plus dérisoires.

01.23 Guy Verhofstadt, premier ministre (en français) : Vous devriez mieux regarder, Madame!

01.24 Joëlle Milquet (cdH): Le Conseil d'Etat n'a pas suspendu l'exécution du plan pour des raisons de motivation mais parce qu'il a relevé un risque de préjudice grave difficilement réparable pour les riverains. Par conséquent, mon analyse reste identique.

Motions

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

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Geert Bourgeois et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans et Geert Bourgeois, de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet, de M. Willy Cortois et de Mme Marie Nagy
et la réponse du premier ministre,
recommande au gouvernement
- de tout mettre en œuvre pour maintenir DHL et les emplois actuels et futurs qui en dépendent, ainsi

Pas-de-Calais om te onderzoeken of er mogelijk kan samengewerkt worden bij de aanleg van een nieuwe luchthaveninfrastructuur.

01.21 Jacqueline Galant (MR): Uit uw uitgesproken voornemen om met de verschillende beleidsniveaus te onderhandelen kan ik afleiden dat de federale regering rekening zal houden met het standpunt van de Waalse regering die er geen twijfel over liet bestaan dat de site van Chièvres totaal ongeschikt is.

01.22 Joëlle Milquet (cdH): Uit uw verklaring blijkt dat de opties grotendeels genomen zijn en dat de voorkeur overduidelijk uitgaat naar Zaventem. In termen van geluidsoverlast is het echter niet gewenst dat daar aan uitbreiding wordt gedaan.

Ik heb ook niet kunnen vaststellen dat u enigszins bereid is om de gewenste onafhankelijke studies te laten uitvoeren.

Gedurende het weekend heeft u geen enkele officiële mededeling laten verspreiden over de getroffen beslissingen noch over het nieuwe spreidingsplan. Gelet op de massa berichten die verspreid worden over de futielste zaken is dit toch wel merkwaardig.

01.23 Eerste minister Guy Verhofstadt (Frans): Dan zou u toch eens beter moeten kijken, mevrouw!

01.24 Joëlle Milquet (cdH): De Raad van State heeft de uitvoering van het plan niet omwille van de motivering geschorst, maar omdat hij heeft vastgesteld dat er voor de omwonenden een ernstig en moeilijk herstelbaar nadeel dreigt. Mijn analyse blijft dus ongewijzigd.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Geert Bourgeois en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Geert Bourgeois, van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet, van de heer Willy Cortois en van mevrouw Marie Nagy
en het antwoord van de eerste minister,
beveelt de regering aan
- alles in het werk te stellen om DHL en de daaraan verbonden huidige en toekomstige tewerkstelling en het operationele hoofdkwartier in Zaventem te

que le quartier général opérationnel de l'entreprise, à Zaventem;

- de prévoir à cet effet un cadre économique et écologique permettant de garantir une sécurité juridique réciproque;

- de rechercher des solutions créatives qui permettent de répartir et de limiter au maximum les nuisances des vols de nuit et de week-end, notamment en déplaçant des vols de nuit, en recourant aux technologies modernes et à de nouveaux avions et en réalisant un désenclavement ferroviaire rapide et efficace de Zaventem;

- de garantir la sécurité juridique de DHL, des travailleurs et des riverains."

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

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans et Geert Bourgeois, de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet, de M. Willy Cortois et de Mme Marie Nagy et la réponse du premier ministre, demande au gouvernement

1. de prendre les initiatives nécessaires pour garantir le maintien et le développement des activités de DHL à Zaventem;
2. de procéder simultanément à la dispersion totale des nuisances nocturnes afin qu'elles soient ramenées à des proportions raisonnables pour l'ensemble des riverains;
3. de négocier avec DHL pour réduire les nuisances sonores des appareils."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans et Geert Bourgeois, de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet, de M. Willy Cortois et de Mme Marie Nagy

- et la réponse du premier ministre,
- constate que le gouvernement a géré le dossier de l'aéroport de Zaventem et de l'entreprise DHL avec un manque total de professionnalisme;
 - déplore que le gouvernement reporte de huit mois la décision en la matière jusqu'au mois de septembre 2004, laissant ainsi les travailleurs et les riverains dans la plus grande incertitude;
 - demande que le gouvernement fédéral informe exhaustivement le parlement sur le dossier DHL et les rapports de BIAC relatifs à l'aéroport de Zaventem;
 - demande que le gouvernement prenne sans délai

behouden;

- daarvoor een economisch en ecologisch kader te creëren waarbinnen wederzijds rechtszekerheid kan gegeven worden;

- alle creatieve oplossingen te zoeken die ertoe leiden dat de hinder van nacht- en weekendvluchten gespreid wordt en zo laag mogelijk gehouden wordt, onder andere door het verschuiven van nachtvluchten, de inschakeling van moderne technologie en nieuwe vliegtuigen, een snelle en efficiënte spoorontsluiting van Zaventem;

- rechtszekerheid te bieden aan DHL, de werknemers en de omwonenden."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Geert Bourgeois, van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet, van de heer Willy Cortois en van mevrouw Marie Nagy en het antwoord van de eerste minister, vraagt de regering

1. de nodige initiatieven te nemen om het behoud en de uitbouw van de activiteiten van DHL in Zaventem te garanderen;
2. tegelijkertijd, over te gaan tot volledige spreiding van de overlast van het nachtlawaai, zodat deze herleid wordt tot draagbare proporties voor alle omwonenden;
3. te onderhandelen met DHL om de individuele geluidsoverlast van vliegtuigen te verminderen."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Geert Bourgeois, van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet, van de heer Willy Cortois en van mevrouw Marie Nagy en het antwoord van de eerste minister,

- stelt vast dat de regering op een uiterst onprofessionele manier het dossier van de luchthaven van Zaventem en DHL heeft aangepakt;
- betreurt dat de regering de beslissing hieromtrent 8 maand lang doorschuift tot in september 2004 met grote onzekerheid voor de betrokken werknemers en omwonenden tot gevolg;
- vraagt dat de federale regering het parlement volledig informeert over het DHL-dossier en de rapporten van BIAC over de luchthaven van Zaventem;
- vraagt dat de regering onverwijld de nodige beslissingen neemt omtrent de rechtstreekse HST-

les décisions qui s'imposent en ce qui concerne la liaison TGV directe avec l'aéroport;
- demande que le propose rapidement une solution créative préservant l'avenir de l'aéroport de Zaventem et des travailleurs de l'aéroport tout en tenant compte de la viabilité de l'environnement et de la qualité de vie des riverains."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Jacqueline Galant et Karine Lalieux et par MM. Hans Bonte et Willy Cortois.

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

L'incident est clos.

02 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la gare de Havré en Hainaut" (n° 1031)

02.01 Olivier Chastel (MR): Dans son avis 2003/16, le comité consultatif des usagers de la SNCB procède à un état des lieux consternant de la gare de Havré, sur la dorsale wallonne: bâtiment abandonné bien que de construction récente, aucune signalétique aux alentours, guichets fermés, hauteur moyenne des quais non conforme, éclairage insuffisant, aucune horloge sur le quai, poubelles inexistantes...

Avez-vous pris connaissance de cet avis? Êtes-vous informé du piètre état de la gare de Havré? Des investissements seront-ils consentis pour remédier à cet état de délabrement? Si oui, quand?

02.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Quelque 80 gares accueillent 75% de la clientèle journalière. La SNCB estime par conséquent nécessaire de leur accorder la plus grande priorité en matière d'investissements et d'infrastructures.

La SNCB ne peut malheureusement se permettre d'appliquer ses normes Revalor 2000 qu'aux grands projets et aux travaux déjà en cours. Lorsqu'elle ne peut investir dans certains bâtiments, elle essaie de s'associer aux pouvoirs locaux. Cette démarche n'a pu aboutir à Havré.

Pour les chemins de fer secondaires, j'ai l'intention de poursuivre le fonctionnement des six comités de

aansluiting van de luchthaven;

- vraagt dat de regering spoedig een creatieve oplossing naar voren schuift die de toekomst van de luchthaven van Zaventem veilig stelt en zekerheid biedt voor de werknemers van de luchthaven en die tegelijkertijd rekening houdt met de leefbare omgeving en de levenskwaliteit van de omwonenden."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Jacqueline Galant en Karine Lalieux en door de heren Hans Bonte en Willy Cortois.

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

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het station van Havré in Henegouwen" (nr. 1031)

02.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers van de NMBS hangt in zijn advies 2003/16 een ontluisterend beeld op van de toestand waarin het station van Havré, dat op de Waalse hoofdas ligt, zich bevindt: hoewel van recente datum ligt het gebouw er verlaten bij, in de omgeving is er geen bewegwijzering aangebracht, de loketten zijn gesloten, de gemiddelde hoogte van de perrons voldoet niet, er is onvoldoende verlichting, op de perrons ontbreekt een klok, vuilnisbakken zijn er onbestaande,...

Heeft u kennis genomen van dit advies? Is u op de hoogte van de lamentabele toestand van het station van Havré? Zullen er investeringen toegestaan worden om iets te doen aan de slechte staat van het station? Zo ja, wanneer?

02.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Ongeveer 80 stations worden dagelijks door 75% van de treinreizigers gebruikt. Bijgevolg is de NMBS van oordeel dat de investeringen en infrastructuurwerken bij voorrang naar die stations moeten gaan.

De NMBS kan het zich jammer genoeg enkel veroorloven haar Revalor 2000-normen toe te passen op grote projecten en al aan de gang zijnde werken. Wanneer zij niet in bepaalde gebouwen kan investeren, probeert zij samen te werken met de plaatselijke besturen. In Havré is die aanpak mislukt.

Wat de secundaire spoorlijnen betreft, ben ik van plan de werking van de zes lijncomités zoals

lignes prévus dans l'avenant au deuxième contrat de gestion et d'examiner la possibilité d'en augmenter le nombre et de rechercher des procédures de qualité applicables sur tout le réseau, dans lesquelles seraient le plus possible impliqués les voyageurs.

02.03 Olivier Chastel (MR): La gare d'Havré est répertoriée dans la liste d'une centaine de gares déficitaires que la SNCB peut fermer si l'État ne les subsidie pas, et ce parce qu'elle enregistre une baisse de 25 % de voyageurs par rapport à l'année précédente. C'est le seul critère que la SNCB retient dans cette classification.

Apparemment, elle a renoncé depuis longtemps à investir dans cette gare, ce qui n'est pas un moyen de rehausser le niveau de fréquentation des lignes.

L'incident est clos.

03 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les difficultés rencontrées par le Comité Consultatif des Usagers de la SNCB dans ses missions" (n° 1032)

03.01 Olivier Chastel (MR): Le Comité Consultatif des Usagers de la SNCB éprouve des difficultés dans l'exercice de ses missions. Certains de ses avis ne font l'objet d'aucun traitement au sein de la SNCB. Quand il y a une réponse, le délai d'attente est de 3 ou 4 mois. La moitié des avis ne reçoivent pas de réponse, et le comité n'est même pas consulté avant la fermeture de certaines gares, contrairement à ce qui est prescrit.

Etes-vous favorable à une assistance temps plein pour ce Centre ? Tenterez-vous de réserver une place plus importante au comité dans le futur contrat de gestion de la SNCB ?

03.01 Bert Anciaux, ministre (en français): La SNCB m'a assuré qu'elle avait toujours privilégié le contact avec le comité consultatif des usagers. C'est une instance légalement prévue. La SNCB elle-même n'hésite pas à entreprendre des discussions avec le CCU à propos de dossiers importants.

Je peux aussi vous informer de l'existence d'un groupe de travail qui comprend des membres du comité consultatif des usagers et des représentants

bepaald in het aanhangsel bij het tweede beheerscontract te bestendigen. Tevens wil ik de mogelijkheid onderzoeken om het aantal comités op te trekken en naar kwaliteitsprocedures streven die voor het hele net gelden en waarbij de reizigers zoveel mogelijk worden betrokken.

02.03 Olivier Chastel (MR): Het station van Havré staat op de lijst van een honderdtal deficitaire stations die de NMBS kan sluiten als de overheid ze niet subsidieert. Dat station telt immers 25% minder reizigers dan het jaar voordien. Dat is het enige criterium dat de NMBS in het kader van die classificatie hanteert.

Blijkbaar investeert zij al geruime tijd niet meer in dat station. Op die manier zal men het aantal reizigers op die lijn zeker niet verhogen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de moeilijkheden die het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS bij de uitoefening van zijn opdrachten ondervindt" (nr. 1032)

Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers van de NMBS ondervindt een aantal moeilijkheden bij de uitoefening van zijn opdrachten. Sommige adviezen van het Comité worden helemaal niet behandeld door de NMBS. Als er al een antwoord komt, laat het 3 à 4 maanden op zich wachten. Op de helft van de adviezen komt er geen antwoord, en in tegenstelling tot de voorschriften wordt het Comité niet eens geraadpleegd als er plannen zijn om stations te sluiten.

Bent u voorstander van de indienstneming van een voltijdse kracht om het Centrum assistentie te verlenen? Zal u proberen het Comité een grotere rol te geven in het toekomstige beheerscontract van de NMBS?

03.01 Minister Bert Anciaux (Frans): De NMBS heeft mij verzekerd dat er altijd al veel aandacht werd besteed aan het contact met het Raadgevend Comité van de gebruikers, een orgaan dat bij wet in het leven is geroepen. De NMBS praat met het Comité ook over belangrijke dossiers.

Voorts bestaat er een werkgroep met leden van het Raadgevend Comité van de gebruikers en vertegenwoordigers van de NMBS. Die werkgroep

de la SNCB. Il se réunit à intervalles réguliers, et ce, à la grande satisfaction de tous les participants.

Le SNCB m'a confirmé qu'elle respectait, dans la mesure du possible, les délais prescrits. Cependant, certains avis ont pour objet des questions en cours de discussion. Par exemple, celles qui concernent la réorganisation de la SNCB et le plan d'entreprise "Move". Dans ce cas, il ne lui est pas toujours possible de réagir aux avis et interrogations du comité.

Au sujet de l'assistance professionnelle pour le secrétariat du comité, je suis favorable à une fonction à temps plein. Je donnerai les directives nécessaires à la SNCB pour que cela se réalise à court terme. Je souhaite un comité consultatif des usagers qui fonctionne bien et je suis intéressé par toutes les recommandations qui pourraient améliorer sa performance.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la signalisation horeca" (n° 1142)

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

04.01 **Colette Burgeon** (PS): En vertu de l'arrêté ministériel du 1^{er} février 1991, les restaurants ne sont pas signalés dans les agglomérations, ni les lieux d'hébergement dans les agglomérations comptant plus de 30.000 habitants. Il existe pourtant des situations où ce n'est pas le cas.

Sur quel critère se base cet arrêté pour interdire l'indication des lieux d'hébergement et des restaurants? Pourquoi a-t-on fixé le nombre de 30.000 habitants? Dans l'affirmative, existe-t-il des possibilités de prise en considération de certaines situations particulières? Quelle est alors la procédure à suivre? Sinon, peut-on déroger à cet arrêté? Selon quelles modalités? Quelles sont les sanctions encourues?

04.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): La réglementation ne permet pas la prise en compte de situations particulières.

komt regelmatig bijeen, tot algemene tevredenheid.

De NMBS benadrukt dat zij zich voor zover mogelijk aan de gestelde termijnen houdt. Sommige adviezen gaan echter over hangende kwesties, zoals bijvoorbeeld de reorganisatie van de NMBS en het Move 2007-plan, en in dat geval kan de NMBS niet altijd op de adviezen en vragen van het Comité reageren.

Ik ben voorstander van een voltijdse betrekking voor de professionele assistentie voor het secretariaat van het Comité. Ik zal de NMBS de nodige richtlijnen geven om daar op korte termijn werk van te maken. Ik wil een goed functionerend Raadgevend Comité van de gebruikers, en sta open voor alle aanbevelingen die daartoe kunnen bijdragen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de bewegwijzing naar horecazaken" (nr. 1142)

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

04.01 **Colette Burgeon** (PS): In toepassing van het ministerieel besluit van 1 februari 1991 wordt in de bebouwde kom geen bewegwijzing naar de restaurants en in agglomeraties met meer dan 30.000 inwoners geen bewegwijzing naar overnachtingsmogelijkheden aangebracht. Het aanbrengen van een dergelijke bewegwijzing houdt echter in tal van gevallen geen gevaar in voor de verkeersveiligheid.

Welk criterium ligt aan de basis van het door het vermelde besluit opgelegde verbod om een bewegwijzing naar de overnachtingsmogelijkheden en restaurants aan te brengen? Waarom hanteert men de norm van 30.000 inwoners? Is het mogelijk om rekening te houden met de plaatselijke situatie? Welke procedure moet er in dat geval gevolgd worden? Zo neen, kan er van voornoemd besluit worden afgeweken? Onder welke voorwaarden? Welke straffen worden er opgelegd?

04.02 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Volgens de reglementering kan er geen rekening gehouden worden met de plaatselijke toestand.

La norme des 30.000 habitants est arbitraire mais on peut imaginer que, plus une localité est grande, plus le nombre d'établissements d'hébergement est important. Par conséquent, le nombre des signaux indiquant ces établissements augmenterait.

Des alternatives existent pour les gestionnaires de voiries et elles sont plus accessibles à une localité de plus de 30.000 habitants qu'à une petite agglomération.

Tout conducteur est confronté à un nombre substantiel d'informations et doit s'adapter aux données dynamiques constituant son environnement immédiat. Il est important qu'il ne soit pas assailli de données non directement liées à cet impératif.

Une réglementation permettant de tenir compte de situations particulières entraînerait en outre de nombreuses demandes poursuivant des fins publicitaires.

Pour ces raisons, une modification de la réglementation ne me semble pas recommandable.

04.03 Colette Burgeon (PS): Cet arrêté ne traite pas des sanctions.

Dans certaines villes sont installés des plans comportant de la publicité d'un côté, tellement mal disposés qu'il serait moins dangereux de les remplacer par quelques panneaux d'indication. Des commerçants se sentent un peu lésés parce que, dans d'autres pays d'Europe, des choses se passent que nous ne pouvons pas faire.

Il faudrait que le document comporte des sanctions. Je souhaiterais une réponse sur ce point.

04.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Je communiquerai une réponse écrite.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Françoise Colinia au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la hauteur uniforme des pare-chocs des véhicules automoteurs" (n° 1249)

05.01 Françoise Colinia (MR): Les pare-chocs des voitures de marques différentes sont de différentes hauteurs.

Serait-il intéressant de légiférer afin d'obliger les constructeurs à uniformiser la hauteur des pare-

De norm van 30.000 inwoners is arbitrair, maar men kan ervan uitgaan dat het aantal overnachtingsmogelijkheden recht evenredig is met de grootte van een gemeente. Bijgevolg zou het aantal wegwijzers in verhouding stijgen.

De wegbeheerders beschikken over andere mogelijkheden om de horecazaken aan te duiden. Een gemeente van meer dan 30.000 inwoners kan gemakkelijker gebruik maken van die alternatieve oplossingen dan een kleine agglomeratie.

Elke autobestuurder moet een belangrijke hoeveelheid informatie verwerken en moet zich aanpassen aan de krachtige prikkels in zijn onmiddellijke omgeving. Het is belangrijk dat hij daarbij niet overspoeld wordt met overbodige informatie.

Een reglementering die het mogelijk maakt rekening te houden met de plaatselijke toestand zou bovendien leiden tot tal van aanvragen die worden ingediend voor reclamadoeleinden.

Om die redenen lijkt een wijziging van de reglementering me niet wenselijk.

04.03 Colette Burgeon (PS): Dit besluit vermeldt niet hoe overtredingen bestraft moeten worden.

In een aantal steden zijn de borden met aan de ene kant een stadsplan en aan de andere reclame, dermate slecht opgesteld, dat het veiliger zou zijn ze door een aantal wegwijzers te vervangen. De handelaars voelen zich soms wat in de kou gezet, wanneer ze zien wat in andere Europese landen allemaal mogelijk is.

Het document zou in sancties moeten voorzien. Graag een antwoord daarop.

04.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Ik zal u een schriftelijk antwoord bezorgen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de eenvormige hoogte van de bumpers van motorrijtuigen" (nr. 1249)

05.01 Françoise Colinia (MR): Bij de verschillende automerken bevinden de bumpers zich op een verschillende hoogte.

Zou het interessant zijn een wet uit te vaardigen die de autoconstructeurs ertoe zou verplichten de

chocs, en vue d'améliorer la sécurité des voyageurs et d'éviter des dégâts aux voitures en cas de choc à faible vitesse ? Y-a-t-il actuellement en Belgique une réflexion à ce sujet? Dans l'affirmative, quelles en sont les premières conclusions?

Des directives prises au niveau européen mèneraient-elles dans les prochaines années à mettre notre parc automobile en conformité avec de nouvelles normes?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Fin de l'année passée, les multiples réunions des groupes de travail concernés ont débouché sur la mise en œuvre de la directive 2003/102/CI relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route. Les structures frontales des véhicules ne seront acceptées que dans la mesure où certains indicateurs critiques ne sont pas dépassés. À partir du 1^{er} octobre 2005, chaque nouvelle structure frontale doit satisfaire aux dispositions de cette directive. Après le 31 décembre 2012, plus aucun véhicule ne satisfaisant pas à cette directive ne sera admis à la circulation.

05.03 Françoise Colinia (MR): Quand vous parlez de structure frontale, vous voulez dire : le pare-choc avant ?

05.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : Egalement le capot.

05.05 Françoise Colinia (MR): Qu'en est-il de la structure arrière?

05.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : Elle n'est pas prévue dans cette directive. Je n'ai pas encore de réponse à ce sujet. C'est une question de "kreukel zone".

05.07 Françoise Colinia (MR): Les zones de déformation, d'absorption des chocs.

05.08 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Probablement.

05.09 Françoise Colinia (MR): Quid des voitures américaines, japonaises ou coréennes?

05.10 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : Ce sont les mêmes règles.

L'incident est clos.

hoogte van de bumpers te standaardiseren? Bij een botsing tegen een lage snelheid zou dit de veiligheid van de inzittenden verbeteren en de schade aan de voertuigen beperken. Wordt hier op dit ogenblik in België over nagedacht? Zo ja, wat zijn de eerste conclusies?

Zouden Europese richtlijnen ons tijdens de komende jaren toelaten ons wagenpark op nieuwe normen af te stemmen?

05.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Eind vorig jaar leidden de vele vergaderingen van de betrokken werkgroepen tot de invoering van de richtlijn 2003/102/CI betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers. De voorzijde van voertuigen zal enkel nog worden aanvaard indien bepaalde kritische indicatoren niet worden overschreden. Vanaf 1 oktober 2005 dient iedere nieuwe voorzijde aan de bepalingen van deze richtlijn te voldoen. Na 31 december 2012 zal geen enkel voertuig meer tot het verkeer worden toegelaten dat niet aan deze richtlijn voldoet.

05.03 Françoise Colinia (MR): Als u het over de voorzijde van een voertuig heeft, bedoelt u dan de bumper vooraan ?

05.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Ja, en ook de motorkap.

05.05 Françoise Colinia (MR): En de achterzijde ?

05.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Die is niet opgenomen in de richtlijn. Daarover heb ik nog geen antwoord. Het gaat hem om de "kreukelzone".

05.07 Françoise Colinia (MR): Het schokabsorberende gedeelte.

05.08 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Waarschijnlijk.

05.09 Françoise Colinia (MR): En wat met voertuigen van Amerikaanse, Japanse of Koreaanse makelij?

05.10 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Daarvoor gelden dezelfde regels.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur «le projet Thermopole» (n° 1252)

06.01 Guido De Padt (VLD): Dans le cadre du projet européen *Thermopole* un nouveau type de poteau d'éclairage est actuellement en cours de développement.

Ces poteaux d'éclairage présentent de nombreux avantages : ils sont plus solides et moins coûteux que l'acier, ils ne nécessitent aucun entretien, ils sont recyclables et résistent également à la pluie et aux fortes rafales de vent. En cas de collision, ils absorbent le choc et évitent ainsi aux occupants de subir la totalité de l'impact, ce qui peut sauver des vies.

Le ministre et son administration ont-ils connaissance de ce projet ? Notre pays a-t-il été invité à y participer ? Le ministre intégrera-t-il ce nouveau développement technologique dans sa politique de sécurité routière ? Prendra-t-il des initiatives pour imposer ou promouvoir l'utilisation des poteaux thermoplastiques, par exemple en accordant des subventions aux communes ?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le projet *Thermopole* est disponible sur Internet et peut être consulté par toutes les administrations intéressées.

Si des poteaux d'éclairage public de ce type peuvent contribuer à la sécurité routière, je suis disposé à soutenir leur utilisation. Le placement de poteaux d'éclairage relève toutefois de la compétence des gestionnaires de la voirie. Je m'adresserai à eux pour leur signaler l'existence de ces poteaux. Ces poteaux sont nouveaux et personne ne les fabrique encore en Belgique. Il existe toutefois une norme européenne contraignante 40/3/2. L'Institut belge de normalisation s'occupe de l'intégration de cette norme dans la normalisation belge. Il y a par ailleurs la norme européenne 12.767, qui tient compte du niveau d'énergie, du niveau de performance et de la sécurité de l'utilisateur. Cette norme servira de référence aux pouvoirs publics fédéraux et régionaux dans l'attente d'une norme belge. En Région de Bruxelles-Capitale, des poteaux en résine synthétique sont déjà utilisés pour les panneaux de signalisation. Il est possible d'imposer la norme 12.767 par le biais des dispositions du cahier spécial des charges.

06.03 Guido De Padt (VLD): L'introduction de ce type de poteaux impliquera évidemment des coûts supplémentaires. Les pouvoirs publics fédéraux

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het Thermopole-project" (nr. 1252)

06.01 Guido De Padt (VLD): In het kader van het Europese project *Thermopole* wordt momenteel een nieuw soort verlichtingspalen ontwikkeld.

Deze verlichtingspalen hebben heel wat voordelen: ze zijn sterker en goedkoper dan staal, onderhoudsvrij en recycleerbaar, en ze zijn ook bestand tegen regen en zware windstoten. Bij een aanrijding vangen ze de schok op, zodat de inzittenden niet de volledige impact moeten incasseren. Dit kan mensenlevens redden.

Zijn de minister en zijn administratie op de hoogte van dit project? Werd ons land gevraagd om te participeren? Zal de minister deze nieuwe technologische ontwikkeling integreren in zijn verkeersveiligheidsbeleid? Zal hij initiatieven nemen om het gebruik van de thermoplastische palen op te leggen of te bevorderen, bijvoorbeeld door een subsidie aan de gemeenten?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het project *Thermopole* staat op het internet en kan door alle geïnteresseerde administraties geconsulteerd worden.

Indien dergelijke verlichtingspalen kunnen bijdragen tot de verkeersveiligheid, ben ik bereid het gebruik ervan te ondersteunen. Het plaatsen van verlichtingspalen behoort echter tot de bevoegdheid van de wegbeheerders. Ik zal hen aanschrijven om hen attent te maken op het bestaan van deze palen. De palen zijn nieuw en er is geen Belgische constructeur. Er is wel een verplichte Europese norm 40/3/2. Het Belgisch Instituut voor de Normering werkt aan de integratie van die norm in de Belgische normering. Verder is er de Europese norm 12.767 die rekening houdt met het energieniveau, het performantieniveau en de veiligheid van de gebruiker. Deze norm zal voor de federale en regionale overheden als leidraad dienen in afwachting van een Belgische norm. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er al kunstharispalen geplaatst als signalisatiepalen. Het is mogelijk om de norm 12.767 op te leggen via de bepalingen van het bijzonder bestek.

06.03 Guido De Padt (VLD): De invoering van dit type palen zal natuurlijk extra kosten met zich meebrengen. Misschien kan de federale overheid

pourraient éventuellement accorder une subvention pour le placement de ces poteaux, ne fût-ce qu'aux points noirs. On pourrait également lancer plusieurs projets pilotes pour promouvoir cette nouvelle technologie.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Alisson De Clercq au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens uniques accessibles uniquement aux cyclistes" (n° 1276)

07.01 Alisson De Clercq (PS): La mise en application des sens uniques limités aux cyclistes au 1er juillet 2004 s'avère pratiquement impossible à concrétiser dans des délais aussi courts, surtout dans les grandes villes. A Charleroi, 520 rues sont concernées. Il faudra évaluer si la configuration des lieux et la largeur de la chaussée sont compatibles et poser de très nombreux panneaux de signalisation, un marquage au sol et, dans certains cas, une signalisation lumineuse.

La circulaire aurait dû établir une différence entre les villages et les grandes villes. Pour Charleroi, le coût de son application sera extrêmement élevé et l'état des finances ne permet pas de dégager les budgets nécessaires.

Les cyclistes empruntant ces sens uniques et débouchant dans un carrefour par une rue depuis laquelle aucun automobiliste ne s'attendait à voir surgir un vélo seront exposés à des risques très importants.

Ne pensez-vous pas qu'il faudrait réexaminer ces dispositions ou prévoir un délai supplémentaire ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Toutes les études montrent qu'il y a augmentation de la sécurité en raison du contact visuel entre les usagers. En devenant règle générale, cette mesure ne pourra plus être ignorée par les autres usagers.

Si certains carrefours présentent un autre degré de dangerosité pour la sortie, il est permis à déroger à la règle, avec une motivation particulière. Si l'entrée et la sortie des rues présentent un aspect plus sensible, il est recommandé de procéder à des marquages au sol.

En ce qui concerne l'impact budgétaire, une lettre circulaire a été adressée le 24 janvier 2003 à toutes

une subside geven voor de plaatsing van deze palen, al was het maar op de zwarte punten. Men zou ook een paar pilootprojecten kunnen opstarten om deze nieuwe technologie te promoten.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Alisson De Clercq aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de eenrichtingsstraten die enkel toegankelijk zijn voor fietsers" (nr. 1276)

07.01 Alisson De Clercq (PS): De invoering van tegenrichtingsverkeer voor fietsers in eenrichtingsstraten vanaf 1 juli 2004 blijkt vrijwel onmogelijk van vandaag op morgen in praktijk te brengen, vooral in de grote steden. In Charleroi gaat het over 520 straten. Men zal moeten nagaan of de plaatsgesteldheid en de wegbreedte verenigbaar zijn en een groot aantal verkeersborden moeten aanbrengen, alsook wegmarkeringen en in bepaalde gevallen lichtsignalisatie.

De omzendbrief had een onderscheid moeten maken tussen dorpen en grote steden. Voor Charleroi brengt deze regeling enorme kosten met zich en de stad beschikt niet over de nodige financiële middelen.

Fietsers die vanuit een eenrichtingsstraat op een kruispunt uitkomen, zullen een groot risico lopen omdat geen enkele autobestuurder verwacht dat er een fietser uit die richting opdaagt.

Meent u niet dat deze bepalingen moeten worden herbekeken of dat de termijn moet worden verlengd?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Alle studies tonen aan dat het oogcontact tussen de weggebruikers de veiligheid verbetert. Wanneer deze maatregel algemeen wordt toegepast, zullen alle weggebruikers ervan op de hoogte zijn.

Indien het op een andere manier gevaarlijk is om op bepaalde kruispunten uit te komen, mag men van de regel afwijken op voorwaarde dat hiervoor specifieke redenen worden opgegeven. Als het veilig in- en uitrijden van straten niet voor de hand ligt, is het aanbevolen wegmarkeringen aan te brengen.

Wat de budgettaire weerslag van die maatregel betreft, kregen alle gemeenten op 24 januari 2003

les communes pour les sensibiliser en temps utile aux mesures à prendre à l'échéance.

En matière de financement, à titre d'exemple, la Région de Bruxelles-Capitale subventionne, entre autres, les études de signalisation.

07.03 Alisson De Clercq (PS): Je crains fort que l'on ne déplore de nombreuses victimes avant que les usagers de la route ne s'habituent à de nouvelles pratiques. Même si le risque est faible, il existe.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Trees Pieters au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les passages pour piétons dans les zones 30" (n° 1318)

08.01 Trees Pieters (CD&V): Selon la précédente ministre de la Mobilité et des Transports, l'aménagement de passages pour piétons en zone 30 n'était pas à conseiller, sans toutefois être interdit. Les piétons peuvent en effet traverser partout en sécurité. C'est pourquoi il n'y a plus lieu d'aménager de nouveaux passages et que les passages existants peuvent être supprimés. Le ministre partage-t-il cet avis ?

08.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Effectivement. En zone 30, la sécurité des piétons est garantie partout et ils ne doivent donc pas se regrouper pour traverser. Les passages pour piétons ne sont cependant pas interdits et peuvent même être très utiles, par exemple aux abords d'une école. Par conséquent, maintenir la réglementation actuelle constitue la meilleure solution à mes yeux.

L'incident est clos.

La **présidente**: Il reste une question de Mme Nagy à propos des projets de DHL par rapport aux spécificités de Bruxelles-National.

08.03 Marie Nagy (ECOLO): Il s'agit de la première partie de l'interpellation, qui portait sur l'avis rendu par le Conseil d'Etat sur le plan de dispersion du trafic.

Lors du conseil des ministres extraordinaire de ces 16 et 17 janvier, le gouvernement a confirmé son intention de procéder à la mise en œuvre du plan de dispersion du trafic aérien. Vous avez

un rondzendbrief, zodat ze tijdig op de hoogte waren van de maatregelen die ze tegen een bepaalde datum zouden moeten nemen.

Wat de financiering betreft, subsidieert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bijvoorbeeld, studies omtrent bewegwijzering.

07.03 Alisson De Clercq (PS): Ik vrees dat er heel wat slachtoffers zullen vallen voor de weggebruikers die nieuwe regeling gewoon zijn. Het risico is misschien beperkt, maar niet onbestaand.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zebrapaden in zones 30" (nr. 1318)

08.01 Trees Pieters (CD&V): Volgens de voorganger van de minister zijn zebrapaden in een zone 30 niet aan te bevelen, maar zijn ze ook niet verboden. Voetgangers kunnen immers overal veilig oversteken. Daarom hoeven er geen nieuwe zebrapaden meer bij te komen en mogen de bestaande zebrapaden worden afgebouwd. Denkt de minister daar ook zo over?

08.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik sluit me aan bij het standpunt van mijn voorganger. Voetgangers kunnen in zones 30 overal veilig oversteken en ze hoeven ook niet gegroepeerd te worden. Een zebrapad is echter niet verboden en is soms zelfs heel zinvol, bijvoorbeeld aan een schoolpoort. De huidige regeling wordt volgens mij dan ook het beste behouden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Nagy had nog een vraag in verband met de plannen van DHL, rekening houdend met de specifieke toestand van Brussel-Nationaal.

08.03 Marie Nagy (ECOLO): Het gaat om het eerste deel van mijn interpellatie, met betrekking tot het advies van de Raad van State over het spreidingsplan.

Op de buitengewone ministerraad van 16 en 17 januari heeft de regering haar voornemen bevestigd om het plan voor de spreiding van het luchtverkeer uit te voeren. U werd er echter mee belast aan de

cependant été chargé de répondre aux objections du Conseil d'Etat en la matière.

L'arrêt en suspension du Conseil d'Etat soulève le préjudice grave et irréparable en termes de sécurité qui pourrait intervenir si la piste 02/20 était utilisée. Il convient donc de revoir l'ensemble du schéma d'utilisation des pistes. L'arrêt du Conseil d'Etat stipule aussi que les moyens choisis pour répondre à l'arrêt de la Cour d'appel ne sont pas légaux en ce qu'ils constituent une atteinte grave au principe du droit à la santé et à un environnement sain. Le Conseil d'Etat relève que tous les scénarios n'ont pas pu être examinés par Eurocontrol et que les scénarios choisis ne respectent pas les principes élémentaires de l'étude préalable d'impact sur l'environnement. Le Conseil d'Etat en conclut que la décision du conseil des ministres du 3 décembre 2003 sur le plan de dispersion du trafic aérien est viciée. Comment le gouvernement compte-t-il répondre à ces objections du Conseil d'Etat tout en maintenant le plan de dispersion?

08.04 Bert Anciaux, ministre (en français): L'arrêt considère la décision illégale au motif que le dossier administratif est insuffisant pour justifier une utilisation plus intense de la piste 20/02 et qu'il y a augmentation des risques environnementaux et de sécurité pour les habitants.

Le gouvernement accepte cet arrêt et a retiré sa décision du 3 décembre 2003. La piste 20/02 sera utilisée dans le cadre des limites de sécurité prévues. En soi, elle n'est pas plus dangereuse que d'autres, mais moins fréquemment utilisable.

Le gouvernement tiendra compte des remarques du Conseil d'Etat et fournira la preuve que le scénario choisi est sûr et tient compte équitablement des intérêts des habitants.

Le gouvernement ayant retiré sa décision, l'arrêt de suspension est devenu sans objet et il n'y a donc pas d'insécurité juridique.

La décision de vendredi signifie que le gouvernement n'a aucune intention d'abandonner la réalisation d'une répartition équitable, conformément à l'accord gouvernemental et à l'arrêt du 10 juin 2003.

bezwaren van de Raad van State ter zake tegemoet te komen.

In het arrest tot schorsing van de Raad van State wordt gewezen op het ernstige en onherstelbare nadeel op het gebied van de veiligheid dat ondervonden zou kunnen worden als baan 02/20 gebruikt zou worden. Het hele schema van de landings- en opstijgbanen moet dus worden herbekeken. Voorts stelt de Raad van State dat de middelen waarmee men tegemoet wil komen aan de bezwaren in het arrest van het hof van beroep niet wettelijk zijn, omdat het recht op een de gezondheid niet aantastende leefsituatie en een gezond milieu zwaar met voeten getreden wordt. De Raad van State merkt ook op dat Eurocontrol niet alle scenario's heeft kunnen bestuderen, en dat in de geselecteerde scenario's geen rekening gehouden wordt met de elementaire principes van de voorafgaande milieueffectenstudie. De Raad van State komt tot de conclusie dat de beslissing van de ministerraad van 3 december 2004 over de spreiding van de vluchten ondeugdelijk is. Hoe zal de regering de bezwaren van de Raad van State ondervangen en tegelijk het spreidingsplan handhaven?

08.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Het arrest beschouwt de beslissing als onwettelijk omdat het administratief dossier niet genoeg gestaafd is om een intensiever gebruik van baan 20/02 te verantwoorden en omdat zulks grotere milieu- en veiligheidsrisico's voor de inwoners zou inhouden.

De regering legt zich neer bij dat arrest en heeft bijgevolg haar beslissing van 3 december 2003 ingetrokken. Baan 20/02 zal worden gebruikt in het kader van de vastgestelde veiligheidsbeperkingen. Op zich is ze niet gevaarlijker dan andere maar ze kan minder vaak in gebruik worden genomen.

De regering zal rekening houden met de opmerkingen van de Raad van Staat en zal het bewijs leveren dat het gekozen scenario veilig is en op een billijke manier tegemoet komt aan de belangen van de bewoners.

Aangezien de regering haar beslissing heeft ingetrokken, is het schorsingsarrest zonder voorwerp geworden; er bestaat dus geen rechtsonzekerheid.

De beslissing van vrijdag betekent dat de regering niet zinnens is de verwezenlijking van een billijke spreiding op te geven, overeenkomstig het regeerakkoord en het arrest van 10 juni 2003.

08.05 Marie Nagy (ECOLO): Vous retirez la décision, donc vous coupez l'herbe sous le pied du Conseil d'État: vous savez pertinemment que l'arrêt sur le fond pouvait nuire à la suite de la mise en œuvre de votre plan.

Vous dites que l'ensemble est retiré, mais vous rendez applicable une partie de la décision qui se trouve dans les annexes.

08.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Cette décision date du 16 octobre 2003: elle a été prise deux mois avant l'arrêt du Conseil d'État.

08.07 Marie Nagy (ECOLO): Aujourd'hui, vous dites que vous retirez ce plan alors que vous avez déjà fait passer une partie de cet accord. Il y a là un problème de responsabilité politique.

On applique le principe du fait accompli en contournant des plans d'ensemble: en réalité, il y a une augmentation du survol de la périphérie Est de Bruxelles.

08.08 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Le nombre des vols est identique.

08.09 Marie Nagy (ECOLO): Oui, mais il y a une partie nouvelle de la population qui est concernée.

Ce sont de curieuses manières d'agir, d'autant plus qu'on ne répond pas sur le fond aux objections du Conseil d'État, qui, en cas de contestation sur la mise en œuvre de ces pistes, ne pourra que renvoyer à sa décision. Je ne doute pas que cela entraînera encore des modifications et des incertitudes.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.45 heures.

08.05 Marie Nagy (ECOLO): Door de beslissing in te trekken, maait u het gras voor de voeten van de Raad van State weg: u weet maar al te goed dat een arrest ten gronde de verdere uitvoering van uw plan in het gedrang zou kunnen brengen.

U zegt dat het geheel van de beslissing wordt ingetrokken, maar u maakt een deel van de beslissing dat zich in de bijlagen bevindt, toepasbaar.

08.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Deze beslissing dateert van 16 oktober 2003 en werd dus genomen twee maanden vóór het arrest van de Raad van State.

08.07 Marie Nagy (ECOLO): Vandaag zegt u dat u dit plan intrekt terwijl u al een deel van het akkoord hebt doorgevoerd. Hier rijst een probleem van politieke verantwoordelijkheid.

Men stelt ons voor een voldongen feit door algemene plannen te omzeilen: in werkelijkheid komen er meer vluchten boven de Brusselse Oostrand.

08.08 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het aantal vluchten is hetzelfde.

08.09 Marie Nagy (ECOLO): Ja, maar een nieuw deel van de bevolking krijgt ermee te maken.

Dit is een vreemde handelwijze, te meer daar men niet ten gronde ingaat op de bezwaren van de Raad van State die, in geval van betwisting betreffende het gebruik van die banen, enkel naar zijn beslissing zal kunnen verwijzen. Ik twijfel er niet aan dat dit nog tot wijzigingen en onzekerheid zal leiden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.45 uur.