



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

vendredi

vrijdag

14-05-2004

14-05-2004

Après-midi

Namiddag

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

19/5/2004, 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*

19/5/2004, 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 (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

INHOUD

Question de M. Tony Van Parys au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la deuxième carte de stationnement pour riverains" (n° 2815) <i>Orateurs: Tony Van Parys, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	1	Vraag van de heer Tony Van Parys aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de tweede bewonerskaart" (nr. 2815) <i>Spreekers: Tony Van Parys, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie	1
Questions jointes de	2	Samengevoegde vragen van	2
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la réinstauration de l'ancienne route Chabert" (n° 2576)	2	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de herinvoering van de voormalige route Chabert" (nr. 2576)	2
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le plan de dispersion des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2578)	2	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 2578)	2
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les travaux sur les pistes envisagés par BIAC pour l'été 2004" (n° 2766)	2	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werken aan de landingsbanen die BIAC in de zomer van 2004 zou willen laten uitvoeren" (nr. 2766)	2
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les composantes sur l'Oostrand" (n° 2767)	2	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de windcomponenten boven de Oostrand" (nr. 2767)	2
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les composantes de vents" (n° 2768)	2	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de windcomponenten" (nr. 2768)	2
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "l'harmonisation des normes sonores à proximité de l'aéroport de Zaventem" (n° 2769)	2	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de harmonisatie van de geluidsnormen met betrekking tot de luchthaven van Zaventem" (nr. 2769)	2
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les composantes de vent normalisées à mettre en oeuvre à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2831)	2	- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de invoering van genormaliseerde windcomponenten op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 2831)	2
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la normalisation des normes de vent" (n° 2873)	2	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normalisatie van de windnormen" (nr. 2873)	2
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel comme préalable à un plan de répartition équitable de vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2891) <i>Orateurs: Marie Nagy, Bart Laeremans, François-Xavier de Donnea, Simonne Creyf, Olivier Maingain, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	2	- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het opmaken van een reëel geluidskadaster als voorwaarde voor een billijk spreidingsplan voor de vluchten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2891) <i>Spreekers: Marie Nagy, Bart Laeremans, François-Xavier de Donnea, Simonne Creyf, Olivier Maingain, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie	2

Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la ressemblance entre la photo d'un permis de conduire et la physionomie du titulaire" (n° 2374)

Orateurs: **Melchior Wathelet, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

19

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de gelijkenis van de foto op het rijbewijs met de fysionomie van de houder" (nr. 2374)

Sprekers: **Melchior Wathelet, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

19

Question de Mme Magda De Meyer au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la publicité électorale" (n° 2827)

Orateurs: **Magda De Meyer, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

19

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkiezingsreclame" (nr. 2827)

Sprekers: **Magda De Meyer, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

19

Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le refus, dans le cadre de la loi sur la circulation routière, de faire une exception pour les médecins généralistes ou autres ainsi que pour les ambulanciers en stationnement illicite pour cause d'urgence" (n° 2781)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

20

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de weigering een uitzondering te maken in de verkeerswet voor huisartsen, andere geneesheren of ambulanciers bij fout parkeren omwille van een noodgeval" (nr. 2781)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

20

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

du

VENDREDI 14 MAI 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

VRIJDAG 14 MEI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.39 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Tony Van Parys au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la deuxième carte de stationnement pour riverains" (n° 2815)

01.01 Tony Van Parys (CD&V): Le problème de la deuxième carte de riverain pour le stationnement résidentiel a déjà été abordé à plusieurs reprises au sein de cette commission. Le CD&V estime que les ménages qui disposent de deux véhicules doivent également pouvoir faire usage du stationnement résidentiel. C'est important si l'on souhaite accroître l'attrait du logement dans le centre-ville.

En décembre 2003, le ministre Anciaux a annoncé qu'il adapterait l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991. Est-ce chose faite aujourd'hui ? Quand la délivrance d'une deuxième carte de riverain pour le stationnement résidentiel sera-t-elle possible ?

01.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'arrêté ministériel sera publié prochainement au *Moniteur belge* et entrera en vigueur au 1^{er} juin 2004. A compter de cette date, les autorités communales pourront déterminer de manière autonome combien de cartes de stationnement elles délivreront. Les cartes de riverain distribuées avant le 1^{er} juin 2004 resteront valables jusqu'au jour de leur échéance.

01.03 Tony Van Parys (CD&V): Voilà une réponse claire. Je me réjouis de l'introduction prochaine de la deuxième carte de stationnement destinée aux habitants des centres-villes.

De vergadering wordt geopend om 14.39 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Tony Van Parys aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de tweede bewonerskaart" (nr. 2815)

01.01 Tony Van Parys (CD&V): De problematiek van de tweede kaart voor bewonersparkeren is in deze commissie al meermaals aan de orde geweest. CD&V vindt dat ook gezinnen die over twee auto's beschikken, van het bewonersparkeren gebruik moeten kunnen maken. Dat is belangrijk in het licht van het aantrekkelijk maken van het wonen in het stadscentrum.

In december 2003 kondigde minister Anciaux aan dat hij het ministerieel besluit van 18 december 1991 zou aanpassen. Is dit ondertussen al gebeurd? Wanneer zal de tweede parkeerkaart voor bewoners mogelijk zijn?

01.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het ministerieel besluit zal eerstdaags in het *Belgisch Staatsblad* worden gepubliceerd en zal vanaf 1 juni 2004 in werking treden. De gemeentelijke overheden zullen vanaf die datum autonoom kunnen bepalen hoeveel parkeerkaarten ze uitreiken. De bewonerskaarten die uitgereikt werden voor 1 juni 2004, zullen geldig blijven tot aan hun vervaldag.

01.03 Tony Van Parys (CD&V): Dit is een duidelijk antwoord. Ik ben blij dat de tweede parkeerkaart voor stadscentrumbewoners binnenkort een realiteit zal zijn.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la réinstauration de l'ancienne route Chabert" (n° 2576)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le plan de dispersion des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2578)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les travaux sur les pistes envisagés par BIAC pour l'été 2004" (n° 2766)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les composantes sur l'Oostrand" (n° 2767)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les composantes de vents" (n° 2768)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "l'harmonisation des normes sonores à proximité de l'aéroport de Zaventem" (n° 2769)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les composantes de vent normalisées à mettre en oeuvre à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2831)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la normalisation des normes de vent" (n° 2873)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel comme préalable à un plan de répartition équitable de vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2891)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Le ministre avait promis de nouvelles diminutions du bruit des avions à la source et une répartition équitable des nuisances sonores générées par Bruxelles-National. Un an plus tard, il a modifié à de nombreuses reprises les routes de départ au-dessus de Bruxelles et de sa périphérie.

Le rétablissement de la route Chabert, qui survole les quartiers les plus densément peuplés de la capitale, résulte-t-il d'une décision du ministre ou y a-t-il eu concertation avec le gouvernement fédéral et le gouvernement régional concerné, et plus particulièrement avec le ministre de l'environnement de ce dernier ?

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de herinvoering van de voormalige route Chabert" (nr. 2576)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 2578)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werken aan de landingsbanen die BIAC in de zomer van 2004 zou willen laten uitvoeren" (nr. 2766)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de windcomponenten boven de Oostrand" (nr. 2767)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de windcomponenten" (nr. 2768)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de harmonisatie van de geluidsnormen met betrekking tot de luchthaven van Zaventem" (nr. 2769)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de invoering van genormaliseerde windcomponenten op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 2831)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normalisatie van de windnormen" (nr. 2873)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het opmaken van een reëel geluidskadaster als voorwaarde voor een billijk spreidingsplan voor de vluchten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2891)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): De minister had beloofd dat hij het vliegtuiglawaai nog meer aan de bron zou aanpakken en dat hij zou ijveren voor een billijke spreiding van de geluidsoverlast die door Brussel-Nationaal wordt veroorzaakt. Een jaar later stellen we vast dat hij de vertrekroutes boven Brussel en omstreken herhaaldelijk heeft verlegd.

Heeft de minister zelf beslist de Chabert-route die over de dichtstbevolkte wijken van de hoofdstad loopt te heropenen of heeft hij hierover overleg gepleegd met de federale regering en de regering van het betrokken gewest, en in het bijzonder met de Brusselse minister van Leefmilieu?

A-t-il été procédé à une évaluation des nuisances supplémentaires et du nombre de personnes exposées à ces nuisances ?

Le ministre s'est-il concerté avec les services de secours et avec Mme Véronique Paulus de Châtelet, gouverneur de l'Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, en charge de la protection civile ?

Au lieu de la répartition du bruit que vous aviez annoncée, on assiste au contraire à une concentration des survols sur l'Oostrand. Comment expliquez-vous que cette zone soit survolée pendant de longues plages horaires, alors que votre programme ne le prévoyait pas et que les vents ne le requièrent pas ? Comptez-vous relever les composantes de vent arrière acceptables lors des atterrissages et décollages à Bruxelles-National ? Quelle a été l'évolution des composantes de vents admises pour l'utilisation des différentes pistes de Zaventem et les raisons qui vous ont poussé à modifier votre position en la matière ?

02.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Comme prévu, le délai imparti pour l'harmonisation des normes de bruit n'a pas été respecté. La concertation avec les Régions est laborieuse, en dépit de toutes les déclarations ronflantes. Les négociations avec la Région de Bruxelles-Capitale, en particulier, ne se déroulent certainement pas dans une atmosphère sereine. Les instances bruxelloises reprochent au ministre un manque de concertation et estiment que tous les moyens ont été épuisés. Elles avaient donc annoncé leur intention d'entamer le 27 avril 2004 une action juridique contre le plan de dispersion. On ignore ce qu'il en est exactement dans la réalité.

Les autorités bruxelloises ne s'expriment que sous la forme de déclarations virulentes et de reproches. Le véritable objectif du ministre bruxellois Gosuin est de liquider purement et simplement Zaventem et de créer un nouvel aéroport dans un endroit très éloigné en Wallonie. Nous prêtons davantage de crédibilité au ministre Anciaux qu'au ministre bruxellois, mais nous sommes curieux de savoir ce que pense le ministre de cette situation problématique.

Il existe également une grande confusion en ce qui concerne les mesures de bruit. Il est temps de clarifier les choses à cet égard.

Entre-temps, la Région de Bruxelles-Capitale a déjà annoncé une action en référé à l'encontre de BIAC, une action devant le Conseil d'Etat et, en

Heeft u een onderzoek laten uitvoeren naar de bijkomende hinder en naar het aantal personen dat hiervan het slachtoffer is?

Heeft de minister overleg gepleegd met de hulpdiensten en met de gouverneur van het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad, mevrouw Véronique Paulus de Châtelet, die bevoegd is voor de civiele bescherming?

De hinder wordt niet gespreid, zoals u had aangekondigd. Integendeel, de vluchten worden boven de Oostrand geconcentreerd. Hoe verklaart u dat deze zone gedurende lange tijdsblokken wordt overvlogen, terwijl uw plan hier niet in voorzag en de windsterkte en -richting het niet vereist? Bent u van plan de rugwindcomponenten op te trekken, die tijdens het landen en opstijgen op Brussel-Nationaal aanvaardbaar zijn? Hoe zijn de toegelaten windcomponenten voor de verschillende start- en landingsbanen van Zaventem geëvalueerd? Welke redenen hebben u ertoe gebracht uw standpunt ter zake te wijzigen?

02.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Zoals voorspeld werd de vooropgestelde termijn voor de harmonisering van de geluidsnormen niet gehaald. Het overleg met de Gewesten verloopt stroef, alle ronkende verklaringen ten spijt. Zeker in de onderhandelingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt er weinig te merken van een goede sfeer. Brussel verwijt de minister een gebrek aan overleg en is van oordeel dat alle middelen uitgeput zijn. Brussel had dan ook aangekondigd op 27 april 2004 een juridische procedure te beginnen tegen het spreidingsplan. Het is niet duidelijk of dat ook werkelijk is gebeurd.

Uit Brussel komen niets dan scherpe uitspraken en verwijten. De echte bedoeling van Brussels minister Gosuin is om Zaventem gewoon op te doeken en ergens ver weg in Wallonië een nieuwe luchthaven te creëren. We vinden minister Anciaux geloofwaardiger dan de Brusselse excellentie, maar willen wel eens weten wat de minister denkt van deze problematische situatie.

Er bestaat ook grote onduidelijkheid over de geluidsmetingen. Het is tijd dat hier klaarheid in komt.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft inmiddels al een kort geding tegen BIAC aangekondigd, een rechtszaak voor de Raad van State en nog een burgerlijke procedure. Welke Brusselse ministers

autre, une procédure civile. Quels sont les ministres bruxellois concernés par ces actions?

zijn daarbij betrokken?

02.03 François-Xavier de Donnea (MR): Depuis que j'ai eu l'occasion de vous interroger, la semaine passée, la situation sur le terrain se détériore. Et les choses ne s'arrangent pas avec la Région de Bruxelles-Capitale. Il devient de plus en plus difficile de trouver une solution au problème.

02.03 François-Xavier de Donnea (MR): Sinds vorige week, toen ik u reeds enkele vragen over dit onderwerp stelde, is de toestand in het veld verslechterd. Bovendien is de verstandhouding met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoek. Het wordt steeds moeilijker om een oplossing voor het probleem te vinden.

J'ai, tout d'abord, sept questions techniques. Quelle est la définition technique d'une « composante de vent normalisée », notion que vous avez annoncé vouloir faire accepter afin de gommer certains effets pervers du plan ? Qui va calculer les valeurs de ces nouvelles normes ? Seront-elles soumises à l'approbation des associations représentatives des pilotes ? Des normes spécifiques seront-elles retenues pour la piste 02/20, qui est en pente et plus courte que les deux autres ?

Eerst en vooral wil ik u zeven technische vragen stellen. Wat is de technische omschrijving van een "genormaliseerde windcomponent"? U kondigde aan dat u dit begrip algemeen gangbaar wenst te maken om bepaalde nadelige gevolgen van het plan op te heffen. Wie zal de waarden van die nieuwe normen berekenen? Zullen zij ter goedkeuring aan de belangenverenigingen van de piloten worden voorgelegd? Zullen specifieke normen worden uitgewerkt voor baan 02/20, die afbelt en korter is dan de twee andere?

L'adoption de « composantes de vent normalisées » acceptables par les pilotes du point de vue sécurité permettra-t-elle d'augmenter le nombre de nuits scindées sur la piste 02/20 et dans quelle proportion ? Comment le ministre explique-t-il que, dans la nuit du samedi au dimanche, alors que les avions partent de la piste 25 gauche, la majorité des départs survolent l'Oostrand à très basse altitude par des procédures virant à 700 ou 1.700 pieds ? Pour quelle raison n'utilise-t-on pas, pendant cette nuit spécifique, les procédures « Zoulou » utilisées le mercredi soir quand tous les départs se font uniquement depuis la 25 droite afin d'éviter le survol de nouvelles zones auparavant non survolées ?

Zal de invoering van door de piloten als veilig beschouwde "genormaliseerde windcomponenten" ertoe leiden dat het aantal *split nights* op baan 02/20 wordt verhoogd en zo ja, in welke verhouding? Hoe verklaart de minister het feit dat in de nacht van zaterdag op zondag, wanneer de vliegtuigen opstijgen van baan 25 links, het merendeel van de opstijgende vliegtuigen zeer laag over de Oostrand vliegt en op 700 of 1.700 voet hoogte een bocht nemen? Waarom vliegt men zaterdagnacht niet volgens de procedures die woensdagavond van kracht zijn en waarbij alle vliegtuigen opstijgen van baan 25 rechts om niet over nieuwe zones te vliegen die voorheen niet overvlogen werden?

J'ai aussi quatre questions politiques. Où en est le dialogue avec la Région de Bruxelles-Capitale ? Ne serait-il pas opportun de mettre en œuvre immédiatement un plan d'isolation acoustique dans les zones où il y aura inévitablement des nuisances acoustiques ? Ne pensez-vous pas que, face au marasme actuel, on devrait revenir à la situation d'avant octobre 2001, le temps d'établir un cadastre du bruit basé sur des mesures et non sur des modèles théoriques, qui ont des limites ? Poursuit-on des études relatives au délestage de l'aéroport via la création d'un deuxième aéroport ?

Ik heb ook vier vragen van politieke aard. Hoe ver staan de gesprekken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Zou het niet gepast zijn om meteen een geluidsisolatieplan aan te wenden in de gebieden waar er onvermijdelijk geluidsoverlast zal zijn? Zou het, gelet op de huidige malaise, niet beter zijn terug te keren naar de toestand van voor oktober 2001, in afwachting van een geluidskadaster dat op metingen steunt en niet op theoretische modellen, die toch beperkt zijn? Wordt er verder onderzoek gevoerd naar mogelijkheden om de luchthaven te ontlasten door middel van de oprichting van een tweede luchthaven?

02.04 Simonne Creyf (CD&V): Je souhaite poser plusieurs questions concrètes au ministre en ce qui concerne le plan de dispersion ainsi que sa mise en œuvre. Au cours de ces dernières semaines,

02.04 Simonne Creyf (CD&V): Ik heb een aantal concrete vragen over het spreidingsplan en de uitvoering ervan. Welke gemeenten werden de voorbije weken minder overvlogen dan gepland in

quelles communes ont-elles été moins survolées que prévu dans le plan de dispersion ? Des plaintes ont-elles été déposées ? Quels experts sont-ils chargés de l'étude sur les normes de vent et quels en sont les résultats ? La différenciation des normes de vent permettra-t-elle de réduire les nuisances pour les habitants des périphéries nord et est ? Où en est la concertation relative à l'harmonisation des normes de bruit et pourquoi cette concertation dure-t-elle aussi longtemps ? Pourquoi en arrive-t-on seulement maintenant à la conclusion qu'il faut épargner les noyaux habités ? Des primes à l'isolation ont-elles déjà été versées ? Combien d'habitations ont-elles déjà été isolées et où se situent-elles ?

02.05 François-Xavier de Donnea (MR): J'entends par là, la période d'avant la ministre Durant.

02.06 Simonne Creyf (CD&V): Le retour au modèle de la concentration est en tout cas impossible.

02.07 François-Xavier de Donnea (MR): Nous avons nettement moins de plaintes à Bruxelles avant l'entrée en fonction de la ministre Durant.

02.08 Simonne Creyf (CD&V): C'est exact. Ce dossier est très politisé. Il y a d'abord eu la ministre Durant, puis le premier ministre Verhofstadt et le modèle de la concentration. Aujourd'hui, le monde politique n'est plus en mesure de résoudre le problème. Quoi qu'il en soit, nous avons de plus hautes ambitions pour l'aéroport national que M. de Donnea, qui voudrait en faire un aéroport régional.

Le **président:** C'est le ministre que l'on interroge et pas les autres membres de la commission.

02.09 Olivier Maingain (MR): Je reviens avec un point particulier: la réalisation, prévue par la déclaration gouvernementale, d'un cadastre de bruit réel préalablement à un plan de répartition équitable de vols à Bruxelles-National.

Alors que l'arrêt du Conseil d'Etat du 17 mars dernier demande d'adopter un tel cadastre dans un délai rapproché, ce dossier n'avance pas. De la conférence de presse du ministre Gosuin, à la suite de laquelle j'ai aussi posé des questions, il apparaît que l'écart entre le modèle théorique du cadastre de bruit et ce qui est perçu par les habitants est important. Les mesures effectuées par les sonomètres de l'IBGE montrent cet écart et la sous-

het spreidingsplan? Waren er klachten? Welke experts voeren het onderzoek naar de windnormen wat zijn hun bevindingen? Zal de differentiatie van de windnormen zorgen voor minder hinder in de Noordrand en Oostrand? Hoe ver staat het overleg over de harmonisering van de geluidsnormen en waarom blijft dat overleg zo lang aanslepen? Waarom komt men pas nu tot de vaststelling dat de dorpskernen moeten worden ontzien? Werden al isolatiepremies uitbetaald? Hoeveel huizen werden al geïsoleerd en waar liggen ze?

02.05 François-Xavier de Donnea (MR): Ik bedoel daarmee de periode voor minister Durant.

02.06 Simonne Creyf (CD&V): In elk geval is terugkeren naar de concentratiegedachte onmogelijk.

02.07 François-Xavier de Donnea (MR): Voor het aantreden van minister Durant hadden we in Brussel veel minder klachten.

02.08 Simonne Creyf (CD&V): Inderdaad. Het dossier is sterk gepolitiseerd. Eerst was er minister Durant en dan premier Verhofstadt met de concentratie-idee. Nu kan de politiek het probleem niet meer oplossen. Wij hebben in elk geval meer ambities voor de nationale luchthaven dan de heer de Donnea, die er een regionale luchthaven van wil maken.

De **voorzitter:** Het is de bedoeling dat men de minister ondervraagt, niet de andere commissieleden.

02.09 Olivier Maingain (MR): Ik kom terug op een specifiek punt. In de regeringsverklaring werd aangekondigd dat er eerst een geluidskadaster die naam waardig moest opgesteld worden vooraleer er sprake kon zijn van een billijk spreidingsplan van de vluchten uit Brussel-Nationaal.

Hoewel in het arrest van de Raad van State van 17 maart jongstleden werd aangedrongen op een snelle realisatie van dit kadaster komt er geen schot in de zaak. Uit de persconferentie van minister Gosuin – naar aanleiding waarvan ik ook een aantal vragen heb gesteld – kan worden afgeleid dat er een grote kloof is tussen het theoretisch model van het geluidskadaster en wat de inwoners zelf ervaren. De metingen die met de

estimation manifeste des nuisances sonores : le nombre de passages bruyants est de trois à quatre fois supérieur aux prévisions fournies. A cela s'ajoutent un manque d'objectivation et une minimisation des effets sur la santé des riverains. Ce cadastre apparaît dès lors inadapté.

D'abord, sur base de votre cadastre théorique, les passages d'avions ne sont considérés que pour des valeurs de bruit au-dessus de 70 décibels. Or, les études scientifiques montrent – contrairement à ce qu'affirment vos experts – que le critère de référence est de 45 décibels dans les maisons.

Ensuite, ce n'est pas la moyenne annuelle mais l'intensité des pics de bruit qu'il faut considérer. Sinon, on est en décalage avec la vie des habitants, qui connaissant des pics dix à quinze fois supérieurs aux normes admissibles.

Troisièmement, l'impact réel sur la santé est négligée et ne repose sur aucune base scientifique.

Enfin, votre cadastre théorique ne considère que des moyennes calculées sur base annuelle, alors qu'il y a des moments de fortes expositions.

Dès lors, où en est l'élaboration du cadastre objectif de bruit, conformément à la déclaration gouvernementale ? Ce cadastre sera-t-il réalisé contradictoirement, c'est-à-dire en collaboration avec les Régions ? Quels instruments sonométriques seront utilisés ? Où seront-ils placés, pour permettre la représentativité ? En la matière, la Région de Bruxelles a pris des mesures, mais pas la Région flamande. Que répond le ministre aux critiques émises sur base d'analyses scientifiques ? Compte-t-il réévaluer les effets du plan de dispersion sur la santé publique et la qualité de l'environnement ? Où en est le programme d'isolation acoustique ?

02.10 Marie Nagy (ECOLO): Il y a une question qui n'a pas été posée. Des rumeurs courent sur des travaux importants envisagés par la BIAC, dans le courant de l'été 2004 et ce pendant quarante jours, au croisement des pistes 20 et 25

geluidsmeters van het BIM werden uitgevoerd bewijzen dat er een verschil in perceptie is en dat de hinder veroorzaakt door het vliegtuiglawaai schromelijk wordt onderschat. Het aantal vluchten met lawaaihinder ligt drie- tot viermaal hoger dan wat voorspeld was. Daarbij komt nog dat er een gebrek aan objectivering is en dat de negatieve gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden geminimaliseerd worden. Dit kadaster lijkt bijgevolg niet met de werkelijkheid te stroken.

In de eerste plaats houdt uw theoretisch kadaster enkel rekening met vliegtuigen die meer dan 70 decibel produceren. Uit wetenschappelijke studies blijkt echter, en dit in tegenspraak met wat uw deskundigen beweren, dat het referentiecriterium op 45 decibel in de woning ligt.

Vervolgens moet men niet vertrekken van het jaargemiddelde maar van de intensiteit van de geluidspieken. Zoniet is men ver verwijderd van wat de inwoners dagelijks ervaren. Ze worden immers geconfronteerd met geluidspieken die tien- tot vijftienmaal hoger liggen dan de aanvaardbare normen.

Ten derde wordt de echte weerslag op de gezondheid veronachtzaamd en werd die niet wetenschappelijk aangetoond.

Ten slotte gaat uw theoretisch kadaster enkel uit van gemiddelden die op jaarbasis worden berekend, terwijl er op bepaalde tijdstippen sterke geluidshinder is.

Hoe zit het bijgevolg met de uitwerking van een objectief geluidskadaster, zoals dat in de regeringsverklaring vermeld staat ? Zal dat kadaster op basis van hoor en wederhoor, en dus in samenwerking met de Gewesten, worden gerealiseerd ? Welke sonometrische instrumenten zullen worden gebruikt ? Waar zullen zij worden geplaatst, teneinde de representativiteit te waarborgen ? Het Brussels Gewest heeft ter zake maatregelen getroffen, maar dat geldt niet voor het Vlaams Gewest. Wat is het antwoord van de minister op de kritiek die op grond van wetenschappelijke analyses werd geformuleerd ? Zal hij de gevolgen van het spreidingsplan voor de volksgezondheid en de kwaliteit van het leefmilieu opnieuw evalueren ? Hoe zit het met het akoestisch isolatieprogramma ?

02.10 Marie Nagy (ECOLO): Er is één vraag die niet werd gesteld. Het gerucht wil dat BIAC tijdens de zomer van 2004 gedurende veertig dagen ingrijpende werken aan de kruising van de banen 20 en 25 rechts zal uitvoeren. Daardoor zou baan

droite de l'aéroport, ce qui impliquerait une utilisation encore plus intensive de la piste 02/20.

02/20 nog vaker worden gebruikt.

Confirmez-vous ou non ces informations? Si des travaux imposant une modification de l'utilisation des pistes sont programmés, veillerez-vous à en informer la population dans les meilleurs délais? La période d'été est-elle vraiment le bon moment pour imposer aux habitants de la périphérie Est un tel calvaire pendant quarante jours?

Bevestigt u deze informatie? Als er werken zijn gepland die een wijziging van het gebruik van de start- en landingsbanen vereisen, zal u de bevolking er dan zo snel mogelijk van op de hoogte brengen? Is de zomerperiode echt het gepaste ogenblik om de inwoners van de Oostrand gedurende veertig dagen een dergelijke beproeving te doen ondergaan?

02.11 Bert Anciaux, ministre (*en français*): S'agissant de la première question posée par Mme Nagy, je confirme l'introduction d'une route au départ de la piste 25R en direction de la balise de Chièvres durant le week-end.

Cette décision n'est pas unilatérale puisqu'elle a été discutée et approuvée au Conseil des ministres du 3 décembre 2003.

Par ailleurs, plusieurs concertations ont eu lieu avec le ministre bruxellois de l'Environnement ainsi qu'entre les deux Régions concernées.

02.11 Minister Bert Anciaux (Frans): Wat de eerste vraag van mevrouw Nagy betreft, bevestig ik de invoering, tijdens het weekend, van een route die vertrekt vanaf baan 25R in de richting van het baken van Chièvres. Dit is geen eenzijdige beslissing, aangezien zij in de Ministerraad van 3 december 2003 werd besproken en goedgekeurd.

Voorts werd verscheidene keren overleg gepleegd met de Brusselse minister van Leefmilieu en met de twee betrokken Gewesten.

(*En néerlandais*) Les nuisances sonores ont été évaluées pour l'ensemble du plan de dispersion. Le nombre de personnes incommodées va diminuer et dans le centre de Bruxelles, un moins grand nombre d'habitants sera exposé aux nuisances sonores nocturnes.

(*Nederlands*) De geluidsoverlast werd geëvalueerd voor het totale spreidingsplan. Het aantal gehinderden zal verminderen en in Brussel-centrum worden minder inwoners aan nachtelijke geluidshinder blootgesteld.

Il ressort d'une évaluation analytique des risques que le risque opérationnel est gérable compte tenu des règles de navigabilité des avions et des procédures de sécurité applicables aux vols.

Uit een analytische risicostudie blijkt dat het operationele risico beheersbaar is, rekening houdend met de luchtwaardigheidsregels van de vliegtuigen en de veiligheidsprocedures voor vluchten.

(*En français*) S'agissant de la deuxième question posée par Mme Nagy, la piste 02 devait initialement être utilisée à raison d'un samedi sur deux. L'utilisation théorique était donc de 50% des samedis tandis que les limites de vent en vigueur étaient de 40%. Ces dernières ont été modifiées. Dès lors, il a été décidé d'utiliser systématiquement la piste 02 le samedi et la piste 25R lorsque les limites admises sont dépassées. Statistiquement, la piste 02 sera utilisée à concurrence de 35% ce qui reste proche de l'équilibre consensuel initialement prévu.

(*Frans*) Wat de tweede vraag van mevrouw Nagy betreft, zou baan 02 oorspronkelijk één zaterdag op twee worden gebruikt. Het theoretisch gebruik was dus 50% van de zaterdagen, terwijl de van kracht zijnde windlimieten 40% beliepen. Die laatste werden gewijzigd. Bijgevolg werd beslist op zaterdag stelselmatig gebruik te maken van de baan 02 en van de baan 25R wanneer de toegestane limieten worden overschreden. Statistisch gezien zal de baan 02 ten belope van 35% worden gebruikt, waardoor men niet ver afwijkt van het consensueel evenwicht dat oorspronkelijk was vastgesteld.

Au cours des quatre week-ends précédents, la piste 25R a été utilisée 2,5 fois et la piste 02 1,5 fois. Cette mesure a été décidée en concertation avec Belgocontrol.

Tijdens de voorbije vier week-ends werd de baan 25R 2,5 maal gebruikt en de baan 02 1,5 maal. Die beslissing werd in overleg met Belgocontrol genomen.

En réponse à la troisième question posée par Mme Nagy, des travaux d'entretiens seront effectués au

Op de derde vraag van mevrouw Nagy antwoord ik dat op de baan 25R en op de kruising ervan met de

cours du mois d'août sur la piste 25R et à son intersection avec la piste 02/20. BIAC s'attache actuellement à tout mettre en œuvre pour informer les riverains.

(En néerlandais) Les travaux seront réalisés en août, lorsque les conditions météorologiques sont meilleures et que le trafic aérien est moins dense qu'au cours des autres mois d'été. J'ai demandé à BIAC et Belgocontrol de préparer un plan d'exécution. Celui-ci doit permettre l'utilisation des pistes 07, L07, R20 et 02 en alternance et réduire la concentration des nuisances sonores.

(En français) S'agissant des composantes de vent, le vent a empêché de respecter le schéma d'utilisation des pistes du plan de dispersion durant ce week-end. L'intensité et la direction du vent ne dépendent pas de ma volonté !

En revanche, les valeurs limites des composantes de vent pourraient être modifiées prochainement si les conditions de sécurité le permettent en vue de diminuer ces déviations. En effet, des modifications des limites de vent admissibles sont envisagées afin d'améliorer la dispersion actuelle. Une étude est actuellement en cours en vue de définir les conditions nécessaires à une augmentation des valeurs limites des composantes de vent. Ces dernières étaient initialement fixées à 8 et 15 nœuds. Elles ont été augmentées à 10 et 25 nœuds en juin 2003 sans étude de sécurité préalable pour être abaissées ensuite à 5 et 15 nœuds pour la piste 25/07 et 15 nœuds pour la piste 02/20 et ce à la demande des pilotes.

(En néerlandais) Lors d'une concertation organisée le 21 avril 2004 avec les représentants des vice-premiers ministres et du premier ministre ainsi qu'avec les gouvernements de la Région flamande et de la Région bruxelloise, il a été décidé de reporter la discussion relative à l'harmonisation des normes sonores jusqu'à ce que la clarté soit faite sur les spécifications techniques du cadastre du bruit. Je dispose d'une proposition d'harmonisation émanant d'un expert, mais les intéressés m'ont tous demandé de ne pas diffuser cette proposition ni d'en débattre pour l'heure. Je leur ai demandé à mon tour de me faire part de leurs objections éventuelles concernant le calendrier. Je ne veux pas être confronté à des initiatives unilatérales, mais assumer moi-même la responsabilité.

(En français) S'agissant des questions posées par M. de Donnea, le décollage de face constitue la règle de base mais cette dernière tolère certaines

baan 02/20 in augustus onderhoudswerken zullen worden uitgevoerd. BIAC stelt momenteel alles in het werk om de omwonenden in te lichten.

(Nederlands) De werkzaamheden worden uitgevoerd in augustus omdat de weersomstandigheden dan gunstig zijn en er minder luchtverkeer is dan in de andere zomermaanden. Ik heb BIAC en Belgocontrol gevraagd een uitvoeringsplan voor te bereiden. Dat moet toelaten de banen 07, L07, R20 en 02 afwisselend te gebruiken en de concentratie van geluidshinder te vermijden.

(Frans) Wat de windcomponenten betreft, konden de start- en landingsbanen vorig weekend niet worden gebruikt zoals in het spreidingsplan werd vooropgesteld, omdat de wind het niet toeliet. De windrichting en -sterkte hangen niet van mij af!

Indien de veiligheidsvoorwaarden het toelaten, zouden de limietwaarden van de windcomponenten echter weldra kunnen worden bijgesteld teneinde de afwijkingen van het plan te beperken. Om de huidige spreiding te verbeteren, wordt trouwens reeds een wijziging van de toegestane windlimieten overwogen. Momenteel wordt onderzocht welke voorwaarden vereist zijn om de limietwaarden van de windcomponenten te verhogen. Die laatste waren oorspronkelijk tot 8 en 15 knopen beperkt. Zij werden in juni 2003 zonder voorafgaande veiligheidsstudie tot 10 en 25 knopen opgetrokken. Vervolgens werden zij op vraag van de piloten tot 5 en 15 knopen voor baan 25/07 en tot 15 knopen voor baan 02/20 teruggebracht.

(Nederlands) Tijdens een overleg op 21 april 2004 met de vertegenwoordigers van de vice-eerste ministers en de eerste minister en met de regeringen van het Vlaams en het Brussels Gewest werd beslist de discussie over de harmonisatie van de geluidsnormen uit te stellen tot er duidelijkheid is over de technische specificaties van het geluidskadaster. Ik had een harmonisatievoorstel van een deskundige klaar, maar alle betrokkenen hebben me gevraagd het voorstel voorlopig niet bekend te maken of te bespreken. Op mijn beurt heb ik alle betrokkenen gevraagd mij op de hoogte te brengen als ze het niet eens zijn met de timing. Ik wil niet geconfronteerd worden met unilaterale initiatieven, maar zelf de verantwoordelijkheid dragen.

(Frans) Wat de vragen van de heer de Donnea betreft, bestaat de basisregel erin dat men tegen de wind in opstijgt. Bepaalde rug- en zijwinden zijn

marges de vents arrières et latéraux afin, d'une part, d'éviter des changements trop fréquents de la piste en usage et, d'autre part, de privilégier le système de pistes le mieux adapté en termes d'environnement, de capacité et de sécurité.

Les vents arrières et latéraux doivent respecter les valeurs limites fixées par le constructeur et imposées par les performances de l'appareil. Si le vent arrière ou latéral est trop élevé, le pilote demande une piste mieux adaptée.

Dès lors, il convient de fixer des valeurs limites de composantes de vents susceptibles d'être respectées par une majorité d'appareils et assurant une utilisation stable des pistes.

(En néerlandais) Je considère les normes de vent comme normalisées lorsqu'elles sont recommandées par l'organisation internationale de l'aviation civile, l'ICAO.

(En français) Les nouvelles normes envisagées seront déterminées par un groupe de travail composé d'experts pilotes de la Direction générale du transport aérien. Ce dernier analysera la situation en termes de sécurité.

(En néerlandais) Les pilotes professionnels ont été associés à plusieurs reprises au débat sur les limites de vent. On a tenu compte de leurs observations.

Les limites des composantes de vent diffèrent d'une piste à l'autre. Pour les vents arrière et latéraux, elles s'élèvent respectivement à 15 et à 5 nœuds pour la piste 2507 et à 15 et à 0 nœuds pour la piste 0220. Le degré d'inclinaison et la longueur de la piste interviennent aussi, de même que des obstacles situés dans le prolongement de la piste et – surtout – les performances des avions. Des études à ce sujet sont en cours.

(En français) L'augmentation des valeurs limites des composantes de vent permettra de diminuer les déviations par rapport au schéma d'utilisation des pistes délimité par le gouvernement.

Le nombre de vols vers le sud-est à partir de la piste 25 L virant à 700 ou 1.700 pieds dépend du nombre de destinations et des performances des avions.

Utiliser, sur la piste 25 L, les mêmes procédures que celles utilisées la nuit sur la 25 R reviendrait à

echter toegelaten om, enerzijds, te voorkomen dat men al te vaak van baan moet veranderen, en, anderzijds, vooral die banen te gebruiken die vanuit het oogpunt van het leefmilieu, de capaciteit en de veiligheid het meest geschikt zijn.

De rug- en zijwinden moeten onder de limietwaarden liggen die door de constructeur zijn bepaald en aan het prestatievermogen van het toestel zijn verbonden. Indien er te veel rug- of zijwind staat, vraagt de piloot een baan die meer geschikt is.

De limietwaarden voor de windcomponenten moeten dan ook zodanig worden bepaald dat zij door het merendeel van de toestellen kunnen worden nageleefd en dat een stabiel gebruik van de banen mogelijk is.

(Nederlands) Ik beschouw windnormen als genormaliseerd wanneer zij door de International Civil Aviation Organization (ICAO) worden aanbevolen.

(Frans) De geplande nieuwe normen zullen worden bepaald door een werkgroep van piloten-deskundigen van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Die werkgroep zal de situatie analyseren vanuit het oogpunt van de veiligheid.

(Nederlands) De beroepspiloten werden meermaals betrokken bij de discussie over de windlimieten. Er wordt rekening gehouden met hun commentaar.

De limieten van de windcomponenten verschillen per baan. Voor rug- en zijwind bedragen zij voor baan 2507 respectievelijk 15 en 5 knopen, voor baan 0220 15 en 0 knopen. Hellingsgraad en lengte van de baan spelen een rol, maar ook hindernissen in het verlengde van de baan en – vooral – de prestaties van de vliegtuigen. Een en ander wordt momenteel onderzocht.

(Frans) Door een verhoging van de limietwaarden van de windcomponenten moet er minder afgeweken worden van het door de regering opgestelde schema van de landingen en opstijgingen.

Het aantal vluchten naar het zuidoosten vanaf baan 25 L met een bocht op 700 of 1.700 voet hangt af van het aantal bestemmingen en van de prestaties van de vliegtuigen.

Als men op baan 25 L zou vliegen volgens dezelfde procedures die 's nachts gelden voor baan 25 R

concentrer tous les vols sur la même zone.

dan zou men alle vluchten boven dezelfde zone concentreren.

Il ne faut pas surestimer le nombre de vols, qui a été de quatre à dix par samedi.

Men mag het aantal vluchten ook niet overschatten. 's Zaterdags zijn er vier à tien vluchten.

(En néerlandais) Il est effectivement régulièrement dérogé, en fonction du vent, au système prévu pour l'utilisation des routes. Ces changements interviennent quotidiennement et pour l'ensemble des routes et ne visent donc nullement à occasionner davantage de nuisances sonores à une zone qu'à une autre.

(Nederlands) Er wordt inderdaad, afhankelijk van de wind, geregeld afgeweken van het vooropgestelde systeem voor het gebruik van de banen. Dat gebeurt elke dag en voor alle banen, het heeft dus niets te maken met enig opzet om de ene zone meer lawaaihinder te bezorgen dan een andere.

Cette modification continue des grilles est peu souhaitable sur le plan de la sécurité et complique la diffusion des informations aux riverains. Le gouvernement envisage dès lors d'augmenter les seuils limites des vents arrière et latéraux acceptables, ce qui n'est évidemment possible que lorsque les conditions de sécurité le permettent et sur la proposition du service compétent. A ce moment seulement, il peut être question des dérogations au plan de dispersion dans la pratique.

Dit voortdurend wijzigen van de roosters is niet wenselijk voor de veiligheid en het bemoeilijkt de informatieverstrekking aan omwonenden. De regering overweegt daarom de grenswaarden van de aanvaardbare rug- en zijwinden te verhogen. Dat kan natuurlijk alleen wanneer de veiligheidsvoorwaarden dit toelaten en het moet bovendien worden voorgesteld door de bevoegde dienst. Pas dan kan gesproken worden over de afwijkingen van het spreidingsplan in de realiteit.

Pour la piste 02/20, un relèvement des normes de vent à 15 et 5 nœuds est à l'étude au sein de la direction générale du transport aérien. L'ajustement des normes de vent permettra d'accroître la stabilité du système, sans entraîner une détérioration de la situation pour une quelconque zone.

Voor baan 02/20 wordt een verhoging van de windnormen tot 15 en 5 knopen onderzocht onder leiding van het directoraat-generaal voor de Luchtvaart. Door de windnormen bij te stellen zullen de voorspelbaarheid en de stabiliteit van het systeem toenemen, zonder dat dit een verslechtering van de situatie voor deze of gene zone betekent.

Lors de la concertation du 21 avril 2004, il a été décidé de reporter la discussion relative à l'harmonisation des normes sonores jusqu'à ce que des mesures aient été effectuées pendant une période suffisamment longue.

Tijdens het overleg van 21 april 2004 werd beslist de discussie over het harmoniseren van de geluidsnormen uit te stellen totdat er over een voldoende lange periode geluidsmetingen zijn verricht.

(En français) En réponse aux question de Mme Milquet, je dirai que l'accord du gouvernement portait sur une adaptation visant à améliorer la situation de l'Oostrand. Une concertation a eu lieu à ce sujet.

(Frans) Op de vragen van mevrouw Milquet antwoord ik dat het regeerakkoord betrekking had op een aanpassing die tot doel had de situatie in de Oostrand te verbeteren. Daarover heeft overleg plaatsgevonden.

L'extension de la période de nuit ou la réduction des quotas de bruit doivent répondre à des critères repris dans une directive européenne, et notamment la réalisation d'une étude coûts bénéfices.

De uitbreiding van de nachtperiode en de vermindering van de geluidsqota moeten voldoen aan criteria die in een Europese richtlijn zijn vastgesteld. Zo moet er bijvoorbeeld een kosten-batenanalyse worden uitgevoerd.

L'adaptation du plan de dispersion ne vise pas à réduire ou à augmenter le trafic sur l'une ou l'autre piste, mais à assurer une plus grande stabilité et prévisibilité dans l'utilisation des pistes et à réaliser une plus grande dispersion des routes.

De aanpassing van het spreidingsplan strekt er niet toe het verkeer op een of andere baan te verminderen of te doen toenemen, maar heeft wel tot doel te zorgen voor een grotere stabiliteit en voorzienbaarheid in het gebruik van de banen en

tot een grotere spreiding van de routes te komen.

Les associations de pilotes, l'exploitant de l'aéroport, l'organisme chargé de la gestion du trafic aérien et les experts pilotes de l'administration ont été consultés à maintes reprises au cours des discussions concernant les réduction des limites de vent. Les décisions prises tiennent compte de ces consultations.

(En néerlandais): Les limites des composantes de vent varient en fonction des pistes. Elles dépendent du degré d'inclinaison et de la longueur de la piste ainsi que des obstacles qui se trouvent dans son prolongement et des prestations des avions. Les valeurs doivent cependant être réexaminées.

Concernant l'adaptation du plan de dispersion, un accord de principe a été conclu, de sorte qu'il n'a pas été nécessaire de réinscrire ce point à l'ordre du jour d'un quelconque Conseil des ministres.

(En français) Un cadastre du bruit a été présenté au gouvernement et aux Régions en février 2004.

J'ai demandé à la commission d'avis d'évaluer ce cadastre sur base des mesures des sonomètres de BIAC, d'AMINAL et de la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui prendra un certain temps.

Un groupe de travail composé de représentants de BIAC et des administrations de l'environnement bruxellois et flamande examine la demande bruxelloise de compléter ce cadastre par certains indicateurs.

(En néerlandais) Le cadastre du bruit théorique doit être amélioré sur la base des mesures effectuées sur le terrain. En outre, ce cadastre est établi pour une période suffisamment longue et permet de tenir compte des modifications relatives au trafic et aux conditions météorologiques. Dès lors, je ne m'étonne nullement qu'il existe des différences entre un cadastre indiquant une évolution pour une nuit moyenne et certaines mesures portant sur une nuit spécifique.

(En français) L'étude réalisée par un bureau d'études et un expert indépendant démontre que le nombre de personnes souffrant de nuisances sonores diminue avec le plan de dispersion.

Le programme d'isolation étant lié à la concentration, la définition d'un nouveau programme dépend de la validation du cadastre du bruit.

De verenigingen van piloten, de exploitant van de luchthaven, het orgaan dat het luchtverkeer in goede banen moet leiden en de piloten-deskundigen van de administratie werden tijdens de besprekingen met betrekking tot de vermindering van de windlimieten herhaaldelijk geraadpleegd. De genomen beslissingen houden rekening met die raadplegingen.

(Nederlands) De limieten van de windcomponenten verschillen per baan. Dat hangt samen met de hellingsgraad en de lengte van de baan en ook met de hindernissen die in het verlengde van de baan liggen en de prestaties van de vliegtuigen. De waarden worden echter opnieuw onderzocht.

Over de aanpassingen aan het spreidingsplan bestaat een principeakkoord, zodat het niet nodig was om dit item opnieuw op de agenda van om het even welke Ministerraad te plaatsen.

(Frans) In februari 2004 werd een geluidskadaster aan de regering en de Gewesten voorgelegd.

Ik heb de adviescommissie gevraagd dit kadaster te evalueren op grond van de geluidsmetingen door BIAC, AMINAL en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit zal enige tijd in beslag nemen.

Een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van BIAC en de Brusselse en Vlaamse milieuadministraties, onderzoekt de vraag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om dit kadaster met bepaalde indicatoren te vervolledigen.

(Nederlands) Het theoretisch voorgestelde geluidskadaster moet worden verbeterd aan de hand van metingen op het terrein. Bovendien geldt het voor een voldoende lange periode om rekening te kunnen houden met wijzigingen op het vlak van verkeer en weersomstandigheden. Dat er verschillen zijn tussen een kadaster dat een evolutie geeft voor een gemiddelde nacht en maatregelen voor één specifieke nacht, verwondert mij dan ook niet.

(Frans) Uit de studie van een studie bureau en een onafhankelijk deskundige blijkt dat het aantal personen dat geluidshinder ondervindt, dankzij het spreidingsplan afneemt.

Vermits het isolatieprogramma verband houdt met de concentratie, kan de nieuwe versie ervan pas worden vastgelegd nadat het geluidskadaster is bekrachtigd.

(En néerlandais) Les communes de Diegem, de Haren et de Neder-over-Heembeek doivent effectivement endurer plus de vols que prévu. En raison des composantes de vents et de la situation exceptionnelle au niveau des vents, la 'nuit scindée', qui devait soulager le Noordrand et l'Oostrand, n'a pas été appliquée. On ne peut utiliser en même temps les pistes 02 et 20 tant qu'on prend comme postulat un vent arrière équivalent à 0. Cette situation sera adaptée à condition que les spécialistes me fournissent un rapport explicite. Je ne prends pas de décision purement politique en la matière.

(En français) Je suis d'ailleurs convaincu qu'on a davantage utilisé la piste 02 pour atterrir que la piste 20 pour décoller, ces derniers temps. Ces deux pistes ont un impact sonore sur la périphérie Est, mais les nuisances occasionnées par la piste 02 sont plus concentrées. Certaines zones de la périphérie Est ont incontestablement subi un peu plus de nuisances, ces derniers temps, que d'autres zones situées dans le même espace géographique.

Les experts m'ont confirmé que le modèle théorique a été testé avec succès. Les mêmes experts qualifient les conditions météorologiques des dernières semaines 'd'assez exceptionnelles'.

Le ministre bruxellois M. Gosuin a effectivement fait à mon sujet, ainsi qu'à propos du plan de dispersion, une série de déclarations que j'attribue entièrement au climat électoral du moment. Je ne souhaite pas engager la polémique avec lui par l'entremise de la presse. Ses critiques se fondent principalement sur les écarts entre les mesures concrètes enregistrées sur le terrain et le cadastre du bruit du plan de dispersion. Toutefois, ce type de comparaison est malhonnête car on ne peut et on ne saurait fonder un jugement sur des mesures relatives à un nombre arbitraire de nuits. Ce sont les valeurs moyennes qu'il faut prendre comme point de départ.

Je n'ai pas connaissance d'une procédure judiciaire entamée par les habitants de la périphérie Est devant le Conseil d'Etat. J'aimerais souligner que la décision d'intenter des actions devant les tribunaux dans les limites de ses compétences relève de M. Gosuin lui-même et non du gouvernement bruxellois.

J'adhère à l'observation de M. de Donnea selon laquelle il convient d'isoler les habitations des zones situées en bout de piste. Je vous ferai prochainement part d'un certain nombre de

(Nederlands) Diegem, Haren en Neder-over-Heembeek krijgen inderdaad meer vluchten te verwerken dan was gepland. Maar dat is niet het grootste probleem. Door de windcomponenten en de uitzonderlijke windsituatie werd de *split night*, die verlichting moest brengen voor de Noord- en Oostrand, niet doorgevoerd. Wanneer men baan 02 wil gebruiken, dan kan men niet tegelijk ook baan 20 gebruiken zolang men 0 rugwind vooropstelt. Deze situatie wordt aangepast op voorwaarde dat ik een duidelijk rapport krijg van de specialisten. Ik neem hierin geen puur politieke beslissing.

(Frans) Ik ben er trouwens zeker van dat er de laatste tijd meer gebruik is gemaakt van baan 02 om te landen dan van baan 20 om op te stijgen. Beide banen hebben een geluidsimpact op de Oostrand, maar de hinder die baan 02 veroorzaakt, is meer geconcentreerd. Het is ontegensprekelijk zo dat bepaalde zones in de Oostrand de laatste tijd iets meer hinder hebben ervaren dan andere zones binnen hetzelfde gebied.

De experts hebben mij bevestigd dat de toetsing van het theoretische model succesvol is verlopen. De weersomstandigheden zijn de voorbije weken volgens diezelfde experts wel vrij uitzonderlijk te noemen.

Brussels minister Gosuin heeft inderdaad over mij en over het spreidingsplan een aantal uitspraken gedaan die ik volledig aan de electorale sfeer van het moment toeschrijf. Ik wens niet met hem in polemie te treden via de pers. Zijn verwijten zijn voornamelijk gebaseerd op de discrepanties tussen de concrete metingen op het terrein en het geluidskadaster van het spreidingsplan. Dergelijke vergelijking is echter oneerlijk, omdat men niet mag en kan oordelen op basis van de metingen van een willekeurig aantal nachten. Het zijn de gemiddelde waarden die als uitgangspunt moeten worden genomen.

Ik heb geen weet van een juridische procedure van bewoners van de Oostrand bij de Raad van State. Ik wijs erop dat de beslissing tot het inspannen van gerechtelijke acties binnen zijn bevoegdheidsafbakening bij minister Gosuin zelf ligt en niet bij de Brusselse regering.

Ik ben het eens met de heer de Donnea dat woningisolatie echt nodig is in zones aan het einde van de banen. Ik zal ter zake binnenkort met aantal beslissingen bekendmaken.

décisions en la matière.

Ce dossier fait l'objet de controverses depuis 1978. Les précédents ministres de tutelle ont pris des décisions sur les routes aériennes de façon autonome et sans consulter autrui alors qu'aujourd'hui, les personnes concernées ont toutes droit à la parole. D'aucuns entendent résolument revenir à la période antérieure à l'ère Durant, à savoir avant mars 1999 et non avant octobre 2001. Dans cet intervalle, ce dossier a en effet sensiblement évolué.

A l'heure actuelle, les riverains de l'aéroport sont nettement plus sensibles aux décisions prises par les autorités. Il est frappant de constater que ce sont les habitants des zones les plus touchées, telles que Diegem, Haren et Neder-over-Heembeek, qui se plaignent le moins.

L'avenir de l'aéroport fait encore l'objet d'une intense réflexion. Des dossiers comme DHL et les nuisances sonores sont au centre du débat. Il est d'une importance capitale que le problème de l'aéroport de Zaventem et tous les dossiers qui y sont liés fassent l'objet d'un accord de coopération entre les autorités fédérales, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale. Cet accord devra ensuite être coulé dans une loi, un décret et une ordonnance. Je ne me fais aucune illusion quant à la possibilité d'en encore y parvenir avant les élections. Il faudra par contre s'y atteler le plus rapidement possible après les élections. En tant que ministre fédéral, je me prépare en tout état de cause à cet accord.

02.12 Marie Nagy (ECOLO): Le ministre a assez bien remis en perspective les problèmes qui ont été posés, bien que je ne sois pas entièrement satisfaite par ses réponses.

En ce qui concerne la remise en fonction de la route Chabert, vous avez parlé de concertations, qui ont pris du temps, mais il n'y a manifestement pas d'accord. Vous allez vers des difficultés. En effet, vous souhaitez un accord qui rassemble les Régions concernées et le fédéral. Je vous rappelle que, le 24 janvier 2003, un accord existait entre la Région flamande, la Région bruxelloise et le fédéral, mais il a été torpillé par la suite pour des raisons politiques et non uniquement d'intérêt général.

02.13 Bert Anciaux, ministre (en français): Pour des raisons de justice.

Sinds 1978 is het eigenlijk nooit rustig geweest in dit dossier. In het verleden nam de bevoegde minister autonoom en zonder inspraak een beslissing over de vliegroutes, nu is er veel meer inspraak van alle betrokkenen. Sommigen willen zonder meer terug naar de periode pre-Durant. Dit betekent dan wel de periode voor maart 1999 en niet voor oktober 2001. In die tussenperiode zijn er inderdaad heel wat veranderingen in dit dossier geweest.

De omwonenden van de luchthaven zijn in vergelijking met vroeger veel gevoeliger voor de beslissingen die de overheid neemt. Het valt me wel op dat vanuit de zones met de meeste overlast, zoals Diegem, Haren en Neder-over-Heembeek, de minste klachten komen.

Over de toekomst van de luchthaven wordt volop nagedacht. Dossiers als DHL en de geluidsoverlast zijn aan de orde van de dag. Het is van het grootste belang dat rond heel de problematiek van Zaventem en alle verwante dossiers een samenwerkingsakkoord wordt gesloten tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit akkoord moet dan in wet, decreet en ordonnantie worden vastgelegd. Ik maak me geen illusies dat dit nog voor de verkiezingen mogelijk zou zijn. Na de verkiezingen moet hier echter zo snel mogelijk werk van gemaakt worden. Ik bereid mij als federaal minister alleszins voor op dit akkoord.

02.12 Marie Nagy (ECOLO): Hoewel zijn antwoorden mij geen algehele voldoening schenken, heeft de minister de problemen die werden opgeworpen op een vrij goede manier weer in perspectief geplaatst.

Wat de herinvoering van de Chabert-route betreft, had u het over overleg. Dat heeft heel wat tijd in beslag genomen maar heeft duidelijk niet tot een akkoord geleid. U stevent af op moeilijkheden. U wil immers een akkoord sluiten met de betrokken Gewesten en de federale overheid. Ik herinner er u aan dat het Vlaams Gewest, het Brussels Gewest en de federale overheid op 24 januari 2003 een akkoord hadden bereikt, dat echter nadien om politieke redenen en niet enkel om redenen die verband houden met het algemeen belang, werd gekelderd.

02.13 Minister Bert Anciaux (Frans): Uit billijkheidsoverwegingen.

02.14 Marie Nagy (ECOLO): Non, car, dans ce cas, il n'aurait pas été conclu.

Quant à la sécurité, si vous augmentez les vents arrière, il y aura davantage de bruit, ce qui rend plus difficile l'adoption des mesures proposées.

En ce qui concerne l'isolation, la décision avait été prise par le gouvernement précédent de créer un fonds d'indemnisation. Vous ne l'avez jamais activé car, selon vous, le principe des dispersions rend difficile la mise en œuvre d'un tel plan. Cependant, vos réponses laissent entendre que ce ne serait pas impossible. Pourquoi, alors, ne pas commencer à alimenter le fonds, en appliquant le principe du pollueur-payeur ?

En ce qui concerne les travaux, il serait intéressant que les riverains soient informés qu'ils débiteront à partir d'août.

Sur l'harmonisation des vents, l'idée d'appliquer une rotation dans l'utilisation des pistes est assez artificielle. L'équation sera difficile à mettre en œuvre, vu les divers paramètres en cause.

En conclusion, je constate l'absence de mesures de réduction du bruit à la source, d'autorités indépendantes de contrôle, de cadastre du bruit. Il y a un déséquilibre important entre vos engagements dans la déclaration gouvernementale, et les nuisances et difficultés vécues par les riverains, grâce à un plan réalisé en dépit du bon sens, contraire à tout ce qui se fait en Europe. Cela répond peut-être à un principe politique, mais pas à un principe de sécurité ou de bonne gestion.

02.15 Bert Anciaux, ministre (en français): Je constate que, pour vous, le terme « politique » est négatif.

02.16 Marie Nagy (ECOLO): Certaines décisions s'expliquent, mais diriger volontairement des avions vers des zones peuplées pour contenter une partie de son électorat n'est pas une bonne décision !

02.17 Bert Anciaux, ministre (en français): J'habite Bruxelles, Madame.

02.18 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je n'ai

02.14 Marie Nagy (ECOLO): Neen, want in dat geval zou het niet zijn gesloten.

Wat de veiligheid betreft, zal er meer geluidshinder zijn als u de limiet voor de rugwind optrekt. Dit bemoeilijkt de goedkeuring van de voorgestelde maatregelen.

Wat de isolatie betreft, besloot de vorige regering een vergoedingsfonds op te richten. U hebt dit nooit geactiveerd omdat u meent dat zo'n plan moeilijk uitvoerbaar is zolang het spreidingsbeginsel geldt. Uit uw antwoorden kan ik echter opmaken dat het toch niet onmogelijk zou zijn. Waarom begint u dit fonds dan niet te spijzen, volgens het beginsel dat de vervuiler betaalt?

Wat de werken betreft, ware het interessant dat de omwonenden ervan op de hoogte worden gebracht dat zij in augustus van start gaan.

Wat de harmonisering van de windnormen betreft, komt de idee om het gebruik van de banen volgens een beurtrol te laten verlopen, nogal kunstmatig over. Gezien de verschillende parameters die er een rol bij spelen, zal een billijke verdeling moeilijk te verwezenlijken zijn.

Ik besluit met de vaststelling dat er geen maatregelen getroffen worden om de geluidsoverlast bij de bron aan te pakken. Er komen geen onafhankelijke controleorganen en evenmin een geluidskadaster. Er is een wereld van verschil tussen wat u beloofd heeft in de regeringsverklaring en de overlast en hinder die de omwonenden dagelijks ervaren als gevolg van een plan dat tegen het gezond verstand ingaat en dat elders in Europa ondenkbaar is. Er zit misschien een politieke reden achter maar met de veiligheid of een goed beheer wordt geen rekening gehouden.

02.15 Minister Bert Anciaux (Frans): Ik stel vast dat de term « politiek » voor u een negatieve bijklank heeft.

02.16 Marie Nagy (ECOLO): Sommige politieke beslissingen zijn gefundeerd maar het is zeker geen goede beslissing om opzettelijk vliegtuigen boven dichtbevolkte gebieden te sturen om een deel van zijn kiezers tevreden te stellen.

02.17 Minister Bert Anciaux (Frans): Mevrouw, ik woon in Brussel.

02.18 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op

pas obtenu de réponse à certaines de mes questions. Ainsi, il est bien trop facile de ramener les accusations du ministre Gosuin au rang de discours électoraux qui ne méritent pas que l'on s'y attarde.

02.19 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'ai dit que je ne souhaitais pas réagir à des déclarations complètement étrangères au dossier.

02.20 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La majorité à Bruxelles est la même qu'au niveau fédéral. Pourquoi aucun parti ne prend-il alors une initiative pour ramener M. Gosuin à la raison? Il est tout de même question d'une procédure judiciaire.

Je pense que le ministre Anciaux sera écarté par le biais d'une "promotion" au gouvernement flamand et qu'il sera remplacé par quelqu'un servant davantage les intérêts du MR et du PS.

Le ministre espère pouvoir conclure un accord de coopération qui débouchera éventuellement sur la création d'un nouvel aéroport. Aucune objection de principe ne s'y oppose, mais il faudra alors que cet aéroport soit économiquement viable. En tout état de cause, une analyse coût-profits approfondie s'impose.

02.21 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il se peut que la question d'un deuxième aéroport soit abordée au cours des négociations sur l'accord de coopération, mais celui-ci ne doit pas nécessairement être implanté en Wallonie. La situation de Zaventem ne joue pas en sa faveur. Des zones à forte densité de population sont inévitablement survolées, ce qui pose inmanquablement des limites à la croissance de l'aéroport.

02.22 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): C'est exact. Il est toutefois tout à fait possible que la croissance soit très limitée au cours des années à venir. Il est inutile de remettre Zaventem en question. Il en va somme toute de 60.000 emplois.

Il n'est pas davantage sensé, dans l'esprit du bon vieux compromis à la belge, de créer une infrastructure supplémentaire et de se retrouver ensuite avec deux aéroports non rentables sur les bras. Les projets d'aménagement d'un deuxième aéroport sont prématurés. Comme je l'ai déjà dit, une analyse coûts-bénéfices est en tout état de cause nécessaire.

02.23 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je partage votre avis. Comme je l'ai déjà dit, ce

sommige vragen heb ik geen antwoord gekregen. Zo is het al te gemakkelijk om de aantijgingen van minister Gosuin af te doen als electorale praatjes waarop het niet de moeite waard is in te gaan.

02.19 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb gezegd dat ik niet wil ingaan op uitspraken die niets met het dossier te maken hebben.

02.20 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): In Brussel is dezelfde meerderheid aan de macht als op federaal niveau. Waarom dan onderneemt geen enkele partij iets om minister Gosuin tot rede te brengen. Er is toch sprake van een gerechtelijke procedure.

Ik denk dat minister Anciaux weggepromoveerd zal worden naar de Vlaamse regering en dat hij zal worden vervangen door iemand die meer de belangen van MR en PS dient.

De minister hoopt een samenwerkingsakkoord te kunnen afsluiten dat mogelijk tot een nieuwe luchthaven zal leiden. Tegen dat laatste zijn er natuurlijk geen principiële bezwaren, maar die luchthaven moet dan wel economisch leefbaar zijn. Er is alleszins een grondige kosten-batenanalyse nodig.

02.21 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het is mogelijk dat er tijdens de onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord wordt gepraat over een tweede luchthaven, maar die hoeft niet noodzakelijk in Wallonië te komen. Zaventem heeft wel zijn ligging tegen. Het valt niet te vermijden dat er over dichtbevolkt gebied wordt gevlogen. Dat stelt onvermijdelijk grenzen aan de groei.

02.22 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat is juist. Het is echter heel wel mogelijk dat die groei de volgende jaren vrij beperkt zal zijn. Het is onnodig om Zaventem op de helling te zetten. Het gaat tenslotte om 60.000 banen.

In de geest van het aloude Belgische compromis bijkomende infrastructuur creëren en dan opgezaagd met twee onrendabele luchthavens, heeft ook geen zin. De plannen voor een tweede luchthaven zijn voorbarig. Zoals ik al zei, is in ieder geval een kosten-batenanalyse noodzakelijk.

02.23 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik ben het daarmee eens. Zoals ik al zei, hoeft die zeer

deuxième aéroport très hypothétique ne doit pas nécessairement être implanté en Wallonie. Il faut étudier les possibilités de collaboration dans le contexte européen. Je songe par exemple à Arras.

02.24 François-Xavier de Donnea (MR): Le ministre a bien dressé l'inventaire des problèmes. Il a aussi bien fait de répéter que les normes de vent ne se fixent pas en fonction de considérations politiques mais techniques, et qu'il faut entièrement s'en remettre aux techniciens en la matière. Les politiques commettraient une erreur majeure en intervenant dans ce domaine.

J'examinerai les réponses techniques du ministre à tête reposée. Je voudrais néanmoins dire que si l'on ne fait rien, la croissance de l'aéroport va se heurter à des limites sociologiques. Il faut réfléchir à l'avenir dès à présent.

Il faut ainsi examiner la possibilité de collaborations au sein de l'Eurorégion, grâce à une redistribution du trafic à Zaventem, qui permettrait d'éliminer les vols les plus bruyants (gros porteurs, fret, vols de nuit). On pourrait même obtenir une croissance raisonnable du trafic sans réduction d'emploi, en déplaçant ailleurs le trafic inacceptable en raison de la localisation de l'aéroport de Bruxelles.

Il faut y penser dès aujourd'hui, pour éviter d'arriver à des émeutes. Sinon, malgré la répartition des nuisances, on aura un nombre croissant de mécontents et certains finiront par aller se coucher sur les pistes.

Politiquement, le problème pourrit. On a ouvert la boîte de Pandore en 1999. Des gens qui ne se plaignaient pas trop à l'époque pourraient se plaindre plus aujourd'hui. Ceux qui subissaient à l'époque ces atterrissages et décollages intensifs savaient à quoi s'en tenir à l'avance. Mais des gens qui n'ont pas connu ce problème y sont soudainement confrontés ; on peut comprendre leur mécontentement.

Il sera difficile de trouver une solution. On pourra gommer les aspérités, imaginer d'autres composantes de vent, mais cela restera pelliculaire. C'est pourquoi je me demande si l'on ne ferait pas

hypothétique seconde luchthaven ook niet in Wallonië te komen. Er moet worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor samenwerking in Europees verband. Ik denk bijvoorbeeld aan Arras.

02.24 François-Xavier de Donnea (MR): De minister heeft een correcte inventaris van de problemen gemaakt. Hij heeft er ook terecht aan herinnerd dat de windnormen niet in functie van politieke maar van technische overwegingen dienen te worden vastgelegd, en dat men ter zake volledig op het oordeel van de technici moet vertrouwen. De politieke wereld zou een ernstige vergissing begaan, mocht zij in deze materie willen ingrijpen.

Ik zal de technische antwoorden van de minister in alle rust bestuderen. Ik zou toch willen stellen dat, als men niets onderneemt, de groei van de luchthaven op sociologische beperkingen zal stuiten. Wij moeten vandaag reeds aan morgen denken.

Zo moet de mogelijkheid worden onderzocht om binnen de Euroregio samenwerkingsakkoorden af te sluiten. Dankzij een herverdeling van het luchtverkeer boven Zaventem zouden de vluchten die de grootste geluidshinder meebrengen (grote vliegtuigen, vrachtluchten, nachtluchten), kunnen worden afgeschaft. Dit moet niet noodzakelijk tot banenverlies leiden. Men zou het luchtverkeer boven Zaventem zelfs binnen redelijke proporties kunnen doen toenemen, door het hinderlijke luchtverkeer naar andere luchthavens af te leiden, die niet zoals Zaventem in een verstedelijkt gebied liggen.

Als wij willen voorkomen dat er onlusten uitbreken, moeten wij nu handelen. Zoniet zullen, ondanks de spreiding van de hinder, steeds meer omwonenden ontevreden zijn. Sommigen van hen zullen er wellicht niet voor terugdeinzen uit protest op de banen te gaan liggen.

Uit politiek oogpunt is het probleem aan het onttaarden. Men heeft in 1999 de doos van Pandora geopend. Mensen die toen niet al te veel kloegen zouden nu meer redenen tot klagen kunnen hebben. Zij die vroeger met dat groot aantal opstijgende en landende vliegtuigen te maken hadden, wisten op voorhand waar zij aan toe waren. Maar mensen die niet met die problemen vertrouwd waren, werden er plots mee geconfronteerd; men kan begrip opbrengen voor hun ontevredenheid.

Het zal moeilijk worden om een oplossing te vinden. Men kan er de scherpe kantjes van afvlijen, andere windcomponenten bedenken, maar dat is

bien de revenir à la situation d'avant 1999, pour faire un cadastre du bruit basé sur les mesures des sonomètres.

Dans le cadre du schéma actuel, le mécontentement va continuer, et sera utilisé à des fins électorales.

Je ne dis pas que c'est la solution miracle, mais je crois qu'il faut y réfléchir. Il faut se situer dans une vision à long terme de la politique aéroportuaire en Belgique, en collaboration avec les pays environnants, sinon nous n'en sortirons pas.

02.25 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'ai cité une série de quartiers subissant d'importantes nuisances, mais la liste n'était pas complète. Une répartition correcte des nuisances exigerait des investissements et des garanties supplémentaires à l'égard des diverses zones. Les gens ne soutiendront les plans que si on parvient à les convaincre du caractère équitable de la répartition des nuisances.

02.26 Simonne Creyf (CD&V): Ce débat était très intéressant. Il n'est que logique d'épargner les noyaux habités. Le plan de dispersion type prévoit des dérogations en cas de force majeure ou de dépassement des normes de vent. Dans quelle mesure ce modèle est-il dynamique ? Les citoyens bénéficieront-ils de compensations pour ces dérogations, qui portent finalement préjudice à la crédibilité du plan de dispersion ?

Nous souscrivons à l'ajustement des normes de vent, s'il se base sur les études d'experts indépendants et s'il accroît la sécurité.

Pour quand peut-on espérer l'accord de coopération entre les trois Régions sur l'avenir de Zaventem? Toutes ces péripéties risquent de nuire à l'aéroport et d'aucuns exploitent la situation précisément dans ce but. Il est de bon ton d'évoquer une autre implantation pour l'aéroport.

En tout état de cause, nous ne pouvons revenir à la case départ. Une dispersion équitable est la seule solution politique possible. Cela exige des investissements au niveau de la piste taxi 25L et d'un système d'atterrissage électronique, mais le MR s'y oppose.

toch maar gepruts in de marge. Daarom vraag ik mij af of men er niet goed zou aan doen terug te keren naar de situatie van vóór 1999, waarbij een geluidskadaster op grond van de metingen van de sonometers zou worden uitgewerkt.

Met de huidige regeling zal de ontevredenheid aanhouden en zal zij voor electorale doeleinden worden uitgebuit.

Ik zeg niet dat het een mirakeloplossing is, maar ik geloof dat men erover moet nadenken. Men moet de kwestie bekijken vanuit het oogpunt van een luchthavenbeleid op lange termijn in ons land, in overleg met de omliggende landen, zoniet komen we er niet uit.

02.25 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb een aantal wijken opgenoemd waar heel veel hinder is, maar mijn opsomming was niet volledig. Een correcte spreiding van de hinder vereist bijkomende investeringen en waarborgen ten aanzien van de verschillende zones. De mensen moeten ervan worden overtuigd dat de verdeling van de hinder rechtvaardig gebeurt. Dan pas zullen ze achter de plannen staan.

02.26 Simonne Creyf (CD&V): Dit was een interessant debat. Het is de logica zelf dat de dorpskernen moeten worden ontzien. Het modelspreidingsplan voorziet in afwijkingen bij overmacht of windnormen. Hoe dynamisch is dat model? Krijgen de mensen compensaties voor die afwijkingen, die eigenlijk afbreuk doen aan de geloofwaardigheid van het spreidingsplan?

Wij gaan akkoord met het bijstellen van de windnormen, als dit gebaseerd is op studies van onafhankelijke experts en de veiligheid ten goede komt.

Wanneer komt er een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten over de toekomst van Zaventem? Ik vrees dat de draagkracht van de luchthaven door de voorbijge perikelen werd ondergraven, en sommigen misbruiken dit debat om die draagkracht verder te ondermijnen. Het is *bon ton* om over een andere locatie te spreken.

We kunnen in elk geval niet terug naar nul. Een rechtvaardige spreiding is de enige mogelijke politieke oplossing. Dat vergt investeringen in taxibaan 25L en in een elektronisch landingssysteem, maar dat wordt door de MR tegengehouden.

02.27 Olivier Maingain (MR): Au sortir de cette discussion, il est évident que nous ne trouverons pas de solution sans avoir de données objectives. L'élaboration d'un cadastre du bruit basé sur des données scientifiques est d'ailleurs à la base de la déclaration gouvernementale.

Bien que le ministre se réfère au modèle du Professeur Thoen, il est un fait que ce modèle est insatisfaisant et ne fait pas l'unanimité. Nous devons aller de l'avant dans ce dossier, sans quoi nous serons contraints d'élaborer des plans dits provisoires.

S'agissant des discussions avec le ministre Gosuin, j'ai le sentiment que celles-ci sont réduites à de simples palabres et qu'elles ne donnent lieu à aucune décision réelle. Les approches méthodologiques proposées ne sont jamais entièrement suivies dans la mesure où il y a toujours une autorité défaillante.

A l'inverse de ce que nous faisons, l'aéroport de Liège gère la situation en allant de l'avant en instaurant un véritable monitoring du bruit.

Une chaîne de télévision a diffusé hier un reportage qui montrait l'existence d'un système permettant une corrélation précise entre le tracé de chaque vol, ses caractéristiques et les nuisances sonores. Il est donc possible aujourd'hui d'objectiver les nuisances sonores subies par la population.

En effet, notre objectif ne peut se réduire à faire accepter une moyenne de nuisance sonore aux citoyens. Poursuivre dans cette voie n'a aucun sens au regard des multiples plaintes que nous envoie la population.

Il n'existe pas de solution optimale avec une répartition équitable. La logique de concentration a fait l'objet d'une condamnation judiciaire. A cet égard, il aurait fallu procéder dans l'ordre et prendre les mesures préalables d'accompagnement et d'isolation.

02.28 Marie Nagy (ECOLO): Bien que rien n'ait encore été fait aujourd'hui, des fonds étaient prévus à cette fin.

02.29 Olivier Maingain (MR): Avant d'annoncer le plan de concentration des vols, il aurait fallu mettre en place des mesures d'accompagnement.

02.30 Marie Nagy (ECOLO) : Les décisions sur le fond ont été prises en même temps que le programme d'isolation.

02.27 Olivier Maingain (MR): Tot slot van deze discussie, spreekt het vanzelf dat wij geen oplossingen zullen kunnen uitwerken als wij niet over objectieve gegevens beschikken. De uitwerking van een geluidskadaster op grond van wetenschappelijke gegevens is trouwens opgenomen in de regeringsverklaring.

Hoewel de minister naar het model van Professor Thoen verwijst, is het een feit dat dat model ontoereikend is en dat niet iedereen er achter staat. Wij moeten vooruitgang boeken in dat dossier, zoniet zullen wij genoodzaakt zijn zogenaamde voorlopige plannen uit te werken.

Wat de besprekingen met minister Gosuin betreft, heb ik het gevoel dat die beperkt blijven tot oeverloze discussies die niet in echte beslissingen zullen uitmonden. De voorgestelde methodologische aanpak wordt nooit volledig gevolgd, omdat er altijd een of andere autoriteit is die het laat afweten.

In tegenstelling tot wat wij doen, pakt de luchthaven van Luik de situatie anders aan en maakt zij werk van echte geluidsmetingen.

Gisteren werd een televisiereportage uitgezonden waarin werd getoond dat er een systeem bestaat dat een precieze correlatie mogelijk maakt tussen het tracé van elke vlucht, de kenmerken ervan en de geluidshinder. Het is vandaag de dag dus mogelijk de geluidshinder waaronder de bevolking gebukt gaat, objectief vast te stellen.

Wij mogen er ons immers niet toe beperken de burgers een gemiddeld geluidsniveau te doen slikken. Het heeft geen zin die weg verder te bewandelen, gelet op de talloze klachten die de mensen tot ons richten.

Er bestaat geen ideale oplossing met een billijke spreiding. De logica van de concentratie heeft geleid tot een gerechtelijke veroordeling. Men had omgekeerd te werk moeten gaan en eerst maatregelen op het stuk van begeleiding en isolatie nemen.

02.28 Marie Nagy (ECOLO): Men zou voor de nodige middelen zorgen om dit uit te voeren, maar in de praktijk is er tot heden niets van in huis gekomen.

02.29 Olivier Maingain (MR): Voordat men met het concentratieplan op de proppen kwam had men moeten zorgen voor de nodige begeleidende maatregelen.

02.30 Marie Nagy (ECOLO): Over de middelen en het isolatieprogramma werd op hetzelfde ogenblik beslist.

02.31 Olivier Maingain (MR): Je le concède mais il aurait fallu procéder dans l'ordre. Si la logique de concentration était envisageable, il ne fallait pas annoncer la mise en œuvre de ce plan sans tout mettre en œuvre pour prévenir les inconvénients de la concentration des vols. Quoiqu'il en soit, nous savons que nous ne reviendrons pas à cette logique. A l'heure actuelle, il semble que nous allions vers une autre concentration au-dessus d'une autre partie de Bruxelles.

02.32 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Est-il exact que monsieur Maingain déménage à Woluwe-Saint-Lambert?

02.33 Olivier Maingain (MR : J'habite à la limite de Laeken et de Neder-over-Heembeek, mais je travaille pour toute la Région de Bruxelles et sa périphérie, je cherche ce qui est équitable pour tous.

L'incident est clos.

03 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la ressemblance entre la photo d'un permis de conduire et la physionomie du titulaire" (n° 2374)

03.01 Melchior Wathelet (cdH) : Un conducteur vient d'être condamné pour ne pas avoir demandé un duplicata de son permis de conduire, dont la photo, lors d'un contrôle routier, n'avait pas été jugée ressemblante. Si la législation prévoit la délivrance d'un duplicata si la photo n'est plus ressemblante, il ne s'agit pas d'une obligation à charge du titulaire et les critères de ressemblance ne sont pas précisés.

Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour mieux définir ces critères ?

03.02 Bert Anciaux, ministre, au nom de M. Patrick Dewael, ministre de l'Intérieur (en français): L'arrêté royal du 23 mars 1998 prévoit qu'un duplicata est délivré si la photo du permis de conduire n'est plus ressemblante. Par conséquent, il incombe au titulaire d'en faire la demande. Dans la majorité des cas, un délai est laissé au titulaire pour présenter un nouveau permis.

Si des normes auxquelles doivent correspondre les photographies sont définies, il est difficile d'établir

02.31 Olivier Maingain (MR): Dat geef ik toe, maar men had in de juiste volgorde te werk moeten gaan. Als de logica van de concentratie dan toch overwogen werd had men de uitvoering van dit plan niet mogen aankondigen zonder ervoor te zorgen dat de ongemakken van de concentratie van de vluchten tot een minimum herleid werden. We weten dat er hoe dan ook niet naar die logica zal worden teruggegrepen. Thans lijkt het erop dat de vluchten boven een ander deel van Brussel zullen geconcentreerd worden.

02.32 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Klopt het dat de heer Maingain naar Sint-Lambrechts-Woluwe verhuist?

02.33 Olivier Maingain (MR): Ik woon op de grens tussen Laken en Neder-over-Heembeek, maar ik werk voor heel het Brussels Gewest en zijn randgemeenten; ik streef naar wat billijk is voor iedereen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de gelijkenis van de foto op het rijbewijs met de fysionomie van de houder" (nr. 2374)

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Onlangs werd een bestuurder veroordeeld omdat hij nagelaten had een duplicaat van zijn rijbewijs aan te vragen. Tijdens een verkeerscontrole was gebleken dat de foto niet op hem geleek. De wetgeving bepaalt weliswaar dat een duplicaat wordt uitgereikt als de foto niet meer gelijkend is, maar niet dat het een verplichting is die ten laste van de houder is opgesteld. Bovendien zijn er geen criteria vastgelegd om de gelijkenis te bepalen.

Wat zal de minister ondernemen om deze criteria nader te bepalen?

03.02 Minister Bert Anciaux, namens de minister van Binnenlandse Zaken, de heer Patrick Dewael (Frans): Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 bepaalt dat een duplicaat wordt uitgereikt indien de foto van het rijbewijs niet meer gelijkend is. Bijgevolg moet de houder de aanvraag hiertoe indienen. Meestal beschikt de houder over enige tijd om zijn nieuw rijbewijs voor te leggen.

Er worden normen bepaald waaraan de foto's moeten voldoen. Het is echter moeilijk om criteria

des critères de ressemblance, et je n'ai pas l'intention de le faire, l'appréciation devant être laissée à l'autorité de contrôle.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Un délai devrait être laissé au titulaire, et cette pratique devrait être fixée par une circulaire, afin d'éviter l'insécurité.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Magda De Meyer au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la publicité électorale" (n° 2827)

04.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Une certaine confusion règne en ce qui concerne l'utilisation de remorques comportant des affiches sur la voie publique. Dans une circulaire, le procureur du Roi de Termonde stipule qu'il y a lieu de respecter strictement l'article 27.5.3 du Règlement général sur la police de la circulation, qui prévoit que les véhicules publicitaires ne peuvent rester stationnés sur la voie publique pendant plus de trois heures consécutives. Mais la propagande électorale peut-elle être assimilée à de la publicité commerciale ?

Sur quelles directives le ministère des Communications se fonde-t-il en ce qui concerne l'utilisation des remorques dans le cadre de campagnes électorales ?

04.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les véhicules utilisés à des fins de propagande électorale doivent être considérés comme des véhicules publicitaires. Ils ne peuvent donc stationner pendant plus de trois heures consécutives sur la voie publique. Si j'autorisais une exception, elle ne serait pas appréciée.

04.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Ces véhicules peuvent donc être remorqués à partir de la quatrième heure ?

04.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): En effet. Pour éviter ce risque, il faut les déplacer.

L'incident est clos.

05 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le refus, dans le cadre de la loi sur la circulation routière, de faire une exception pour les médecins généralistes ou autres ainsi que pour les ambulanciers en stationnement illicite pour cause d'urgence" (n° 2781)

inzake gelijkenis te bepalen, en ik ben niet van plan om dat te doen; dat behoort tot de bevoegdheden van de controlerende instantie.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): De houder zou over een termijn moeten beschikken en die werkwijze zou per omzendbrief moeten worden vastgesteld om elke onzekerheid weg te nemen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkiezingsreclame" (nr. 2827)

04.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Er is nogal wat onduidelijkheid over het gebruik van aanhangwagentjes met affiches op de openbare weg. In een circulaire stelt de procureur des Konings van Dendermonde dat artikel 27.5.3 van het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer strikt moet worden gevolgd. In dat artikel staat dat reclamevoertuigen niet langer dan drie uur na elkaar op de openbare weg mogen parkeren. Maar kan verkiezingspropaganda wel worden gelijkgesteld met commerciële reclame?

Welke richtlijnen hanteert het ministerie van Verkeer inzake het gebruik van de wagentjes tijdens verkiezingscampagnes?

04.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Voertuigen die voor verkiezingspropaganda worden gebruikt, moeten worden beschouwd als reclamevoertuigen. Ze mogen dus niet langer dan drie uur na elkaar op de openbare weg worden geparkeerd. Als ik een uitzondering toestond, zouden de mensen dat niet waarderen.

04.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Vanaf het vierde uur kunnen de wagentjes dus worden weggesleept?

04.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat klopt. Om dat te vermijden, moet men ze verplaatsen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de weigering een uitzondering te maken in de verkeerswet voor huisartsen, andere geneesheren of ambulanciers bij fout parkeren omwille van een noodgeval" (nr. 2781)

05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Un stationnement illicite est passible d'une amende. Selon le ministre, aucune exception ne peut être admise pour les médecins et le personnel du secteur des soins de santé qui ne trouvent pas de place de parking légale durant l'exercice de leur mission. M. Bacquelaine, qui a déjà questionné le ministre précédemment sur ce problème, a toutefois pris entre-temps une initiative en vue d'adapter malgré tout la législation.

D'après le quotidien *Het Laatste Nieuws*, le ministre estime que les médecins doivent également stationner correctement en cas d'urgence. Le ministre n'avait rien dit à ce propos dans sa réponse à la question de M. Bacquelaine. Je comprends que les médecins ne puissent pas toujours être dispensés du respect de la réglementation en matière de stationnement sous le prétexte d'un cas d'urgence, mais parfois il pourrait être grave de perdre des minutes précieuses faute de trouver une place de stationnement. Un membre de la Vlaamse Vereniging van Huisartsen partage mon avis.

Le ministre pourrait-il prendre des mesures pour résoudre correctement et objectivement le problème ?

05.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): D'une part, il ne s'indique pas de prévoir des dérogations aux règles de stationnement. D'autre part, certaines situations d'urgence - lorsque des vies humaines sont en jeu ou que de biens doivent être protégés - peuvent nécessiter une intervention urgente dans le cadre de laquelle d'autres règles n'ont plus qu'une importance secondaire.

Je ne dispose d'aucune donnée concernant le nombre d'amendes, mais je suis convaincu que celui-ci n'a pas progressé.

Je tiens à souligner que les infractions en matière de stationnement payant et de stationnement à durée limitée font l'objet d'un traitement administratif.

Je sais que dans certains quartiers à Bruxelles, les visites à domicile ne sont pratiquement plus réalisées à cause du manque d'emplacements de stationnement. Cette situation est évidemment intolérable. Aussi suis-je en train de rechercher une bonne définition de causes de justification ou d'excuse qui pourraient être introduites dans le code de la route. J'examine par ailleurs la possibilité de conclure un accord avec les parquets

05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Wie foutparkeert, kan een boete oplopen. Voor artsen en mensen uit de zorgsector die tijdens de uitvoering van hun opdracht geen wettelijke parkeerplaats vinden, mag volgens de minister geen uitzondering worden toegestaan. De heer Bacquelaine, die de minister eerder al over het probleem ondervroeg, nam intussen echter een initiatief om de wetgeving toch aan te passen.

Volgens *Het Laatste Nieuws* vindt de minister dat artsen ook bij noodgevallen correct moeten parkeren. In zijn antwoord op de vraag van de heer Bacquelaine had de minister daar niets over gezegd. Ik begrijp dat artsen niet steeds kunnen worden vrijgepleit onder het mom van een noodgeval, maar het zou erg zijn dat in acute nood kostbare minuten verloren gaan omdat geen parkeerplaats wordt gevonden. Iemand van de Vlaamse Vereniging van Huisartsen is het met mij eens.

Kan de minister maatregelen nemen om het probleem correct en objectief op te lossen?

05.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Het is enerzijds niet aangewezen om uitzonderingen in te voeren op de parkeervoorschriften, maar het ligt anderzijds voor de hand dat noodgevallen, waarbij mensenlevens op het spel staan of goederen beschermd moeten worden, een dringend optreden kunnen noodzaken waarbij andere voorschriften van secundair belang worden.

Ik heb geen gegevens over het aantal boetes, maar ik ben er zeker van dat er geen toename is.

Ik merk op dat betaald parkeren en parkeren met beperkte parkeertijd administratief worden afgehandeld.

Ik ben ervan op de hoogte dat er in Brussel wijken zijn waar nauwelijks nog huisbezoeken worden afgelegd omwille van het gebrek aan parkeerruimte. Dat is natuurlijk een onduidelijke situatie. Ik onderzoek dan ook de mogelijkheid om een goede omschrijving te vinden voor verschonings- of rechtvaardigingsgronden die in de wegcode zouden kunnen worden ingevoerd. Verder kijk ik na of er afspraken kunnen worden gemaakt

de manière à délivrer aux médecins et aux prestataires de soins à domicile une carte qui leur épargnerait les contraventions. Il reste bien sûr alors à savoir comment s'attaquer aux abus. Enfin, j'envisage de réserver des emplacements de parking au personnel médical dans certaines zones urbaines où le stationnement est particulièrement difficile. Je suis en train de développer un panneau à cet effet.

Ce problème n'est pas apparu avec le nouveau code de la route, il remonte à plusieurs décennies. Il est vrai, toutefois, que la saturation de nos villes s'aggrave considérablement. Je m'étais déjà penché sur la question lorsque cette question m'a été posée mais j'avais l'intention d'attendre que mes idées aient pris une forme plus définitive avant de les exposer.

05.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Il existe deux problèmes parallèles. Il y a tout d'abord le cas des médecins qui ne trouvent pas d'emplacement pour stationner leur véhicule. Et il y a ensuite les situations d'urgence qui nécessitent un stationnement aussi proche que possible de la victime. Dans pareils cas, les places réservées ne constituent pas une solution. Je comprends qu'il n'est pas aisé d'élaborer une sorte de carte à cet effet. Le ministre pourrait peut-être attirer l'attention des parquets sur ce problème afin qu'un médecin puisse invoquer l'urgence de son intervention en cas de procès-verbal pour stationnement illicite. Le parquet pourrait alors classer l'affaire sans suite.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.57.

met de parketten om een kaart te verstrekken aan artsen en thuisverplegers die een bekeuring zou uitsluiten. De vraag daarbij is natuurlijk ook hoe misbruiken moeten worden aangepakt. Ten slotte overweeg ik om in bepaalde stedelijke gebieden met schaarse parkeerruimte parkeerplaatsen te reserveren voor hulpverleners. Ik ben daarvoor een bord aan het ontwikkelen.

Het probleem is niet ontstaan met de verkeerswet; het is al decennia oud. Het dichtslippen van onze steden neemt wel erg toe. Ik was al aan het zoeken naar oplossingen toen deze vraag kwam, maar ik was van plan er pas mee naar buiten te treden wanneer de ideeën vastere vorm zouden hebben.

05.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Er zijn twee parallelle problemen. Er is de situatie waarbij een arts geen plek vindt om zijn wagen achter te laten, maar er zijn ook de gevallen van urgentie, waarbij men zo kort mogelijk bij de plaats van het slachtoffer tracht te komen en waarbij voorbehouden plaatsen geen uitkomst bieden. Ik begrijp dat het niet eenvoudig is hiervoor een soort kaart te ontwikkelen. Misschien zou de minister de aandacht van de parketten kunnen vestigen op dit probleem, zodat een arts in een reactie op een PV wegens fout parkeren kan invoeren dat hij een dringende interventie moest doen, waarna het parket de zaak zou kunnen seponeren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.57 uur.