



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

maandag

02-02-2004

02-02-2004

Après-midi

Namiddag

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

05/02/2004, 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*

05/02/2004, 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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

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

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

SOMMAIRE

Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réouverture d'un point d'arrêt à Halanzy et à Messancy" (n° 1334)
Orateurs: **André Perpète, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la publication des résultats des contrôles SAFA" (n° 1378)
Orateurs: **Dominique Tilmans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de 3
 - M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1394)
 - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le dossier DHL" (n° 1501)
Orateurs: **Bart Laeremans, Willy Cortois, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les vols armés vers les Etats-Unis" (n° 1364)
Orateurs: **Zoé Genot, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle procédure en matière de règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux" (n° 1346)
Orateurs: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la prévention des risques d'une catastrophe aérienne majeure" (n° 1397)
Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le programme de rachat et d'isolation" (n° 1398)
Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la 12

INHOUD

Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de heropening van een stopplaats in Halanzy en Messancy" (nr. 1334)
Sprekers: **André Perpète, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bekendmaking van de resultaten van de SAFA-controles" (nr. 1378)
Sprekers: **Dominique Tilmans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen van 3
 - de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1394)
 - de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het dossier DHL" (nr. 1501)
Sprekers: **Bart Laeremans, Willy Cortois, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanwezigheid van gewapende agenten op vluchten naar de Verenigde Staten" (nr. 1364)
Sprekers: **Zoé Genot, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe procedure inzake aanvullende verkeersreglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld" (nr. 1346)
Sprekers: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het voorkomen van risicofactoren die tot een ernstig vliegtuigongeval kunnen leiden" (nr. 1397)
Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het programma van de terugkoop en de isolatie" (nr. 1398)
Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister 12

Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté quotas pour les vols de nuit" (n° 1399)

Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

van Mobiliteit en Sociale Economie over "het besluit betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem voor de nachtvluchten" (nr. 1399)

Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la transposition en droit belge de la Directive 2002/30/CE" (n° 1400)

Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn 2002/30/EG" (nr. 1400)

Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière" (n° 1387)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid" (nr. 1387)

Sprekers: **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 centres de perfectionnement à la conduite" (n° 1461)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de centra voor voortgezette rijopleiding" (nr. 1461)

Sprekers: **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 "une éventuelle réforme du système d'immatriculation des véhicules" (n° 1436)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een mogelijke hervorming van het registratiesysteem van de voertuigen" (nr. 1436)

Sprekers: **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 "la signalétique dans les gares et aux abords de celles-ci" (n° 1467)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 1467)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

LUNDI 02 FÉVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 02 FEBRUARI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h. 07 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réouverture d'un point d'arrêt à Halanzy et à Messancy" (n° 1334)

01.01 André Perpète (PS): Les travaux d'électrification des lignes 165 et 167 étant terminés, qu'en est-il de la date de remise en service des points d'arrêt d'Halanzy et de Messancy ?

Une valorisation privée de la gare d'Halanzy est-elle envisageable ?

Les usagers se verront-ils appliquer la taxe de 2,50 euros pour prise de titre de transport dans le train ?

01.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Du rapport remis par la SNCB en 2001, il ressort qu'une réouverture de la ligne Virton-Arlon ne peut être envisagée que si l'État prend en charge les coûts supplémentaires qu'elle entraîne. Tout dépend donc du troisième contrat de gestion et du plan de transport de la SNCB.

La gare d'Halanzy peut être vendue si une propriété suffisante est conservée pour la réouverture éventuelle du point d'arrêt.

La taxe de 2,50 euros n'est pas appliquée si le voyageur informe rapidement l'accompagnateur du fait qu'il n'a pas de titre de transport.

L'incident est clos.

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de heropening van een stopplaats in Halanzy en Messancy" (nr. 1334)

01.01 André Perpète (PS): Nu de elektrificatiewerken op de lijnen 165 en 167 rond zijn, zou ik willen weten wanneer de stopplaatsen Halanzy en Messancy opnieuw in gebruik zullen worden genomen.

Behoort een valorisatie van het station van Halanzy voor privé-doeleinden tot de mogelijkheden ?

Zal aan de reizigers een taks van 2,50 euro worden aangerekend omdat zij hun treinkaartje in de trein kopen ?

01.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Uit het door de NMBS in 2001 uitgebrachte verslag blijkt dat een heropening van de lijn Virton-Aarlen alleen overwogen kan worden als de Staat de ermee gepaard gaande extra kosten op zich neemt. Alles hangt dus af van het derde beheerscontract en van het vervoersplan van de NMBS.

Het station van Halanzy mag worden verkocht als een deel eigendom van de NMBS blijft met het oog op een mogelijke heropening van de stopplaats.

De toeslag van 2,5 euro wordt niet toegepast als de reiziger de begeleider er snel van op de hoogte brengt dat hij niet over een vervoerbewijs beschikt.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la publication des résultats des contrôles SAFA" (n° 1378)

02.01 **Dominique Tilmans** (MR): Le DC-8 Silk Way 4K-AZ25, qui figure sur la liste noire suisse, a-t-il été contrôlé en Belgique et avec quel résultat ? Est-il interdit de vol en Belgique ?

Air Memphis figure sur la "Black List" du Royaume-Uni et propose des vols charters à partir d'Ostende. Ses appareils ont-ils fait l'objet d'un contrôle SAFA, et avec quel résultat ?

La Commission européenne appuyant l'initiative anglaise, rien ne s'oppose à ce que la Belgique fasse de même. Quels sont les appareils interdits de vol en Belgique ?

02.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): L'inspection du DC-8 de Silk Way le 1^{er} août 2003 à Ostende a donné lieu à une remarque de la catégorie 3, la plus grave, six de la catégorie 2, de gravité moyenne, et une de la catégorie 1, la moins grave.

Cet appareil n'est pas interdit en Belgique puisqu'aucune demande de droits de trafic n'a été introduite. La DGTA rendra sa décision au moment de l'introduction de la demande.

L'inspection du B707-300 d'Air Memphis le 17 janvier 2004, succédant à une inspection le 23 octobre 2003, à Ostende, a donné lieu à trois remarques de la catégorie 1 et à une remarque de la catégorie 2. Conformément aux procédures, les autorités d'immatriculation et la compagnie en ont été averties.

L'interdiction d'Air Memphis au Royaume-Uni a été levée en mai 2002.

Il faut être prudent à l'égard des informations diffusées par la presse, mais j'ai écrit à la DGTA pour lui rappeler qu'elle ne peut prendre aucun risque en la matière.

02.03 **Dominique Tilmans** (MR): Allez-vous permettre aux voyageurs belges d'être informés en termes de sécurité sur les appareils sur lesquels ils

02 Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bekendmaking van de resultaten van de SAFA-controles" (nr. 1378)

02.01 **Dominique Tilmans** (MR): Werd de DC-8 Silk Way 4K-AZ25 die op de Zwitserse zwarte lijst voorkomt in België gecontroleerd en wat was hiervan het resultaat ? Geldt voor dat toestel een vliegverbod in België ?

Air Memphis staat op de "Black List" van het Verenigd Koninkrijk en biedt chartervluchten aan vanuit Oostende. Hebben die toestellen een SAFA-controle ondergaan en met welk resultaat ?

Aangezien de Europese Commissie het Engelse initiatief steunt, belet niets België om hetzelfde te doen. Welke toestellen mogen niet vliegen in België ?

02.02 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Naar aanleiding van de inspectie van de DC 8 van Silk Way op 1 augustus in Oostende werd één opmerking van categorie 3 (de zwaarste) geformuleerd, naast zes opmerkingen van categorie 2 (de middelste categorie) en een van categorie 1 (de lichtste).

Dat toestel is in België niet verboden omdat er geen aanvraag tot het bekomen van verkeersrechten voor werd ingediend. Het DGLV zal een beslissing nemen op het ogenblik dat zo'n aanvraag wordt ingediend.

Naar aanleiding van de inspectie van de B707-300 van Air Memphis op 17 januari in Oostende, die al werd voorafgegaan door een inspectie op 23 oktober 2003, werden drie opmerkingen van categorie 1 en een opmerking van categorie 2 geformuleerd. Overeenkomstig de geldende procedures werden het land van inschrijving en de vliegtuigmaatschappij op de hoogte gebracht.

Het vliegverbod dat in Groot-Brittannië gold voor Air Memphis, werd in mei 2002 opgeheven.

De informatie die in de pers wordt verspreid mag niet zomaar voor waar worden aangenomen. Ik heb aan het DGLV een schrijven gericht en er nogmaals op gewezen dat het ter zake geen enkel risico mag nemen.

02.03 **Dominique Tilmans** (MR): Zal u ervoor zorgen dat de Belgische reizigers inlichtingen kunnen inwinnen over de veiligheid van de

volent ? Allez-vous publier une liste noire des avions non fiables ?

02.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Je suis favorable à cette publication de la liste noire. J'attends le résultat de la procédure européenne, mais si celle-ci ne vient pas assez rapidement, je prendrai une décision plus vite.

02.05 Dominique Tilmans (MR) : Vous pourriez donc anticiper la décision européenne ?

02.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Oui.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Willy Cortois** au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1394)

- **M. Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le dossier DHL" (n° 1501)

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La semaine dernière, DHL a fait des déclarations contradictoires au sujet de l'emplacement de son futur centre d'activités. Les porte-parole national et international ont tenu des propos discordants. Le ministre peut-il clarifier la situation ? Un article de l'édition du week-end du *Standaard* a même révélé qu'en dehors de Zaventem, la société se proposait également d'ouvrir un centre en Allemagne. Par ailleurs, est-il exact que, dans le cadre des négociations, DHL impose des exigences impossibles concernant le nombre de vols de nuit et la limitation des nuisances sonores ? Pouvons-nous examiner le dossier communiqué par DHL au ministre ? Avez-vous obtenu des précisions sur le volet emploi de ce dossier ?

Pouvons-nous également prendre connaissance de l'étude réalisée par BIAC sur le projet DHL ? J'aimerais connaître le point de vue de BIAC concernant les possibilités offertes par les huit aéroports belges. Selon le premier ministre, il s'agit d'un document public.

Le ministre a affirmé que le report de la décision au mois de septembre constituerait une manœuvre trop évidente. Maintient-il ce point de vue ? Quand pouvons-nous dès lors escompter cette décision ?

D'après les experts, la présence du TGV à Zaventem pourrait influencer sur le nombre de vols et de vols de nuit. Lors de notre visite à l'aéroport, vendredi, BIAC nous a informé que la liaison entre

toestellen waarin zij vliegen? Zal u een zwarte lijst van onbetrouwbare vliegtuigen verspreiden?

02.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Ik ben voorstander van de verspreiding van deze zwarte lijst. Ik wacht op het resultaat van de Europese procedure maar indien dit al te lang op zich laat wachten, zal ik sneller een beslissing nemen.

02.05 Dominique Tilmans (MR): U zou dus op de Europese beslissing kunnen vooruitlopen?

02.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Ja.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- **de heer Willy Cortois** aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1394)

- **de heer Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het dossier DHL" (nr. 1501)

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Vorige week lanceerde DHL tegenstrijdige berichten over de locatie van zijn hoofdkwartier. De internationale en de nationale woordvoerder spraken elkaar tegen. Kan de minister klaarheid scheppen? In de weekendeditie van *De Standaard* stond zelfs dat DHL naast Zaventem ook een centrum in Duitsland zou willen openen. Klopt dat? En is het juist dat DHL bij de onderhandelingen onmogelijke eisen stelt in verband met het aantal nachtvluchten en de geluidsbeperkingen? Kunnen we het dossier inkijken dat het bedrijf aan de minister bezorgde? Bestaat er duidelijkheid over de werkgelegenheidsaspecten van het dossier?

Kunnen we ook de BIAC-studie over het DHL-project inkijken? Ik zou willen weten hoe BIAC de mogelijkheden van de acht Belgische luchthavens beoordeelt. Volgens de premier is dat een publiek document.

De minister heeft gezegd dat het doorschuiven van de beslissing naar september een al te doorzichtig manoeuvre zou zijn. Blijft hij bij dat standpunt? Wanneer mogen we die beslissing dan verwachten?

Volgens deskundigen kan de aanwezigheid van de HST in Zaventem het aantal vluchten en nachtvluchten beïnvloeden. Bij ons bezoek aan de luchthaven vrijdag vernamen we van BIAC dat de

l'aéroport et le réseau TGV ferait partie des négociations avec DHL. Est-ce exact ? Zaventem sera-t-il équipé d'un terminal TGV à part entière ?

03.02 Willy Cortois (VLD): A Gembloux, le gouvernement s'est engagé à permettre à DHL de continuer à développer son centre opérationnel européen en Belgique. L'aéroport de Zaventem demeurerait à cet égard le premier choix. Dans le cadre de cette décision, l'équilibre abondamment évoqué entre l'économie et l'écologie joue un rôle central. La répartition maximale des vols doit constituer la pierre angulaire de l'accord final. Le 21 février, le VLD a transmis à ce sujet un certain nombre de suggestions très pertinentes au ministre et au premier ministre. Sans assise sociale, un plan de dispersion est en effet voué à l'échec. Que pense le ministre de nos idées ?

03.03 Willy Cortois (VLD): Est-il en effet ressorti des entretiens avec DHL que l'entreprise comptait retirer de la circulation ses appareils les plus bruyants d'ici à 2005 ou à 2006, c'est-à-dire à la date d'expiration du contrat de leasing ? Il m'est revenu de milieux proches de BIAC que ces anciens appareils seraient remplacés par des Boeing 767, ce qui n'améliore pas vraiment la situation. Un effort aussi faible ne suffira pas à empêcher le dépassement des normes maximales.

La norme maximale est de 90 décibels en Flandre et de 70 ou de 73 décibels à Bruxelles. Un membre du Parlement flamand devrait demander au gouvernement si les dépassements permanents ont déjà donné lieu à une amende ou à une condamnation. A ma connaissance, ce n'est pas le cas.

03.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Bien que je ne sois pas compétent pour répondre à cette question, je serais enclin à vous donner raison.

03.05 Willy Cortois (VLD): Les autorités flamandes devraient veiller à l'application des normes qu'elles ont édictées. La Région bruxelloise est plus conséquente dans ce domaine. On a coutume d'affirmer que les normes bruxelloises sont d'une rigueur irréaliste et qu'elles construisent une sorte de mur autour de la capitale. Si la Flandre agissait de la même manière, elle porterait un coup fatal à Zaventem. Or, en Allemagne, les normes sont encore bien plus basses!

La dispersion des vols de nuit a peu de sens si les appareils les plus bruyants ne sont pas retirés de

aansluiting van de luchthaven op het HST-netwerk deel zou uitmaken van de onderhandelingen met DHL. Klopt dat? Komt er een volwaardige HST-terminal in Zaventem?

03.02 Willy Cortois (VLD): In Gembloers heeft de regering aan DHL de waarborg gegeven dat het zijn Europees operationeel centrum in België kan blijven uitbouwen. De luchthaven van Zaventem zou daarbij de eerste keuze blijven. Bij dit alles staat het beruchte evenwicht tussen economie en ecologie centraal. De maximale spreiding van de vluchten moet het sluitstuk vormen van het uiteindelijke akkoord. Op 21 februari deed de VLD dienaangaande een aantal zeer bruikbare suggesties aan de minister en de premier. Zonder maatschappelijk draagvlak kan een spreidingsplan immers niet lukken. Hoe staat de minister tegenover onze ideeën?

03.03 Willy Cortois (VLD): Is in de gesprekken met DHL inderdaad ter sprake gekomen dat de maatschappij haar meest luidruchtige toestellen tegen 2005 of 2006 uit dienst zal nemen? Het leasingcontract zou dan ten einde lopen. Uit kringen rond BIAC vernam ik dat die oude toestellen zouden worden vervangen door Boeing 767's, wat nauwelijks een verbetering inhoudt. Zo'n minimale inspanning biedt geen oplossing om overschrijdingen van de pieknormen te voorkomen.

Die pieknorm bedraagt in Vlaanderen 90 decibel en in Brussel 70 of 73 decibel. Er zou eens iemand in het Vlaams Parlement moeten vragen of de voortdurende overschrijdingen ooit al aanleiding hebben gegeven tot een boete of een veroordeling. Bij mijn weten is dat niet het geval.

03.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Hoewel ik niet bevoegd ben om op die vraag te antwoorden, meen ik dat u het bij het rechte eind hebt.

03.05 Willy Cortois (VLD): De Vlaamse overheid zou haar eigen normen moeten toepassen. Het Brussels Gewest is op dat vlak consequenter. Men beweert steeds dat de Brusselse normen onrealistisch streng zijn en als het ware een muur rond de hoofdstad leggen. Het zou het einde van Zaventem betekenen als Vlaanderen hetzelfde deed. Maar in Duitsland liggen de normen nog veel lager!

De spreiding van de nachtvluchten heeft weinig zin als de luidruchtigste toestellen niet uit de lucht

l'espace aérien. Nous devons définir une norme générale réalisable. Si les vols doivent être répartis équitablement, il faut éviter de se fonder exclusivement, à cet effet, sur des moyennes et des totaux. Ce fut l'erreur de Mme Durant. En affinant le plan de dispersion, le ministre doit aussi tenir compte de la fréquence des vols et du *quota count* des types d'avions. Il est difficile de savoir si c'est le cas à l'heure actuelle et les critères sur lesquels se fonde le plan de dispersion restent confus.

03.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'ai pris connaissance avec intérêt des suggestions faites au premier ministre le 21 janvier dernier. Le maintien de DHL à Zaventem et une extension de ses activités ne sont envisageables qu'à condition que tant les pouvoirs publics que BIAC et DHL consentent à des efforts. Lors du Conseil des ministres des 16 et 17 janvier, nous avons convenu d'œuvrer en faveur de la conclusion d'un accord d'ici au 1^{er} septembre 2004.

Une modernisation de la flotte est nécessaire. Si DHL veut rester à Zaventem, la société ne devra pas se contenter de profiter des bénéfices de ce site, mais elle devra également en supporter les charges. Ces charges sont-elles moins importantes qu'ailleurs? Seul DHL pourra en juger. Je peux difficilement sonder les véritables intentions de la société. DHL est conscient du fait qu'il y a des limites à une extension à Zaventem. Le chiffre de 25.000 vols de nuit a été fixé dans le permis d'environnement de l'aéroport, et ne sera pas aisément modifié.

Il est trop tôt pour répondre à la question de savoir si la liaison TGV jusqu'à Zaventem sera incluse dans les négociations avec DHL. Personnellement, je trouve que c'est un élément important. Et il en est de même, à mon sens, d'un éventuel terminal TGV à Zaventem.

En réalisant une série d'investissements, l'Etat a déjà démontré qu'il s'emploie à moderniser notre aéroport national. Nous pourrions aller plus loin sur la voie de cette modernisation. Certains travaux d'infrastructure pourraient s'avérer très utiles pour optimiser la répartition et réduire les nuisances sonores.

Le 1^{er} septembre 2003, j'ai chargé Belgocontrol de réaliser une étude sur les possibilités dont nous disposons pour améliorer les installations électroniques autour des pistes de décollage et d'atterrissage. Nous sommes convenus d'un calendrier précis et je ferai la clarté le plus vite possible à ce propos.

worden gehaald. We moeten nagaan welke algemene norm haalbaar is. Er is een billijke spreiding nodig, maar die mag niet uitsluitend zijn gebaseerd op gemiddelden en totalen — dat was de vergissing van mevrouw Durant. Bij de verfijning van het spreidingsplan hoort de minister ook rekening te houden met de frequentie van de vluchten en de *quota count* van de types vliegtuigen. Het is niet duidelijk of dat nu het geval is en op welke criteria het spreidingsplan precies is gebaseerd.

03.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb met belangstelling kennis genomen van de suggesties aan de eerste minister op 21 januari. Het behoud en de uitbreiding van DHL in Zaventem is enkel mogelijk als zowel de overheid, BIAC als DHL inspanningen doen. Op de Ministerraad van 16 en 17 januari is afgesproken dat we streven naar een akkoord tegen 1 september 2004.

Het is noodzakelijk de vloot te moderniseren. Als DHL in Zaventem wil blijven, moet het daar niet alleen de lusten, maar ook de lasten van dragen. Of die lasten minder groot zijn dan elders, kan alleen DHL voor zichzelf beoordelen. Wat de ware bedoelingen van deze maatschappij zijn, kan ik moeilijk beoordelen. DHL weet dat er beperkingen zijn voor de uitbreiding in Zaventem. Het cijfer van 25.000 nachtvluchten is vastgelegd in de milieuvergunning van de luchthaven en zal niet licht worden gewijzigd.

Of de HST-verbinding met Zaventem in de onderhandelingen met DHL zal worden betrokken, valt nu nog niet te zeggen. Het lijkt mij wel een belangrijk gegeven. Hetzelfde geldt voor een eventuele HST-terminal in Zaventem.

De overheid heeft met een aantal investeringen al bewezen dat ze werk maakt van de modernisering van de nationale luchthaven. We zouden daarin verder kunnen gaan. Bepaalde infrastructuurwerken zouden zeer nuttig zijn om een maximale spreiding te realiseren en de geluidshinder te beperken.

Op 1 september 2003 heb ik bij Belgocontrol een studie besteld over de mogelijkheden om de elektronische installaties rond de start- en landingsbanen te verbeteren. Er is een duidelijk tijdschema afgesproken en ik zal hierover zo snel mogelijk duidelijkheid scheppen.

Les intentions exactes de DHL m'échappent parfois. Or, dans ce dossier, il est impératif de bien communiquer et de travailler dans un climat serein. Je relève qu'il y a parfois de légères divergences de vues entre la division belge de DHL et le quartier général allemand. Je ne dispose pas d'informations quant à une implantation éventuelle de DHL dans un aéroport étranger.

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte, DHL ne peut se tirer d'affaire en faisant référence aux cinq dernières années au cours desquelles les 727 ont été remplacés par des 757. J'exclus absolument de donner à DHL un chèque en blanc pour ce qui est des nuisances sonores.

Je demande à pouvoir prendre connaissance du dossier relatif aux chiffres de l'emploi. A ce jour, je n'ai reçu que quelques feuillets. DHL a transmis un dossier à BIAC mais pas au gouvernement. Je demanderai au ministre Vande Lanotte à faire parvenir une copie du dossier Pégase à la commission. Il me revient que BIAC a communiqué le dossier relatif à l'étude concernant les huit aéroports à la presse. Le ministre Vande Lanotte devrait dès lors être en mesure d'également fournir ce dossier à la commission.

Je m'en tiendrai au calendrier convenu au sein du gouvernement. Tout devra être clair au 1er septembre. Toutefois, il me paraît logique que l'on sache bien avant cette date si la volonté de dégager une solution existe.

Quant à l'abandon des MD11 et des A300, 30% des avions de la flotte sont du type A300. DHL dispose de deux ou de trois appareils MD11, d'un appareil MD11 effectuant des vols de nuit. Selon mes informations, le contrat de leasing pour les avions du type A300 se termine fin 2006. Il me semble que la flotte pourrait être modernisée en majeure partie d'ici à 2007. Comme je ne dirige malheureusement pas DHL, j'ignore quel type d'avion la compagnie retiendra. Je suis toutefois convaincu que le 757 pourra remplacer dans une large mesure le A300. Le *quota count* du 757 est de trois fois inférieur à celui du A300. Le 767 a un *quota count* entre 8 et 10. Eu égard à la capacité et au rayon d'action de ces avions, ils pourraient éventuellement remplacer en partie les A300. Il est trop tôt pour se prononcer à ce sujet.

Il est inhabituel mais correct de considérer que le *quota count* individuel constitue dans une large mesure la cause des pics. D'autres causes sont par exemple la vitesse au décollage. La moyenne par nuit constitue un élément important dans

De precieze bedoelingen van DHL zijn mij ook niet altijd duidelijk. Een goede communicatie en een serene aanpak zijn cruciaal voor dit dossier. Ik merk dat de standpunten van de Belgische afdeling van DHL en het Duitse hoofdkwartier soms lichtjes van elkaar verschillen. Ik heb geen informatie over een mogelijke vestiging op een andere, buitenlandse luchthaven.

Wat de vernieuwing van de vloot betreft, mag DHL zich er niet vanaf maken door te verwijzen naar de voorbije vijf jaar en de vervanging van 727's door 757's. Een blanco cheque op het gebied van de geluidsoverlast is onmogelijk.

Ik ben vragende partij voor een dossier over de tewerkstellingscijfers. Totnogtoe zag ik niet meer dan enkele velletjes. DHL maakte wel een dossier over aan BIAC, maar niet aan de regering. Ik zal minister Vande Lanotte vragen een afschrift van het dossier-Pegasus over te maken aan de commissie. Ik heb vernomen dat BIAC het dossier over het onderzoek naar de acht luchthavens heeft meegedeeld aan de pers. Het moet dus mogelijk zijn dat minister Vande Lanotte ook dit dossier ter beschikking stelt van de commissie.

Ik wil de timing respecteren die we binnen de regering afspraken. Op 1 september moet er volledige duidelijkheid zijn, maar het lijkt me logisch dat al eerder zal blijken of de wil bestaat om tot een oplossing te komen.

Wat het schrappen van de MD11 en de A300 betreft. Zo'n 30 procent van de vloot bestaat uit A300-toestellen. DHL beschikt over twee of drie MD11-toestellen, 's nachts wordt er één MD11 ingezet. Het leasingcontract van de A300 loopt volgens mij eind 2006 af. Het lijkt me mogelijk de vloot tegen 2007 fors te vernieuwen. Ik weet niet voor welke toestellen DHL zal opteren. Ik sta helaas niet aan het hoofd van dat bedrijf. Ik denk wel dat de 757 in grote mate de A300 kan vervangen. De 757 heeft een *quota count* die drie keer kleiner is. De 467 heeft een *quota count* tussen 8 en 10. Het zou kunnen dat die een deel van de A300's moet vervangen, gelet op de omvang en actieradius van de toestellen. Het is te vroeg om daarover uitspraken te doen.

Dat de individuele *quota count* in grote mate de oorzaak is van de pieken, is een ongebruikelijke maar juiste redenering. Andere oorzaken zijn bijvoorbeeld de snelheid bij het stijgen. Bij de gemiddelde geluidshinder is het gemiddelde per

l'estimation de la nuisance sonore moyenne. La question se pose de savoir si le *quota count* maximal sur une base annuelle suffit pour permettre une répartition efficace des nuisances. La fréquence est tout aussi importante. Si je déverse 100 litres d'eau sur une personne une fois par nuit, cette dernière se réveillera très probablement. Il en sera probablement de même si je déverse sur elle 10 litres d'eau à dix reprises au cours de la même nuit. Toutefois, si je l'asperge 10.000 fois d'une goutte, il n'est pas certain qu'elle se réveillera. Tant les pics que la fréquence jouent un rôle.

03.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il est étonnant que le ministre n'ait pas pu prendre connaissance du dossier DHL proprement dit. Il a probablement fait preuve d'une trop grande passivité. Le président de BIAC, M. Luc Van den Bossche, a laissé entendre qu'il était en possession de l'ensemble du dossier. BIAC est toujours partiellement aux mains de l'Etat et le ministre entretient également des contacts avec M. Van den Bossche par l'entremise de son cartel.

Je note que le ministre, en concertation avec M. Vande Lanotte, mettra le dossier Pégase et l'étude BIAC à la disposition du Parlement, et cela, je l'espère, pour la fin de la semaine prochaine.

BIAC a affirmé formellement que le terminal TGV ferait partie du projet Diabolo, ce qui a semblé contrarier le ministre. Le gouvernement devrait pourtant pouvoir faire la clarté sur ce dossier. J'imagine qu'une estimation budgétaire a été établie ? BIAC effectuera un préfinancement et anticipera la construction d'au moins deux ans. Si la question du terminal TGV est clarifiée, les projets relatifs au RER et à Schaerbeek le seront également. Pour l'heure, c'est le flou artistique le plus total.

Le ministre a toujours dit que la piste taxis serait aménagée dans les deux ans mais M. Van den Bossche affirme de son côté qu'elle ne pourra l'être que dans cinq ans au plus tôt. C'est une différence de taille. Le ministre pourrait-il essayer de voir ce qu'il en est puis nous informer ? Sans cette piste taxis, en effet, il sera très difficile d'optimiser la répartition des vols.

03.08 Willy Cortois (VLD): On m'a dit que dans la nouvelle licence d'exploitation, il ne serait nullement question d'une extension, impliquant le cas échéant une expropriation, ni d'un prolongement - ou quoi que ce soit d'autre - des pistes de décollage et

nacht van belang. Bij de maximale *quota count* op jaarbasis is de vraag of dit voldoende is voor een goede spreiding van de hinder. De frequentie is dan even belangrijk. Als ik één keer per nacht 100 liter water over iemand giet, wordt hij daar hoogstwaarschijnlijk wakker van. Ook als ik tien keer 10 liter water uitgiet, bestaat die kans. Als ik echter 10.000 keer een druppeltje uitgiet, zal hij misschien niet wakker worden. Zowel de pieken als de frequentie spelen een rol.

03.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het is vreemd dat de minister het DHL-dossier zelf niet onder ogen kreeg. Hij is waarschijnlijk te passief geweest. BIAC-voorzitter Luc Van den Bossche gaf te verstaan dat hij het hele dossier in zijn bezit had. BIAC is nog steeds deels in overheidshanden en bovendien heeft de minister via zijn cartel connecties met de heer Van den Bossche.

Ik noteer dat de minister in samenspraak met de heer Vande Lanotte het dossier-Pegasus en de BIAC-studie ter beschikking zal stellen van het Parlement. Ik hoop dat dit voor het einde van volgende week kan gebeuren.

BIAC heeft uitdrukkelijk gezegd dat de HST-terminal deel zal uitmaken van het Diabolo-project. De minister fronste de wenkbrauwen toen hij dat hoorde. Nochtans zou de regering duidelijkheid moeten kunnen verschaffen. Er is toch een budgettaire raming opgemaakt? BIAC zal op voorhand financieren en de bouw met minstens twee jaar vervroegen. Als er duidelijkheid is over de HST-terminal, worden ook de plannen omtrent het GEN en Schaerbeek helderder. Nu is het één groot mysterie.

De minister heeft altijd gezegd dat de taxibaan er binnen de twee jaar zou komen, maar de heer Van den Bossche zegt dat het ten vroegste over vijf jaar kan. Dat is een groot verschil. Wil de minister dit nagaan en ons informeren? Zonder taxibaan wordt maximale spreiding zeer moeilijk.

03.08 Willy Cortois (VLD): Er werd mij gezegd dat er in de nieuwe exploitatievergunning geen sprake is van uitbreiding, onteigening, verlenging en dies meer van de start- en landingsbanen. En in de milieuvergunning zou het alleen gaan over de

d'atterrissage. Et dans la licence environnementale, il ne serait question que de la longueur d'une piste de décollage ou d'atterrissage. Par ailleurs, il n'est apparemment pas prévu de prévoir des équipements supplémentaires pour la 007. Toutes les administrations des communes riveraines de l'aéroport ont reçu cette demande. Or une meilleure répartition commence par une utilisation optimale des infrastructures au sol, mais manifestement la BIAC n'a encore entrepris aucune démarche dans ce sens.

Comment répartir les nuisances sonores le plus équitablement possible ? La condition liée à l'ascension des gros avions cargos ne serait que de 4 % à Zaventem. Dans les autres aéroports, elle est de 6 à 7 %. Cet élément revêt-il de l'importance dans le débat ?

03.09 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il entre effectivement dans nos intentions de porter cette condition d'ascension à 7 %.

Dans la licence environnementale, il faut non seulement fixer la longueur de la piste mais aussi le nombre de mouvements.

J'ai déjà indiqué en commission que la piste taxi n'était pas encore acquise et que je ferai procéder en la matière à une étude qui devrait être terminée avant l'été. Les négociations avec DHL doivent également porter sur les importants investissements et travaux d'infrastructure à réaliser. Notre objectif premier est la dispersion complète. C'est actuellement chose impossible mais je fais de mon mieux dans le cadre des limites actuelles.

03.10 Willy Cortois (VLD): La demande d'exploitation mentionne-t-elle le nombre de mouvements?

03.11 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Non, mais ils figurent dans la décision d'octroi.

03.12 Willy Cortois (VLD): Qui octroie le permis d'exploitation ?

03.13 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le ministre de l'Environnement du gouvernement flamand. Actuellement, un arrêté ministériel confirme toutefois la décision de BIAC concernant le total maximal de *quota counts*. Lors de la privatisation de BIAC, ce chiffre sera du ressort du ministre de la Mobilité.

03.14 Willy Cortois (VLD): Le ministre flamand de

longte van een start- of landingsbaan. De verdere uitrusting van de 007 is blijkbaar niet gepland. Elk gemeentebestuur in de buurt van de luchthaven heeft deze aanvraag gekregen. Een betere spreiding begint bij een maximale aanwending van de infrastructuur aan de grond, maar blijkbaar heeft BIAC nog geen enkele stap in die richting gezet.

Hoe spreiden we de lawaaihinder zo rechtvaardig mogelijk? De klimvoorwaarde van de zware vrachtvliegtuigen zou in Zaventem maar 4 procent bedragen. In andere luchthavens is dit 6 of 7 procent. Is dat van belang voor de discussie?

03.09 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Wij willen de klimvoorwaarde inderdaad verhogen tot 7 procent.

In de milieuvergunning moet niet enkel de lengte van de baan worden bepaald, maar ook het aantal bewegingen.

In de commissie heb ik reeds gezegd dat de taxibaan nog niet bedongen is en dat ik een studie laat uitvoeren. Die moet voor de zomer klaar zijn. De besprekingen met DHL moeten ook gaan over belangrijke investeringen en infrastructuurwerken. Een volledige spreiding is een absolute doelstelling. Vandaag kan dat niet, maar ik doe wat maximaal kan binnen de huidige beperkingen.

03.10 Willy Cortois (VLD): Staat het aantal bewegingen in de exploitatieaanvraag?

03.11 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Niet in de aanvraag, wel in de toekenning.

03.12 Willy Cortois (VLD): Wie kent de exploitatievergunning toe?

03.13 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De minister van Leefmilieu in de Vlaamse regering. Op dit ogenblik bevestigt een ministerieel besluit echter de beslissing van BIAC inzake het maximumtotaal van de *quota counts*. Bij de privatisering zal dat aantal de bevoegdheid worden van de minister van Mobiliteit.

03.14 Willy Cortois (VLD): Wordt de aanvraag

l'Environnement sera-t-il amené à étudier la demande d'exploitation ?

03.15 Bert Anciaux ministre (*en néerlandais*): Effectivement. Cette demande comprend la disposition relative aux 25.000 vols de nuit.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les vols armés vers les Etats-Unis" (n° 1364)

04.01 Zoé Genot (ECOLO): Quelle position la Belgique a-t-elle défendue lors de la réunion européenne de l'aviation civile où la plupart des délégations n'auraient pas opposé de réticence à la demande américaine de voir des policiers armés sur certains vols transatlantiques jugés à haut risque?

04.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Actuellement, il n'y a pas de vols vers les États-Unis d'avions immatriculés en Belgique, et ce sont les pays d'immatriculation qui prennent les décisions en matière de présence de policiers armés.

Nous ne sommes pas obligés de nous conformer aux exigences des États-Unis. Une modification de la politique actuelle ne peut résulter que d'une analyse des risques faite par le Comité national pour la sécurité de l'aviation civile et d'une concertation politique.

Au niveau européen, il n'y a pas de majorité pour une modification de l'approche actuelle.

Les équipages des appareils volant sous licence belge ont reçu un entraînement anti-terroriste et les portes des cockpits ont été remplacées par des portes renforcées.

Il n'y a pas d'urgence pour revoir la politique actuelle, mais nous suivons la situation de près.

04.03 Zoé Genot (ECOLO): Le mandat donné aux représentants belges devrait être clairement d'appuyer les pays qui défendent la liberté de choix.

04.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Nous ne sommes pas favorables à un changement de législation.

onderzocht door de Vlaamse minister van Milieu?

03.15 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Inderdaad. Daarin staat de bepaling over de 25.000 nachtvluchten.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanwezigheid van gewapende agenten op vluchten naar de Verenigde Staten" (nr. 1364)

04.01 Zoé Genot (ECOLO): Tijdens de Europese vergadering inzake de burgerluchtvaart zou het merendeel van de delegaties geen bezwaar hebben gehad tegen de Amerikaanse vraag om gewapende agenten mee te sturen op bepaalde trans-Atlantische vluchten die als risicovol worden beschouwd. Welk standpunt nam België in?

04.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Op dit ogenblik wordt er niet op de Verenigde Staten gevlogen met toestellen die in België zijn ingeschreven. Het zijn de landen waar toestellen zijn ingeschreven, die over de aanwezigheid van gewapende agenten beslissen.

Wij zijn niet verplicht ons te richten naar de Amerikaanse eisen. Het huidige beleid kan slechts worden aangepast na politiek overleg en een risicoanalyse door het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart.

Op het Europese niveau bestaat geen meerderheid voor een wijziging van de bestaande aanpak.

De bemanning van toestellen die met een Belgische licentie vliegen kreeg een training terrorismebestrijding en de deuren van de cockpits werden vervangen door versterkte deuren.

Het huidige beleid moet niet dringend worden bijgestuurd, maar we volgen de toestand van nabij.

04.03 Zoé Genot (ECOLO): De Belgische vertegenwoordigers zouden de duidelijke opdracht moeten krijgen de landen die zich uitspreken voor keuzevrijheid te steunen.

04.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): We zijn geen voorstander van een wetswijziging.

L'incident est clos.

05 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle procédure en matière de règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux" (n° 1346)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): La suppression par l'article 3 de la loi du 7 février 2003 de l'approbation du ministre fédéral a pour conséquence que la compétence pour les règlements complémentaires de circulation routière, via la tutelle sur les communes, passe aux Régions, qui ne tiendraient pas à l'exercer, d'autant plus que le fédéral refuse le transfert du personnel y afférent, soit le Service d'inspection de la signalisation routière. L'entrée en vigueur de l'article 3 devant être fixée par le Roi, quels contacts ont-il été pris entre le fédéral et les Régions en la matière?

05.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): La suppression de la tutelle préventive sur les règlements complémentaires a pour conséquences que seule demeure la tutelle générale a posteriori, déjà exercée par les Régions. Il n'y a donc pas nécessité de transférer du personnel. Par ailleurs, il n'existe pas de Service d'inspection de la signalisation routière au sein du SPF Mobilité et Transports. Compte tenu de l'avis des Régions, il n'est pas envisagé de prévoir l'entrée en vigueur de l'article 3 en question.

05.03 **Olivier Chastel** (MR): En l'absence de ce service, qui s'occupe de cette question au sein du SPF?

05.04 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): Je ne suis pas vraiment au courant.

05.05 **Olivier Chastel** (MR): Le service que j'ai mentionné figure sur le site *web* du SPF.

05.06 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): Il n'existe pas.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la prévention des risques d'une catastrophe aérienne majeure" (n° 1397)

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe procedure inzake aanvullende verkeersreglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld" (nr. 1346)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Artikel 3 van de wet van 7 februari 2003 schaft de goedkeuring door de federale minister af. Daardoor worden de Gewesten, via de voogdij over de gemeenten, bevoegd voor de aanvullende verkeersvoorschriften. Zij zouden er niet meteen op gebrand zijn deze bevoegdheid uit te oefenen, te meer daar het federale niveau weigert de betrokken personeelsleden, met name die van de Inspectiedienst van de Verkeerstekens, aan het gewestelijke niveau over te dragen. Vermits de inwerkingtreding van artikel 3 door de Koning dient te worden bepaald rijst de vraag welke contacten er ter zake tussen het federale en het gewestelijke niveau werden gelegd.

05.02 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Door de afschaffing van de preventieve voogdij over de aanvullende voorschriften blijft alleen de algemene voogdij a posteriori over, die reeds door de Gewesten wordt uitgeoefend. Er dient dus geen personeel te worden overgeplaatst. Bovendien bestaat er binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer geen Inspectiedienst van de Verkeerstekens. Gelet op het advies van de Gewesten wordt een inwerkingtreding van artikel 3 niet in het vooruitzicht gesteld.

05.03 **Olivier Chastel** (MR): Wie houdt zich binnen de FOD met dit onderwerp bezig, als deze dienst niet bestaat?

05.04 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Daar ben ik niet echt van op de hoogte.

05.05 **Olivier Chastel** (MR): De dienst die ik vermeldde, staat op de website van de FOD.

05.06 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Hij bestaat niet.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het voorkomen van risicofactoren die tot een ernstig vliegtuigongeval kunnen leiden" (nr. 1397)

06.01 Marie Nagy (ECOLO): Le ministre est-il au courant des niveaux de risque collectif engendrés par le survol continu de la zone la plus densément peuplée de la capitale et d'installations classées Seveso?

Quelle est sa politique de minimalisation des risques en cas d'accident?

Est-il conscient du fait que d'après les pompiers, il serait difficile voire impossible de faire face à un crash survenant peu après le décollage? Dès lors, les survols gratuits des quartiers les plus densément peuplés du pays se justifient-ils?

Est-il au courant de l'installation en préparation d'ILS sur les pistes 07 de Bruxelles-National qui permettrait des atterrissages d'Ouest en Est avec survol en rase-mottes de la capitale?

06.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Une étude des risques est en cours.

Le risque est très bas et rien ne permet de penser que la situation sera rendue pire par les changements de procédure convenus par le gouvernement.

Les riverains de Bruxelles-centre n'ont rien à craindre; il serait démagogique de prétendre le contraire. Le plan répond aux exigences.

L'installation d'un ILS sur les pistes 07 n'est pas en préparation, mais c'est une option étudiée.

06.03 Marie Nagy (ECOLO): Je me pose la question de l'évaluation des risques, Seveso en particulier. Comment réagissez-vous aux déclarations des pompiers qui annoncent que leurs possibilités d'action seraient inexistantes en cas d'accident? Il est normal que le ministre dise comment on étudie cette problématique. Tant mieux si le risque est statistiquement limité, mais le risque zéro n'existe pas. En ce qui concerne l'ILS, je suis en partie rassurée. Vous nous dites qu'on en est au stade des études.

Heureusement, c'est envisagé. Cela signifie que l'on permettrait à BIAC de voler d'Est en Ouest, et d'utiliser les pistes d'une manière qui permettrait de survoler l'agglomération bruxelloise.

06.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Cela ne fait pas partie de mon plan de dispersion.

06.05 Marie Nagy (ECOLO): Dans quel cadre se situe l'ILS?

06.01 Marie Nagy (ECOLO): Is de minister op de hoogte van het risico dat een hele gemeenschap loopt als gevolg van het overvliegen van het dichtstbevolkte deel van Brussel en van zogenaamde Seveso-inrichtingen?

Waaruit bestaat zijn beleid om het gevaar zoveel mogelijk te beperken wanneer zich een ongeval voordoet?

Weet hij dat de brandweer van oordeel is dat de gevolgen van een crash kort na het opstijgen moeilijk beheersbaar zoniet onbeheersbaar zouden zijn? Hoe kan worden gerechtvaardigd dat de dichtstbevolkte wijken van Brussel worden overvlogen?

Heeft hij weet van het inrichten van een ILS-systeem op de banen 07 in Brussel-Nationaal, dat het mogelijk zou maken van west naar oost te landen, waarbij rakelings boven Brussel wordt gevlogen?

06.02 Minister Bert Anciaux (Frans): De risico's worden nog bestudeerd.

Het risico is zeer beperkt en niets wijst erop dat de procedurewijzigingen waartoe de regering besliste het risico groter maken.

De omwonenden van Brussel-centrum hebben niets te vrezen; het tegendeel beweren is je reinste demagogie. Het plan voldoet aan de eisen.

Het inrichten van een ILS-systeem op de banen 07 is niet in voorbereiding, maar de mogelijkheid wordt wel bestudeerd.

06.03 Marie Nagy (ECOLO): Ik heb vragen bij de inschatting van het risico, zeker wat de Seveso-inrichtingen betreft. Hoe reageert u op de uitspraken van de brandweer, die zegt machteloos te zijn wanneer zich een ongeval voordoet? Het is normaal dat de minister zegt waaruit die studie precies bestaat. Indien het risico vanuit statistisch oogpunt beperkt is, is dat meegenomen, maar een nulrisico bestaat niet. Wat het ILS-systeem betreft, ben ik deels gerustgesteld, aangezien het op dit ogenblik enkel om een studie gaat.

Gelukkig wordt dat overwogen. Dat zou betekenen dat men BIAC de toestemming zou verlenen om van het oosten naar het westen te vliegen en op een zodanige manier van de banen gebruik te maken dat ook boven de Brusselse agglomeratie wordt gevlogen.

06.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Dat maakt geen deel uit van mijn spreidingsplan.

06.05 Marie Nagy (ECOLO): In welk kader past het ILS-systeem?

06.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): On étudie les conséquences de l'installation de l'ILS. Par rapport à votre première question, je collabore avec la même société spécialisée que Mme Onkelinx et Mme Durant.

06.07 Marie Nagy (ECOLO): Mais que ressort-il de cette collaboration ?

06.08 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Une étude, mais elle n'est pas encore réalisée.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le programme de rachat et d'isolation"(n° 1398)

07.01 Marie Nagy (ECOLO): Lorsque le gouvernement s'est prononcé pour la dispersion, il s'est engagé à respecter un programme de rachat et d'isolation élaboré par le gouvernement précédent. Où en est la mise en œuvre de ce programme ? Quels sont les objectifs fixés en termes de bruit instantané à ne pas dépasser dans les chambres à coucher ? Quelle est l'estimation de budget nécessaire pour atteindre ces objectifs ? Les sociétés privées ou mixtes censées prendre en charge la mise en œuvre de ce programme ont-elles été constituées ? La BIAC a-t-elle commencé à percevoir un prélèvement destiné à financer ce programme en vertu du principe du pollueur-payeur ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : Le programme d'isolation était lié au modèle de concentration. Ce modèle a été abandonné, remettant *de facto* en cause le programme d'isolation. En ce qui concerne les objectifs, il y a encore un doute quant aux valeurs à utiliser. Les régions sont compétentes en ce domaine. Une harmonisation doit encore être réalisée. Une estimation des coûts ne sera faisable qu'après la communication des résultats de l'étude. Enfin, suite à la décision du gouvernement d'abandonner le modèle de la concentration, la constitution des sociétés privées ou mixtes a été suspendue. Par ailleurs, le Fonds d'isolation n'a pas d'argent dans ses caisses. Vu la privatisation de BIAC, le modèle initial ne peut plus être envisagé. On étudie ce qui pourrait être fait.

07.03 Marie Nagy (ECOLO): En conclusion, on n'en est nulle part.

06.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): De gevolgen van de installatie van het ILS-systeem worden onderzocht. Wat uw eerste vraag betreft, werk ik samen met dezelfde gespecialiseerde firma als mevrouw Onkelinx en mevrouw Durant.

06.07 Marie Nagy (ECOLO): Maar wat vloeit er uit die samenwerking voort?

06.08 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Een studie, maar die werd nog niet uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het programma van de terugkoop en de isolatie"(nr. 1398)

07.01 Marie Nagy (ECOLO): Toen de regering zich uitsprak voor een spreiding, verbond ze zich ertoe een door de vorige regering opgesteld opkoop- en isolatieprogramma uit te voeren. Wat is vandaag de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van dat programma? Welke doelstellingen werden er vastgelegd inzake maximale geluidsnormen voor het acute geluidsniveau in de slaapkamers? Hoeveel geld zal er naar schatting nodig zijn om die doelstellingen te bereiken? Werden de privé- of gemengde bedrijven die dat programma ten uitvoer moeten brengen, inmiddels opgericht? Is BIAC begonnen met het innen van een heffing voor de financiering van dat programma, volgens het principe van "de vervuiler betaalt"?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het isolatieprogramma was gekoppeld aan het concentratiemodel. Van dat model werd inmiddels afgestapt, waardoor het isolatieprogramma *de facto* op de helling werd gezet. Over de parameters die gebruikt moeten worden voor het vastleggen van de doelstellingen, heerst nog enige twijfel. De Gewesten zijn in deze bevoegd. Een en ander moet nog geharmoniseerd worden. Pas nadat de resultaten van de studie bekend zijn, kunnen de kosten worden ingeschat. Naar aanleiding van de regeringsbeslissing om af te stappen van het concentratiemodel werd de oprichting van de privé- of gemengde bedrijven opgeschort. De kas van het Isolatiefonds is leeg. Gelet op de privatisering van BIAC is het oorspronkelijke model niet langer houdbaar. We onderzoeken nu wat er mogelijk is.

07.03 Marie Nagy (ECOLO): Kortom, we staan nog nergens.

07.04 Bert Anciaux (*en français*): C'est exact.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté quotas pour les vols de nuit" (n° 1399)

08.01 Marie Nagy (ECOLO): L'arrêté «quotas» a ramené le quota de bruit maximal par mouvement d'avion à un maximum de 12 points, ce qui a eu pour effet de forcer les opérateurs de nuit à se débarrasser de leurs avions les plus anciens. Par ailleurs le quota saisonnier a diminué de 30% entre l'hiver 2000/2001 et l'été 2003. La saison hiver 2003/2004 est la première à ne plus être traitée par cet arrêté. Un quota a-t-il été défini? Le quota de bruit saisonnier à respecter pour la prochaine saison (été 2004) et les saisons suivantes a-t-il été quantifié? Quels sont les nouveaux objectifs fixés aux opérateurs en matière de bruit? Dans quels délais?

08.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Il s'agissait d'une confirmation de la décision du Conseil d'Administration de BIAC. La privatisation de BIAC rend souhaitable que ce ne soit plus elle qui définisse les quotas. Cette compétence sera transmise au ministre de la Mobilité.

08.03 Marie Nagy (ECOLO): Rien n'est donc décidé à cause de la privatisation.

08.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Non, c'est une compétence de la BIAC.

08.05 Marie Nagy (ECOLO): Mais vous pouvez donner un objectif par arrêté.

08.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Non, je ne peux que confirmer une décision. Si BIAC ne prend plus de décision, je ne peux plus confirmer. Mais dans quelques mois cette compétence me reviendra.

08.07 Marie Nagy (ECOLO): Que se passe-t-il pour les saisons actuelles?

08.08 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Pour l'été 2004, le bruit sera de toute façon inférieur au niveau actuel.

08.09 Marie Nagy (ECOLO): Quels sont donc les

07.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Dat klopt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het besluit betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem voor de nachtvluchten" (nr. 1399)

08.01 Marie Nagy (ECOLO): In het "quotabesluit" wordt het maximale geluidsquotum per vliegbeweging teruggebracht tot een maximum van 12 punten, wat tot gevolg heeft gehad dat de nachtoperatoren gedwongen werden zich van hun oudste vliegtuigen te ontdoen. Voorts is het seizoensquotum tussen de winter van 2000/2001 en de zomer 2003 met 30% verminderd. Het winterseizoen 2003/2004 is het eerste waarvoor dat besluit niet geldt. Werd een quotum vastgesteld? Werd het seizoensgeluidsquotum dat voor volgend seizoen (zomer 2004) en de daaropvolgende seizoenen moet worden nageleefd al becijferd? Welke nieuwe geluidsdoelstellingen worden aan de operatoren opgelegd? Binnen welke termijn?

08.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het betrof een bekrachtiging van de beslissing van de raad van bestuur van BIAC. Gelet op de privatisering van BIAC is het wenselijk dat die instantie niet langer de quota vaststelt. De minister van Mobiliteit zal daarvoor bevoegd worden.

08.03 Marie Nagy (ECOLO): Wegens de privatisering werd er dus niets beslist.

08.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Neen, het betreft een bevoegdheid van BIAC.

08.05 Marie Nagy (ECOLO): Maar u kan via een besluit een doelstelling opleggen.

08.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Neen, ik kan enkel een beslissing bekrachtigen. Als BIAC geen beslissingen meer neemt, kan ik die niet bekrachtigen. Over enkele maanden zal ik daarvoor bevoegd zijn.

08.07 Marie Nagy (ECOLO): Wat gebeurt er voor de seizoenen dit jaar?

08.08 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Voor de zomer 2004 zal het lawaai in elk geval onder het huidige niveau liggen.

08.09 Marie Nagy (ECOLO): Welke quota zullen

quotas en vigueur pour 2004 ?

08.10 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Je n'ai pas encore pris la décision.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la transposition en droit belge de la Directive 2002/30/CE" (n 1400)

09.01 Marie Nagy (ECOLO): La directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 a été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 25 septembre 2002 et prévoit la possibilité de bannir totalement certains types d'avions et d'instaurer des restrictions d'exploitation partielles.

Comment prévoyez-vous de remédier à cette omission de consultation ? Avez-vous l'intention d'utiliser ce moyen de droit pour créer un environnement plus sain pour les riverains ? Quelles restrictions d'exploitations allez-vous introduire ?

09.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): L'arrêté royal du 25/9/2003 prévoit la transposition du cadre réglementaire des mesures. Selon l'article 10 de la directive européenne, les parties intéressées, il s'agit surtout de la BIAC et des compagnies aériennes, seront consultées. D'autres mesures seront prises par arrêté ministériel.

Les mesures de restriction que j'envisage de prendre, et dont les riverains sont les bénéficiaires directs, sont l'instauration d'un quota maximal de bruit individuel de 24 pour les mouvements entre 6 et 7 heures et l'instauration d'un calendrier de *phase-out* pour les avions avec faible marge de conformité pendant la nuit.

09.03 Marie Nagy (ECOLO): Il y a une obligation de consultation du fait même de la directive !

Le **président**: Le silence du ministre est une réponse !

09.04 Marie Nagy (ECOLO): Par conséquent, l'obligation est considérée comme ne devant pas nécessairement être reprise dans un arrêté.

L'incident est clos.

in 2004 worden gehanteerd?

08.10 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Ik heb nog geen beslissing genomen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn 2002/30/EG" (nr. 1400)

09.01 Marie Nagy (ECOLO): De richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 maart 2002 werd door het koninklijk besluit van 25 september 2002 in Belgisch recht omgezet en voorziet in de mogelijkheid bepaalde types van vliegtuigen volledig te bannen en gedeeltelijke exploitatiebeperkingen in te voeren.

Hoe zal u dit tekort aan raadpleging verhelpen? Zal u dit rechtsmiddel gebruiken om voor de omwonenden een gezonder leefklimaat te scheppen? Welke exploitatiebeperkingen zal u invoeren?

09.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het koninklijk besluit van 25 september 2003 voorziet in de omzetting van het reglementair kader van de maatregelen. Conform artikel 10 van de Europese richtlijn zullen de betrokken partijen, meer bepaald BIAC en de luchtvaartmaatschappijen, geraadpleegd worden. Andere maatregelen zullen bij ministerieel besluit worden genomen.

Ik ben van plan de volgende beperkingen op te leggen, die de omwonenden rechtstreeks ten goede zullen komen: er komt een individueel maximaal geluidsquotum van 24 voor vliegbewegingen tussen 6 en 7 uur, en een *phase-out*-tijdpad voor toestellen met weinig marge om zich aan de nachtelijke geluidsnormen aan te passen.

09.03 Marie Nagy (ECOLO): De richtlijn zelf bepaalt dat de partijen geraadpleegd moeten worden!

De **voorzitter**: Het stilzwijgen van de minister is ook een antwoord.

09.04 Marie Nagy (ECOLO): Men gaat er dus van uit dat de verplichting niet noodzakelijk in een besluit moet worden gegoten.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière" (n° 1387)

10.01 **Olivier Chastel** (MR): Suivant les recommandations du Livre blanc, le gouvernement s'est engagé à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2010.

Jusqu'à présent, c'est le volet contrôle-répression qui a été mis en avant alors que vous relevez dans votre note de politique générale que l'objectif des mesures vise un changement d'attitude chez l'usager, l'invitant à un comportement responsable.

En matière de sensibilisation et d'information, quels sont les efforts consentis ? Quelle information a été donnée sur les formations complémentaires centrées sur la conduite défensive ?

10.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): L'objectif du gouvernement actuel, basé sur les conclusions des Etats généraux de la sécurité routière, est de réduire de moitié, pour 2010, le nombre de tués sur les routes. Neuf dossiers et plus de cent mesures concrètes ont été présentés.

Ces mesures sont axées sur la sensibilisation et l'information de la population. L'IBSR est chargé de cette mission qu'elle assure par la réalisation de campagnes sur la sécurité routière, la distribution d'affichettes, des spots radio, la présence d'un bus Bob, des émissions TV, les sites internet IBSR et Bob.

Concernant la conduite défensive, mes services travaillent actuellement, en collaboration avec l'IBSR, le COGA et les auto-écoles, à une révision de la matière des examens. Des critères de qualité auxquels doivent répondre les cours pour les conducteurs débutants, sont élaborés.

Les cours destinés aux conducteurs titulaires d'un permis ont pour but de les amener à adopter un comportement non agressif et préventif dans la circulation. Ils doivent être suivis dans un centre de perfectionnement à la conduite répondant aux conditions fixées par le Roi.

L'incident est clos.

11 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid" (nr. 1387)

10.01 **Olivier Chastel** (MR): Gevolg gevend aan de aanbevelingen die in het Witboek worden geformuleerd heeft de regering zich voorgenomen het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft te verminderen.

Tot nu toe werd vooral de nadruk gelegd op controle en bestraffing. In uw beleidsnota stelt u nochtans dat u met de maatregelen een mentaliteitsverandering bij de weggebruiker wil teweeg brengen opdat hij zich in het verkeer meer verantwoord zou gedragen.

Welke inspanningen werden er al gedaan op het vlak van sensibilisering en voorlichting? Hoe werd het publiek ingelicht over de mogelijkheid om zich via bijscholing een defensief rijgedrag eigen te maken?

10.02 **Minister Bert Anciaux** (*Frans*): De huidige regering stelt zich tot taak het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren. Ze baseert zich hierbij op de besluiten van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Er werden negen dossiers en meer dan honderd concrete maatregelen voorgesteld.

Die maatregelen spitsen zich toe op de sensibilisering en de voorlichting van de bevolking. Het BIVV is met die opdracht belast en zet daartoe campagnes op touw inzake verkeersveiligheid, deelt affiches uit, maakt radiospots en televisie-uitzendingen, zet een BOB-bus in en beschikt over de BIVV- en BOB-sites.

Wat het defensief rijden betreft, werken mijn diensten thans in samenwerking met het BIVV, de GOCA en de autorijscholen aan een herziening van de leerstof voor de examens. Er zullen kwaliteitscriteria worden uitgewerkt waaraan de opleidingscursussen voor beginnende bestuurders moeten voldoen.

De cursussen bestemd voor bestuurders met een rijbewijs zijn bedoeld om de betrokkenen een niet-agressief en preventief rijgedrag in het verkeer bij te brengen. Die cursussen dienen te worden gevolgd in een centrum voor voortgezette rijopleiding dat aan de door de Koning vastgestelde voorwaarden voldoet.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over

centres de perfectionnement à la conduite"
(n° 1461)

11.01 Olivier Chastel (MR): La loi du 7 février 2003 prévoit d'imposer aux titulaires du permis de conduire de suivre des cours dans un centre de perfectionnement. Toutefois, cette obligation ne pourra résulter que d'un ensemble d'arrêtés royaux précisant les modalités et les cas dans lesquels des cours seront imposés. De plus, les centres de perfectionnement devront respecter des conditions prévues dans lesdits arrêtés. Un texte réglementaire devra préciser le contenu des cours.

Quel est l'état d'avancement des différents avant-projets d'arrêtés royaux d'exécution du nouvel article 23bis de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ? Quelles sont les catégories de conducteurs concernés par l'obligation de suivre les cours ? Quelles sont les principales conditions auxquelles devront répondre les centres de perfectionnement ? Quelle est l'évaluation du coût de cette formation complémentaire ?

11.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Conformément à l'article 23bis de la loi du 16 mars 1968, modifié par l'article 5 de la loi du 7 février 2003, tout titulaire du permis de conduire belge devra suivre des cours de perfectionnement. Toutefois, aucun arrêté royal permettant à cette mesure d'entrer en vigueur n'a déjà été pris.

Mes services examinent cette question en même temps que celle du permis à étapes. L'efficacité des cours de perfectionnement n'a pas encore été démontrée. Nous devons donc comparer cette possibilité avec celles que nous offre le permis à étapes.

11.03 Olivier Chastel (MR): Je suis d'accord pour que l'on prenne des arrêtés royaux réglementant globalement le permis de conduire.

Certes, aucune étude ne prouve l'efficacité des cours de perfectionnement. Je vous invite toutefois à suivre un de ces cours pendant quatre heures. On en ressort littéralement transformé ! Si vous le souhaitez, je peux organiser un tel cours spécialement pour vous.

L'incident est clos.

12 Question de M. Olivier Chastel au ministre de

"de centra voor voortgezette rijopleiding"
(nr. 1461)

11.01 Olivier Chastel (MR): De wet van 7 februari 2003 wil de houders van een rijbewijs verplichten om lessen te volgen in een centrum voor voortgezette rijopleiding. Deze verplichting kan evenwel slechts voortvloeien uit een geheel van koninklijke besluiten die de nadere regels en de gevallen waarin lessen zullen worden opgelegd, vermelden. Bovendien zullen de centra voor voortgezette rijopleiding aan de voorwaarden in deze besluiten moeten voldoen. Een regelgevende tekst zal de inhoud van de lessen moeten verduidelijken.

Hoever staat het met de verscheidene voorontwerpen van koninklijke besluiten houdende de uitvoering van het nieuwe artikel 23bis van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer? Op welke categorieën van bestuurders heeft de verplichting om lessen te volgen betrekking? Welke zijn de voornaamste voorwaarden waaraan de centra voor voortgezette rijopleiding zullen moeten voldoen? Hoeveel zal deze aanvullende opleiding kosten?

11.02 Minister Bert Anciaux (Frans): In overeenstemming met artikel 23bis van de wet van 16 maart 1968, gewijzigd bij artikel 5 van de wet van 7 februari 2003, zal iedere houder van een Belgisch rijbewijs lessen moeten volgen in een centrum voor voortgezette rijopleiding. Er werd echter nog geen koninklijk besluit genomen om deze maatregel in werking te doen treden.

Mijn diensten onderzoeken de kwestie, en buigen zich ook over het stapsgewijze rijbewijs. De doeltreffendheid van de bijscholing werd voornamelijk niet aangetoond. Wij moeten die mogelijkheid vergelijken met de mogelijkheden van het stapsgewijze rijbewijs.

11.03 Olivier Chastel (MR): Ik ben het ermee eens dat de koninklijke besluiten houdende een globale regeling voor het rijbewijs vastgesteld worden.

Er zijn inderdaad geen studies aan de hand waarvan de doeltreffendheid van de voortgezette rijopleiding bewezen wordt. Ik raad u toch eens aan zo'n cursus van vier uur te volgen. Je bent gewoon een ander mens naderhand! Als u wil, kan ik zo'n cursus speciaal voor u organiseren.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de

la Mobilité et de l'Economie sociale sur "une éventuelle réforme du système d'immatriculation des véhicules" (n° 1436)

12.01 Olivier Chastel (MR): Des fédérations du secteur automobile ont proposé une réforme par laquelle l'immatriculation serait désormais liée au véhicule et non plus au conducteur. Un des objectifs de cette réforme serait d'assurer un meilleur suivi des véhicules hors d'usage. Les Régions soutiendraient cette proposition.

Que pense le ministre de cette initiative ? Quels contacts ont eu lieu entre les autorités fédérales et régionales en ce qui concerne le suivi des véhicules à détruire ?

12.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): La proposition que vous citez vise à un changement complet du mode d'immatriculation. Un groupe de travail se penchera sur cette question qui aura de nombreuses conséquences, notamment informatiques et budgétaires.

Par souci de bonne gestion, je souhaite prendre le temps de la réflexion. Les gouvernements wallon et bruxellois soutiennent en tous cas la proposition. La capacité actuelle des centres de destruction est insuffisante et certains démolisseurs échappent à tout contrôle. Nous devons donc déplorer une fraude due à la disparition de véhicules.

12.03 Olivier Chastel (MR): Votre réponse est pleine de bon sens. Je suis moi-même séduit par la proposition des fédérations du secteur automobile mais elle aura de nombreuses conséquences. Quand les conclusions du groupe de travail seront-elles disponibles ?

12.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Je n'en ai aucune idée. Mais soyez rassuré: nous souhaitons bel et bien étudier l'impact de cette mesure.

L'incident est clos.

13 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la signalétique dans les gares et aux abords de celles-ci" (n° 1467)

13.01 Olivier Chastel (MR) : Le Comité consultatif des Usagers de la SNCB a récemment rédigé un avis relatif à la signalétique dans certaines gares et aux abords de celles-ci. Globalement, le Comité

minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een mogelijke hervorming van het registratiesysteem van de voertuigen" (nr. 1436)

12.01 Olivier Chastel (MR): Federaties van de autosector stelden voor het inschrijvingsstelsel voor voertuigen te wijzigen. De nummerplaat zou voortaan met het voertuig en niet langer met de bestuurder verbonden zijn. Zo zou onder meer beter kunnen worden nagegaan wat gebeurt met voertuigen die uit het verkeer worden genomen. De Gewesten zouden dat voorstel steunen.

Wat denkt de minister van dat initiatief? Welke contacten waren er al tussen de federale en de gewestoverheden in verband met de follow-up van de voertuigen die voor de sloophamer bestemd zijn?

12.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het voorstel waarnaar u verwijst wil de inschrijving van de voertuigen helemaal omgooien. Een werkgroep zal zich over die aangelegenheid buigen. Een dergelijke hervorming heeft verstrekkende gevolgen, onder meer op het vlak van de informatica en op begrotingsvlak.

Met het oog op een goed beheer, wens ik eerst over dit voorstel na te denken. Het Waals en het Brussels Gewest zijn hier alvast voor te vinden.

Er zijn op dit ogenblik onvoldoende erkende centra voor het slopen van voertuigen en een aantal slopers ontsnapt aan elke controle, wat de deur openzet voor fraude, aangezien sommige voertuigen gewoon verdwijnen.

12.03 Olivier Chastel (MR): Uw antwoord getuigt van veel gezond verstand. Ik vind het voorstel van de federaties van de automobielsector zelf best aantrekkelijk, maar het zal heel wat consequenties hebben. Wanneer zullen we over de conclusies van de werkgroep kunnen beschikken?

12.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Geen idee. Maar wees gerust: wij zijn wel degelijk van plan de impact van die maatregel te onderzoeken.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 1467)

13.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité voor de gebruikers van de NMBS heeft onlangs in een advies zijn ongenoegen geuit over het feit dat er in een aantal stations en hun

déplore une insuffisance générale.

La SNCB affirme vouloir accroître la qualité de son offre mais elle ne peut le faire sans fournir des informations élémentaires. Dès lors, les accès aux quais seront-ils clairement indiqués à partir de la voie publique ? Ces accès renseigneront-ils également la direction principale des trains ? Les panneaux éclairés seront-ils maintenus dans les lieux qui en sont pourvus ? Les autres en seront-ils progressivement équipés à l'occasion du renouvellement ou du rehaussement des quais ? Les quais dotés de plusieurs sorties seront-ils renseignés ? Se propose-t-on de mentionner les autres moyens de transport qui desservent la gare via un pictogramme ou toute autre information ?

13.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Les entrées secondaires sont rapidement connues des utilisateurs réguliers; une indication de l'entrée principale doit inciter les autres à passer par les guichets.

L'indication de la destination principale sur un quai jouerait son rôle si les trains passaient toujours sur la même voie pour la même destination, ce qui n'est pas le cas. Placer les horaires près de l'entrée des gares permet aux voyageurs de s'orienter correctement.

Le placement de caissons éclairés indiquant le nom de la gare reste la norme.

Signaler ou non plusieurs sorties est à décider au cas par cas en analysant les coûts bénéfiques.

J'admets que la SNCB puisse encore faire un effort pour mieux indiquer les correspondances avec les bus devant les petites gares.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.04.

onmiddellijke omgeving onvoldoende duidelijke informatie voor de reiziger is. Die vaststelling kan bovendien worden veralgemeend.

De NMBS verklaart dat zij de kwaliteit van haar aanbod wil verbeteren, iets wat echter onmogelijk is als men er niet in slaagt de reizigers elementaire informatie aan te bieden. Zal de toegang naar de perrons duidelijk worden aangegeven van op de openbare weg? Zal de hoofdbestemming van de treinen aan de ingang worden aangeduid? Zullen de thans aanwezige verlichte aanduidingen behouden blijven? Zullen de andere stations ermee worden uitgerust in functie van hun modernisering of de verhoging van de perrons? Zullen de perrons met meer dan een uitgang als dusdanig worden aangegeven? Zal met een pictogram of op een andere wijze worden vermeld welke andere vervoermiddelen het station aandoen?

13.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Reizigers die vaak in het station komen, weten al snel waar de zij-ingangen zijn. De anderen moeten, middels een bord waarop de hoofdingang aangegeven wordt, naar de lokettenzaal gedirigeerd worden.

De vermelding van de belangrijkste bestemming op het perron zou nuttig zijn als de treinen met een bepaalde bestemming altijd over hetzelfde spoor zouden rijden. Wat dus niet zo is. Aan de hand van een dienstregeling bij de ingang van het station kan de reiziger precies weten welke trein hij waar en wanneer moet nemen.

Het gebruik van lichtbakken met vermelding van het station blijft de regel.

Of het aangewezen is verscheidene uitgangen al dan niet aan te geven, moet individueel worden bekeken na een kosten-batenanalyse.

Ik geef toe dat de NMBS nog een extra inspanning kan doen om verbindingen met de bus voor kleinere stations duidelijker aan te geven.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.04 uur.

