



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

12-11-2003

Après-midi

woensdag

12-11-2003

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les accidents impliquant des camions" (n° 381)	1
- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les accidents de circulation impliquant des camions et des camionnettes" (n° 446)	1
<i>Orateurs: Guido De Padt, Daan Schalck, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Questions jointes de	7
- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique de la SNCB à l'attention des personnes à mobilité réduite" (n° 536)	7
- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mobilité de proximité de la SNCB à l'attention des personnes à mobilité réduite" (n° 617)	7
<i>Orateurs: Josy Arens, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Questions jointes de	10
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'éventuelle disparition de l'indicateur des chemins de fer" (n° 517)	10
- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de l'indicateur des chemins de fer" (n° 553)	10
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'indicateur des chemins de fer" (n° 609)	10
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de la SNCB de supprimer l'indicateur des trains" (n° 657)	10
<i>Orateurs: Jan Mortelmans, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Questions jointes de	15
- M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les tarifs étudiants pratiqués par la SNCB" (n° 562)	15
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de la S.N.C.B. en matière de simplification tarifaire" (n° 658)	15
<i>Orateurs: André Frédéric, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Interpellations et questions jointes de	18

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongevallen met vrachtwagens" (nr. 381)	1
- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens" (nr. 446)	1
<i>Spreekers: Guido De Padt, Daan Schalck, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Samengevoegde vragen van	7
- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beleid van de NMBS ten aanzien van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 536)	7
- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het buurtbeleid van de NMBS ten aanzien van personen met beperkte mobiliteit" (nr. 617)	7
<i>Spreekers: Josy Arens, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde vragen van	10
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het mogelijke verdwijnen van het spoorboekje" (nr. 517)	10
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting van Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van het spoorboekje bij de NMBS" (nr. 553)	10
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorboekje" (nr. 609)	10
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het voornemen van de NMBS om het spoorboekje af te schaffen" (nr. 657)	10
<i>Spreekers: Jan Mortelmans, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde vragen van	15
- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studententarieven van de NMBS" (nr. 562)	16
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de N.M.B.S. inzake tariefvereenvoudiging" (nr. 658)	16
<i>Spreekers: André Frédéric, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde interpellaties en vragen van	19

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols autour de Bruxelles National" (n° 78)	18	- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten op Zaventem" (nr. 78)	19
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre de nouvelles routes aériennes sans accord gouvernemental" (n° 81)	18	- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ingebruikneming van nieuwe luchtvaartroutes zonder dat de regering daarmee heeft ingestemd" (nr. 81)	19
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des nuisances sonores des avions de Bruxelles National" (n° 82)	19	- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan om de geluidsoverlast van de vluchten op Zaventem te spreiden" (nr. 82)	19
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 84)	19	- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan inzake nachtvluchten" (nr. 84)	19
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision du cabinet restreint concernant le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 645)	19	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing van het kernkabinet betreffende het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 645)	19
- M. Charles Picqué au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la méthode adoptée pour l'élaboration du cadastre du bruit" (n° 669)	19	- de heer Charles Picqué aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werkmethode waarvoor geopteerd werd voor het opmaken van een geluidskadaster" (nr. 669)	19
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 95)	19	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan in verband met de nachtvluchten" (nr. 95)	19
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations intolérables faites le 3 novembre 2003 à Meise" (n° 639)	19	- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ontoelaatbare uitspraken die de minister op 3 november 2003 in Meise deed" (nr. 639)	19
<i>Orateurs:</i> Olivier Maingain, François-Xavier de Donnea, Joëlle Milquet, Marie Nagy, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Olivier Maingain, François-Xavier de Donnea, Joëlle Milquet, Marie Nagy, Simonne Creyf, Bart Laeremans, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
<i>Motions</i>	52	<i>Moties</i>	52
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les normes en matière d'éclairage du réseau routier" (n° 554)	52	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normering van de verlichting van het wegennet" (nr. 554)	52
<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la non-validité à l'étranger du permis de conduire B pour la conduite de motocyclettes légères d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm ³ pour les personnes ayant obtenu leur permis B avant le 1er septembre 2001" (n° 555)	53	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ongeldigheid in het buitenland van het rijbewijs B voor het besturen van een lichte motorfiets tot 125cm ³ voor mensen die hun rijbewijs B hebben behaald vóór 1 september 2001" (nr. 555)	53
<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Daan Schalck		<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Daan Schalck	
Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le lien entre la diminution du nombre de victimes de la circulation sur les autoroutes et le renforcement des 'contrôles'" (n° 628)	56	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het verband tussen de daling van het aantal verkeersslachtoffers op de autosnelwegen en de 'toenemende controles'" (nr. 628)	56
<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie		<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

sociale

Questions jointes de: 58
 -M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de 58
 l'Economie sociale sur "l'augmentation
 éventuelle de la vitesse maximale par beau
 temps" (n° 638)
 -M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de 58
 l'Economie sociale sur "l'instauration de vitesses
 maximales variables sur les autoroutes" (n° 646)

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

Samengevoegde vragen van: 58
 -de heer Daan Schalck aan de minister van 58
 Mobiliteit en Sociale Economie over "het
 eventueel verhogen van de maximumsnelheid bij
 mooi weer" (nr. 638)
 -de heer Jos Ansoms aan de minister van 58
 Mobiliteit en Sociale Economie over "de
 invoering van variabele maximumsnelheden op
 de autosnelwegen" (nr. 646)

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

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

du

MERCREDI 12 NOVEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 12 NOVEMBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.11 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde vragen van**

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

01 **Questions jointes de**

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

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Op dinsdag 14 oktober vond er op de Antwerpse Ring een ongeval plaats waarbij drie vrachtwagens en een personenwagen betrokken waren. De eerste vrachtwagen werd aangereden door twee andere vrachtwagens en een personenwagen. In het nieuwsbulletin van dezelfde avond op televisiezender VTM werd aangehaald dat er tussen 1991 en 2001 een stijging was met 50 percent van de ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, vaak met ladingverlies. De verkeersongevallen met vrachtwagens, zoals ze gebeuren bij wegenwerken, hebben op de autosnelwegen heel wat ongemakken en fileproblemen tot gevolg.

Ik heb hierover twee vragen. Kan de minister mij mededelen of er sinds 2001 een verdere stijging of daling van ongevallen met vrachtwagens te noteren valt. De cijfers van VTM liepen namelijk maar tot 2001. Welke concrete maatregelen overweegt hij in de nabije toekomst om dit type van ongevallen drastisch te verminderen?

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

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

01.02 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat er bijna één nieuwsbericht per week is over ongevallen met vrachtwagens. Er gebeuren dusdanig veel ongevallen met vrachtwagens dat ik denk dat deze problematiek ons in het algemeen en zeker onze commissie zou moeten bezighouden.

Wat opvalt, is dat men in de ongevallenstatistieken een dalende trend ziet van het aantal ongevallen met personenwagens en andere weggebruikers. Dat geldt echter niet voor vrachtwagens. De cijfers in de

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

ongevallenstatistieken terzake stijgen en stijgen zelfs sterk voor de kleine bestelwagens. Meestal kijkt men enkel naar de zware vrachtwagens, omdat de gevolgen op economisch vlak ervan veel spectaculairder zijn, de files langer zijn en het opruimen moeilijker is.

augmentation. Le nombre d'accidents de ce type a augmenté d'un quart au cours des dernières années.

Zuiver afgaand op de ongevallenstatistieken, zou de evolutie bij de bestelwagens ons minstens evenveel zorgen moeten baren, zeker wanneer wij rekening houden met het aantal slachtoffers en niet alleen met de gevolgen achteraf of de uren lange files. Dat is een eerste punt.

Une enquête réalisée par la VRT indique qu'un cinquième des chauffeurs de poids lourds combine cette activité avec d'autres.

Een tweede punt, dat ongeveer dezelfde week is aan bod gekomen naar aanleiding van een steekproef die de VRT heeft gehouden, is dat op het ogenblik dat vrachtwagens een brug voorbijrijden, 20% van de chauffeurs op dat ogenblik blijkbaar met iets anders bezig is dan enkel met het besturen van hun vrachtwagen.

De **voorzitter**: Mijnheer Schalck, neemt u het mij niet kwalijk, maar ik wens u even te onderbreken. Ik wil er bij iedereen nogmaals op aandringen om de gsm's uit te zetten.

Je vais insister dans les deux langues nationales pour qu'on éteigne les gsm dans les locaux de réunion et de commission et en particulier dans ce local-ci. Je sais bien que nous avons l'impression d'être tout nu lorsque notre gsm ne fonctionne pas mais le bruit est très gênant pour les traducteurs.

Ik zou graag hebben dat men rekening houdt met de tolken, met de spreker en met andere personen en bijgevolg wens ik voor de laatste keer dit jaar erop aan te dringen dat alle gsm's worden uitgezet tijdens de commissievergaderingen.

Mijnheer Schalck, neemt u mij niet kwalijk voor deze onderbreking.

01.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, gelieve mij te verontschuldigen voor de storing.

De **voorzitter**: Mijn mededeling was gericht in het algemeen, mijnheer Schalck.

01.04 Daan Schalck (sp.a-spirit): Hoewel deze steekproef geen deel uitmaakte van een wetenschappelijk onderzoek hebben wij zelf inzake cruise control al vastgesteld dat niet iedereen, die een mastodont van 25 ton bestuurt, zijn aandacht volledig op de weg richt. Sommige zaken, zoals het gebruik van een gsm, zijn al bij wet verboden, maar er zijn nog andere manieren om te worden afgeleid. Daarom ben ik van oordeel dat onze bijzondere aandacht moeten gaan naar de problemen verbonden aan ongevallen waarbij bestelwagens en vrachtwagens betrokken zijn. Ik wil hierover enkele vragen stellen.

01.04 Daan Schalck (sp.a-spirit): Bien que cette enquête ne soit pas totalement scientifique, elle fournit certaines indications. Des habitudes qui nuisent à la concentration, telles que l'utilisation du gsm, sont déjà interdites mais les motifs de distraction restent trop nombreux.

Wij weten bijvoorbeeld dat voor vrachtwagens op snelwegen een snelheidsbegrenzer tot 90 km/u verplicht is. De vraag dringt zich op of deze verplichting niet moet worden uitgebreid naar bestelwagens. Het hoeft niet noodzakelijk over dezelfde snelheidsbeperking te gaan, maar de vraag is of een technische reglementering voor bestelwagens, die steeds krachtiger motoren hebben, waarmee zij snelheden tot 140 of 150 km/u kunnen bereiken, niet wenselijk is, zodat zij die hoge snelheden niet meer kunnen halen.

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

Is het technisch niet mogelijk om bestelwagens die snelheden van 150 kilometer per uur halen te begrenzen?

Mijnheer de minister, gebeurt er momenteel onderzoek naar de oorzaken van die ongevallen met vrachtwagens?

Tot slot wil ik het hebben over mogelijke maatregelen. Ik denk vooral aan een verlaagdening van het inhaalverbod voor vrachtwagens op

snelwegen, het verbod op het gebruik van cruise control. Er zijn voorstellen van mezelf, maar ook van collega's van CD&V en VLD om dat bespreekbaar te maken. Dan haal ik ook de zogenaamde afgeleide activiteiten aan: eten, bellen, tv-kijken, enzovoort. In welke mate kunnen wij met controles en reglementering het aantal ongevallen met vrachtwagens en bestelwagens naar beneden krijgen?

01.05 Bert Anciaux, ministre: Les comptages effectués en 2000 ont révélé que la part des camions et camionnettes dans le total du trafic motorisé est de 13,9%.

Une progression linéaire de la courbe de croissance de cette dernière décennie se traduirait par une augmentation de 70% de la demande de transport pour la période de 1995 à 2020.

Si l'on tient compte des développements futurs sur le plan de l'économie et de la société, on peut dire que la croissance déjà en cours se poursuivra, de sorte qu'au cours des vingt prochaines années, l'accroissement de la demande en matière de transport devrait augmenter d'environ 50%.

Contrairement à ce qui s'est passé précédemment, cet accroissement ne devrait pas seulement se répercuter sur le transport par route. Dans l'accord gouvernemental, nous avons prévu que les problèmes de mobilité dans notre société moderne, requéraient une approche multidimensionnelle renouvelée, une nouvelle répartition entre les différents modes de transport grâce à une politique volontariste en faveur de l'intermodalité. Cela implique la promotion des transports ferroviaires, maritimes et fluviaux.

Met betrekking tot het aantal ongevallen deel ik de collega's mee - onder voorbehoud, want mijn cijfermateriaal van de federale politie is voorlopig - dat er een gunstige wending zou zijn wanneer men de situatie 2001 en 2002 vergelijkt. Het aantal ongevallen met zware voertuigen ziet er namelijk als volgt uit. Over het hele grondgebied zijn er 3.300 in 2001 tegenover, voorlopig althans, 2.465 in 2002. Op de autosnelwegen zijn dat er 994 in 2001 tegenover voorlopig 826 in 2002.

Niettegenstaande deze positieve evolutie blijft het hoge aantal verkeersongevallen met vrachtwagens samen met de hoge menselijke sociale en economische gevolgen, een prioritair aandachtspunt in mijn verkeersveiligheidsbeleid.

Diverse factoren liggen ten de grondslag aan de grote ongevalbetrokkenheid: de constante groei van het voertuigenpark; de kenmerken van de markt, bijvoorbeeld tal van kleine "leveringen just in time"; de concurrentiestrijd; risicogedrag; hoge snelheid en gebrek aan afstand houden. Vaak gaat het ook om zuiver fysieke factoren zoals vermoeidheid en concentratieverlies alsook om miskenning van technische uitwisselingsvoorschriften zoals gebrekkige remmen.

In 42% van de ongevallen met een of meer lichtere vrachtwagens zou het om een botsing langs achteren gaan waarbij de veiligheidsafstand klaarblijkelijk niet in acht werd genomen. Voor alle ongevallen op de autosnelweg bedraagt het percentage 32%.

Een echte ongevallenanalyse die systematische oorzaken bij elk ongeval onderzoekt, gebeurt op dit ogenblik niet in België. Daarom heb ik ook op de informele Raad van transportministers in Verona op 23

manger?

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

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

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

Un éventail de facteurs est à l'origine du nombre considérable d'accidents: la croissance constante du parc de véhicules, les impératifs économiques du marché tels que la livraison "just in time", la forte concurrence qui y règne ou encore la vitesse généralement trop élevée. Des facteurs physiques tels que la fatigue et des facteurs techniques tels que des freins défectueux jouent également un rôle dans ce cadre. Les collisions à l'arrière provoquées par le non-respect de la distance de sécurité

oktober aangedrongen opdat het op te richten Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid werk zou maken van de verzameling van wetenschappelijke studies en best practices in dit domein.

Aangezien wij te maken hebben met een waaier van uiteenlopende oorzaken, moet in de toekomst gewerkt worden met het oog op een globale aanpak. Ik herinner er trouwens aan dat de staten-generaal voor de verkeersveiligheid, in het kader van de prioritaire doelstellingen die vooropgesteld zijn, onder meer een maatregelenpakket voor veiliger verkeer met vrachtwagens heeft voorgesteld. Belangrijke maatregelen hieruit zijn voor mij: het sluiten van een convenant met de transportsector die alle actoren responsabiliseert en leidt tot een verbetering van de controle op de naleving van de wetgevingen, reglementeringen en de collectieve arbeidsovereenkomsten.

De richtlijn 2003/59 geeft de mogelijkheid om in België regelgeving uit te werken die de vakbekwaamheid voor bestuurders van vrachtwagens en autobussen echt verhoogt en een erkenning geeft door basisopleiding en voortgezette opleiding. Dit moet leiden tot een wijziging van het verkeersgedrag. Dan heb ik het niet alleen over naleving van de verkeerswetgeving, maar ook over concentratie en vermoeidheid achter het stuur. Dit kader geeft trouwens de mogelijkheid om meer gericht in te gaan op laad-, los- en stuurtechnieken.

Meer preventieve controles en handhavingsinitiatieven, zoals het operationeel maken van het samenwerkingsprotocol tussen de toezichtsdiensten, waarbij ik de federale en lokale politie en de diensten van de federale en gewestelijke overheden aanhaal. Deze controles zijn specifiek gericht op de wetgeving in de transportsector. Het gaat hier over verbeterde controle op de rij- en rusttijden die vermeld staan in de richtlijnen 3820/85 en 3821/85.

Ten slotte stel ik de maatregelen met betrekking tot het voertuig zelf voor. Die maatregelen, waaronder de door de leden voorgestelde snelheidsbegrenzer, horen in ruime mate thuis in de Europese context. Dit geldt ook voor het gebruik van de cruisecontrole. Momenteel geldt de Europese regelgeving betreffende de snelheidsbegrenzer alleen voor vrachtwagens van meer dan 12 ton en autobussen van meer dan 10 ton.

De Europese Commissie heeft onlangs beslist om de richtlijn ook van toepassing te maken voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en voor voertuigen bestemd voor personenvervoer van meer dan 5 ton. Die categorie van vrachtwagens zal dus niet meer sneller kunnen rijden dan 90 kilometer per uur. De verplichting wordt van kracht vanaf 1 januari 2005 voor nieuwe voertuigen.

Er is vooralsnog geen sprake van om dit ook in te voeren voor lichte vrachtauto's. Dit zijn vrachtauto's met een toegelaten maximummassa van 3,5 ton. In de omgangstaal worden zij bestelwagens genoemd. De Europese Commissie sluit evenwel niet uit dat de maatregel ooit zou ingevoerd worden voor die voertuigen. Ze wijst er echter op dat de beperking van de maximumsnelheid van auto's een in hoge mate controversiële en politieke kwestie is. Verdere politieke besprekingen zijn nodig voor de nodige invoering van een of ander soort snelheidsbeheerssysteem voor voertuigen van categorieën M1 en N1. Dat zijn personenauto's en bestelwagens.

Andere mogelijke maatregelen met betrekking tot het voertuig dat bestuurd wordt, zijn onder meer de verdere uitrusting met doeltreffende zijafscherming op het voertuig en het verplicht dragen van gordels in alle vrachtwagens. Er moet een richtlijn komen die de draagplicht oplegt. Ook het plaatsen van betere underrunbeveiliging aan de achterkant van

constituent un tiers de l'ensemble des accidents. Mais, en Belgique, les causes des accidents ne sont pas systématiquement analysées à l'heure actuelle. C'est pourquoi j'ai insisté à Vérone pour que l'Observatoire européen de la Sécurité routière établisse un catalogue des meilleures pratiques en la matière.

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

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

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

D'autres mesures possibles sont: une protection latérale efficace et l'obligation de porter la ceinture dans les camions. une meilleure

vrachtauto's en het aanmoedigen van vrijwillige plaatsing, het invoeren van een waarschuwingssignaal voor het afslaan, onderzoek naar gebruik en plaatsing van cruise control en het opleggen van een inhaalverbod voor vrachtwagens, zoals de heer Schalck reeds zei, behoren tot de mogelijkheden.

protection contre l'encastrement à l'arrière des camions, l'instauration d'un signal d'avertissement lorsqu'ils opèrent un changement de direction, l'installation d'un régulateur de vitesse et l'interdiction de dépasser.

Een lid dat niet aanwezig is wou specifiek uitleg over het transport van gevaarlijke goederen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, die vraag werd niet gesteld. Het zou niet ordentelijk zijn in het verslag mocht er een antwoord verschijnen op een vraag die niet werd gesteld.

Elk parlamentslid heeft het recht een vraag te stellen. De minister heeft de plicht op die vragen te antwoorden, maar dan moeten zij minstens worden gesteld.

01.06 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, dan meen ik hierbij alle gestelde vragen te hebben beantwoord.

01.07 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, wellicht ben ik het niet alleen die het moeilijk vind om het antwoord van de minister op de gestelde vragen te horen omdat men tegelijkertijd de Franse vertaling krijgt. Dat is vervelend. Ik heb niets tegen die mensen en ik pleit er niet voor ze in een hokje te plaatsen, maar in de toekomst zou het beter zijn dat we op een efficiëntere manier naar het antwoord van de minister kunnen luisteren.

De **voorzitter**: Mijnheer De Padt, u bent nieuw in het Parlement. U hebt overschot van gelijk en wij hebben allen ooit al dezelfde opmerking gemaakt of althans hetzelfde gedacht. Dit is inderdaad een verschrikkelijk slechte zaal voor commissievergaderingen te houden, maar helaas zijn wij het niet die daaromtrent beslissingen nemen en moeten wij roeien met de riemen die we hebben.

Vandaar trouwens dat ik daarnet met klem aandrong dat de gsm's worden uitgezet. De werkomstandigheden zijn hier inderdaad afschuwelijk.

01.08 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik maak misschien de fout, als nieuweling, vragen te stellen die vroegere nieuwelingen ook al eens gesteld hebben.

De **voorzitter**: Ze hebben ze allemaal gesteld. Het is het leitmotiv van deze zaal.

01.09 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Met betrekking tot uw opmerking omtrent het Europees observatorium moet mij evenwel het volgende van het hart. Uit deze opmerking leid ik af dat u thans als minister op Belgisch niveau de kennis en de wetenschap ontbeert - of moet ontberen - omdat er op Belgische schaal geen dergelijk observatorium aanwezig is. Ik betreur het dat in deze tijd, waarin zo veel instrumenten ter beschikking staan om van alles en nog wat aan te tonen, te analyseren en te bewijzen, er op Belgisch niveau geen werk wordt gemaakt van het opstarten of installeren van een dergelijk observatorium.

01.09 **Guido De Padt** (VLD): Je déplore l'absence d'un observatoire belge qui pourrait collecter les données statistiques servant à alimenter l'observatoire européen de coordination. Comment se fait-il que notre pays est toujours privé d'un instrument d'une telle utilité?

01.10 Minister **Bert Anciaux**: Misschien gaf mijn antwoord de indruk dat ik mijn verantwoordelijkheid wil afschuiven op Europa. Ik denk dat het goed is dat deze zaak hoe langer hoe meer op Europees vlak gevolgd wordt, maar dat doet geen afbreuk aan het feit dat ik er alles aan zal doen om betere gegevens bijeen te krijgen. Ik ben nieuw in mijn vak en misschien hebben mijn voorgangers dit ook reeds gezegd. Ik denk dat na een periode van enige beweging op het gebied van de politie en de politiehervorming, er nu een periode aangebroken zou

01.10 **Bert Anciaux**, ministre: Je le déplore tout autant que vous. Il va de soi que les données statistiques concernant le trafic des camions et les accidents dans lesquels ils sont impliqués devraient faire l'objet d'un suivi à l'échelon européen mais la

moeten zijn waardoor het verzamelen van die gegevens in alle degelijkheid zou moeten kunnen gebeuren. We zouden meer kennis moeten hebben over "hoeveel", "waar" en "wanneer". We zijn ongeveer de slechtste van de klas wat betreft het op tijd binnenkrijgen van die gegevens, laat staan dat we de juiste oorzaken kennen. Vorige week werd ik ondervraagd over het laden en het verkeerd laden van vrachtwagens en in hoeverre dit meespeelt in het aantal ongevallen. Ik moet daarop het antwoord schuldig blijven omdat dit zelfs niet geregistreerd wordt.

(...)

Het stond reeds in het vorige regeerakkoord. Het staat er nu niet specifiek in. We gaan toch proberen er iets aan te doen. Ik ga hiervoor niet wachten op de Europese regelgeving.

(...): Wij hebben daar niets meer aan toe te voegen, mijnheer de voorzitter.

01.11 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik wil nog even heel kort reageren. Ik volg deze problematiek reeds lang genoeg om te beseffen dat er geen gemakkelijke oplossingen zijn voor dit soort problemen. Ik begrijp dat het een heel complex iets is en dat er verschillende maatregelen nodig zijn. Ik denk eveneens dat dit – zeker wat betreft de vrachtwagensector – het meest internationale is van ons wegtransport en dat voor een aantal zaken de Europese weg zich opdringt.

Laten we echter eens kijken naar de ervaringen die het Vlaamse Gewest heeft met bijvoorbeeld het verbod op cruise control tijdens wegenwerken en de experimenten van het Vlaams Gewest betreffende het inhaalverbod van vrachtwagens. Volgens mij is één van de belangrijkste oorzaken van het niet houden van de afstand, het feit dat inhalen toegelaten is. Men kruipt tot helemaal tegen zijn voorligger. Het verschil in snelheid is ten hoogste één of twee kilometer per uur. Iedereen rijdt met de cruise control aan met een maximum van 90 kilometer per uur. Ik denk dat dit één van de voornaamste oorzaken is. Het Vlaams Gewest heeft hier positieve proeven gedaan en we moeten de komende maanden in alle rust onderzoeken of België niet nu en dan het voortouw in Europa kan nemen als we zien dat een aantal experimenten lukken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Van Gool er nu niet is, houd ik haar vraag nummer 505 even aan.

02 Questions jointes de

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

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

02 Samengevoegde vragen van

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

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

02.01 Josy Arens (cdH): Il s'agit d'une question qui n'est pas liée à d'autres.

Monsieur le président. monsieur le ministre. l'article 57 du deuxième

Belgique n'en a pas moins l'obligation d'assumer ses responsabilités sur ce plan. Je nourris l'ambition de changer les choses le plus vite possible. Mais je dois hélas constater que notre pays est le plus mauvais élève de la classe sur le plan des statistiques relatives aux accidents et de la collecte des données.

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

02.01 Joseph Arens (cdH): De NMBS wordt geacht maatregelen te nemen voor personen met een beperkte mobiliteit. Volgens het

contrat de gestion dispose que la SNCB met l'accent sur les mesures en faveur des personnes à mobilité réduite de manière plus offensive. Le même article qui lie l'entreprise ferroviaire à l'Etat précise que la SNCB mènera une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite, de manière à faciliter l'accessibilité aux bâtiments ferroviaires, aux quais et au matériel roulant. A cet effet, il est prévu que la SNCB agira en concertation avec le Comité supérieur des handicapés, lequel sera associé à un groupe de travail permanent où les souhaits des personnes à mobilité réduite seront examinés.

Malgré ces obligations contractuelles, les personnes à mobilité réduite sont, dans les faits, souvent laissées pour compte, surtout si elles résident en milieu rural. Les rampes mobiles d'accès aux trains n'y sont pas systématisées, obligeant alors la personne à mobilité réduite à devoir faire, dans les cas les plus extrêmes, jusqu'à 30, voire 40 kilomètres pour bénéficier du droit le plus élémentaire d'un accès sécurisé aux trains.

Citons comme exemple, le cas des personnes à mobilité réduite devant prendre le train au départ de l'entité de Durbuy, dans la province du Luxembourg. Si leur destination est le sud de cette province, celles-ci sont obligées, pour bénéficier d'une rampe mobile, de se rendre à Jemelle. Si leur destination est Liège, elles n'ont pas d'autre possibilité que de prendre le train à Rivage.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Premièrement, la SNCB compte-t-elle systématiser l'usage de rampes mobiles dans toutes les gares? Si oui, combien de gares devraient encore être dotées de cet outil et quel coût cela représenterait-il pour la SNCB, par gare et pour l'ensemble du réseau?

Deuxièmement, en Région wallonne, des opérateurs associatifs assurant le transport des personnes à mobilité réduite se sont regroupés au sein d'une ASBL dénommée ASTA. Une majorité de ceux-ci ont déjà signé une convention avec les TEC permettant à la personne handicapée plus dépendante encore, d'un correct maillage des moyens de transport collectifs, d'avoir accès aux transports en commun par bus à un tarif intéressant. Dès lors, ma question est la suivante: la SNCB envisage-t-elle de travailler en partenariat avec l'ASBL ASTA? Si oui, l'envisage-t-elle plus particulièrement aussi en zone rurale?

Troisièmement, en ce qui concerne la Région bruxelloise et sa périphérie, le cahier des charges relatif à l'achat du matériel roulant RER - défini actuellement par la SNCB - comprend-il des dispositions particulières relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite? Si oui, lesquelles?

Monsieur le président, monsieur le ministre, telles sont mes questions concernant la problématique des personnes à mobilité réduite utilisant des infrastructures de la SNCB.

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Arens, vous reconnaissez que l'accessibilité des gares ne dépend pas seulement de la présence d'une rampe mobile. Même si c'est nécessaire, cette mesure-ci concerne des personnes aptes à utiliser cette rampe. Les quais doivent également être accessibles. Il est donc impossible de généraliser le seul usage des rampes mobiles dans toutes les gares.

Actuellement, dans de nombreuses gares, les voyageurs en chaise

beheerscontract moet zij voor die personen een actief beleid voeren en de toegang tot de gebouwen, perrons en rollend materieel vergemakkelijken.

In de realiteit worden die personen vooral op het platteland vaak aan hun lot overgelaten. In niet in alle stations zijn er mobiele toegangsplatformen en sommige mensen moeten 30 of 40 km afleggen om op de trein te kunnen stappen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de omgeving van Durbuy in de provincie Luxemburg.

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

In Wallonië zijn de transporteurs van personen met een beperkte mobiliteit ondergebracht in de vzw "Association des services de transport adapté pour personnes à mobilité réduite" (ASTA). Deze vzw heeft overeenkomsten met de Waalse ondernemingen voor het openbaar vervoer gesloten. Overweegt de NMBS ook een partnerschap?

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

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: De toegankelijkheid van de stations wordt niet alleen bepaald door de aanwezigheid van mobiele laadbruggen. Bovendien kunnen deze laadbruggen niet in alle stations geplaatst worden. De NMBS is van plan het net met liften

roulante doivent traverser les voies sur les traverses à niveau pour atteindre les quais, ce qui n'est pas une bonne solution, bien entendu. C'est pourquoi la SNCB prévoit d'équiper un plus grand nombre de gares d'ascenseurs ou de plans inclinés permettant un accès aisé aux quais. L'objectif, qui est à mon avis très clair, est de constituer un réseau de 93 gares spécialement équipées pour les personnes à mobilité réduite et bien réparties géographiquement, de sorte que la distance à parcourir pour joindre la gare équipée la plus proche ne soit pas supérieure à dix kilomètres. Un choix parmi ces gares est inévitable. Ce n'est pas la meilleure des solutions mais cela permettra l'accès nécessaire aux personnes à mobilité réduite.

Le montant prévu entre 2004 et 2014 est de 35 millions d'euros. C'est un investissement assez important qui doit se répartir sur dix ans. Il n'y a pas eu de contact établi, jusqu'à présent, entre la SNCB, d'une part, et l'ASBL ASTA, d'autre part, mais la SNCB est ouverte à toute négociation en vue d'un éventuel partenariat avec l'ASBL ASTA. Les membres d'ASTA peuvent donc prendre contact avec la direction de la SNCB qui est prête à discuter sur ce point.

Le cahier des charges d'achat du matériel roulant RER est un cahier des charges fonctionnel, c'est-à-dire qu'il décrit les problèmes et invite les soumissionnaires à présenter des solutions. En ce qui concerne l'accessibilité des voyageurs à mobilité réduite, le cahier des charges précise que le constructeur proposera un système automatique qui rendra possible l'accès en toute sécurité des personnes à mobilité réduite aux compartiments multifonctionnels à partir des quais de 76 et 55 cm de haut situés dans les courbes de 250 mètres de rayon. C'est la spécificité technique qui se trouve dans le cahier des charges destiné aux soumissionnaires qui doivent maintenant proposer des solutions qui correspondent à cette préoccupation.

02.03 Josy Arens (cdH): Merci, monsieur le ministre, pour cette réponse. Bien sûr, 2014, c'est encore loin et, si j'ai parlé des rampes mobiles, c'est précisément pour intervenir là où aucune autre infrastructure n'est encore réalisée jusqu'à présent. Le délai d'exécution est, à mes yeux, très important également.

Vous me surprenez agréablement en disant que les distances maximales seront de dix kilomètres. Est-ce que vous tenez bien compte des réalités du milieu rural?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense que les dix kilomètres, cela concerne l'accès à l'une ou l'autre gare et non entre deux gares. Autrement c'est impossible: il n'y a pas de gare dans chaque village, tout de même.

02.05 Josy Arens (cdH): Bien entendu, nous suivrons de très près ce dossier. Puisqu'il sera tenu compte d'une bonne répartition géographique, je suppose que, parmi les 93 gares spécialement équipées, il s'en trouvera plusieurs en milieu rural.

Je précise qu'il est très important de négocier avec l'ASBL ASTA qui propose une superbe organisation au niveau de la mobilité des personnes handicapées.

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais demander des

of hellende vlakken uit te rusten. 93 stations zullen op die manier worden uitgerust. Ze worden met zorg gekozen om een optimale spreiding over het land te verzekeren waardoor de afstand tot zo'n station nooit meer dan 10 km bedraagt. Voor deze uitrusting die tussen 2004 en 2014 zal worden geïnstalleerd is een bedrag van 35 miljoen euro uitgetrokken. Het gaat dus om een belangrijke investering.

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

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

02.03 Joseph Arens (cdH): Ik dank u. 2014 is echter nog ver af. Ik zou willen vernemen of u onverwijld laadbruggen zal laten installeren waar die nog niet aanwezig zijn. Inzake de afstand van 10 km moet men rekening houden met de landelijke gebieden.

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

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

02.06 Minister Johan Vande

renseignements complémentaires sur cette distance parce qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

Lanotte: Ik ga bijkomende informatie over deze afstand inwinnen want er klopt iets niet.

02.07 Josy Arens (cdH): C'est vrai que cela ne va pas et je vous encourage dans votre démarche.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président:** Avant de passer la parole aux députés inscrits pour les prochaines questions, je voudrais signaler à Mme Lalieux, que M. Vande Lanotte étant présent, après les questions de MM. Mortelmans, Ansoms et De Padt, il répondra également à la question de M. Frédéric, reprise en point 9 et à laquelle M. Chastel s'est joint.

02.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, il y a eu un petit malentendu. Il y a eu des questions qui ont été posées à M. Anciaux et auxquelles je répondrai et inversement. Je propose que le secrétariat de la commission se mette en rapport avec nos deux cabinets afin d'éviter ces quiproquos.

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

Le **président:** Le problème des compétences respectives est parfois un peu nébuleux.

02.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je répondrai donc aux questions reprises aux points 4, 5 et 9 de l'ordre du jour. Les autres questions seront pour M. Anciaux.

03 Samengevoegde vragen van

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

03 Questions jointes de

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

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques)

03.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, voorafgaand aan mijn vragen zou ik willen zeggen dat, als er verwarring ontstaat over de bevoegdheden die de verschillende ministers hebben, de verwarring niet gecreëerd is door de volksvertegenwoordigers. Ze ontstaat net door de bevoegdheidsverdeling tussen de twee ministers. U kan ons dat toch niet kwalijk nemen. Het

03.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La SNCB envisage de supprimer l'indicateur des chemins de fer pour des raisons budgétaires. Le Comité consultatif des usagers s'y est opposé. A peine

is hier al verschillende keren naar voren gekomen. Ik wou toch nog even signaleren dat kamerleden er weinig aan kunnen doen. De fout ligt bij de ministers en bij de bevoegdheidsverdeling bij de regeringsvorming.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat iedereen, gelet op het aantal vragen over het onderwerp, ook het advies heeft ontvangen van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS inzake het mogelijk verdwijnen van het spoorboekje. Volgens dat advies zou de NMBS het spoorboekje binnen de kortste keren om budgettaire redenen uit de handel halen.

Het raadgevend comité heeft een aantal weken geleden een unaniem, negatief advies afgegeven om verschillende redenen. Minder dan 45% van de gezinnen beschikt momenteel over een pc. Het aantal internetaansluitingen ligt nog een stuk lager. Vooral de zwakste groepen in onze samenleving dreigen dus uit de boot te vallen, namelijk gepensioneerden, laaggeschoolden enzovoort. Het comité zegt er ook bij dat de gratis boekjes die momenteel worden aangeboden, slechts beperkte informatie geven. Ook de gele vertrekkaffiches geven geen overzichtelijk totaalbeeld van het aanbod. Het vraagt zich ook af wat de treinbegeleiders, de stationschef of onderstationschef moeten doen als hun computer uitvalt en zij informatie willen geven aan de reizigers.

Op een ogenblik dat de regering wil dat het spooraanbod binnen een bepaald aantal jaren stijgt met een bepaald percentage, vind ik het nogal merkwaardig dat zij juist op de informatieverstrekking aan het publiek zou besparen. Eerlijk gezegd, ik weet niet hoeveel de besparing zou bedragen. U zal dat waarschijnlijk straks zeggen. Als men echter op de informatieverstrekking moet besparen, is men volgens mij verkeerd bezig.

Ik zou dan ook graag van u vernemen of het inderdaad klopt dat de NMBS van plan is het spoorboekje af te schaffen. Wat is uw mening terzake? Kan u de NMBS eventueel ervan overtuigen om de maatregel in te trekken?

03.02 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kan uiteraard niet veel aan het voorgaande toevoegen. Uit het feit alleen al dat vier volksvertegenwoordigers uit zowel meerderheid als oppositie de vraag stellen, kunnen we afleiden dat de Kamer van volksvertegenwoordigers niet akkoord gaat met een mogelijke afschaffing. Dat is het minste dat we daaruit kunnen afleiden.

De probleemstelling is door de vorige spreker gegeven. Ook wij hebben uiteraard het advies van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS gelezen. Ik zou daarbij gewoon één bijkomende vraag willen stellen.

Wat is het aandeel van de kosten van het spoorboekje in het totale pakket aan publiciteit die de NMBS voert?

Ten slotte, ik zou in mijn laatste vraag een stap verder willen gaan. De heer Mortelmans vroeg u of u een kans zag om de NMBS ervan te overtuigen om het spoorboekje toch maar niet af te schaffen.

Ik zou een stap verder willen gaan. Het binnenlands vervoer is een openbare dienstverlening en ik kan me niet voorstellen dat het bedrijf volledig autonoom in zijn bedrijfsvoering zou kunnen beslissen over het eventueel afschaffen van het spoorboekje. Ik kan met niet voorstellen dat een sp.a-minister daarmee akkoord kan gaan.

45% des familles disposent d'un PC, et un nombre encore plus restreint dispose d'une connexion Internet. Est-il vraiment logique d'encourager l'utilisation du chemin de fer, tout en rognant sur l'information?

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

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

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

03.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil mij natuurlijk aansluiten bij de opmerkingen die al gemaakt zijn door de vorige sprekers. Men noemde dit spoorboekje de "indicateur" in onze streek. Dat was een boekje dat vrij veel op de huistafels lag. Ik herinner mij dit nog vanuit mijn jeugd. De ouders gebruikten dit om hun kinderen op een goede manier naar het station te begeleiden zodat ze op tijd op school kwamen.

Ik heb vastgesteld dat dit boekje 4,5 euro kost, wat neerkomt op 140 Belgische frank. Mijnheer de minister, als het kostenplaatje van het spoorboekje te hoog oploopt, kan men dan niet overwegen om de prijs te verhogen? Bestaan er bij de NMBS concrete plannen om het spoorboekje af te schaffen? Blijkbaar is dit wel het geval. Werd onderzocht wat de redenen zijn van de dalende verkoop? Zijn er volwaardige alternatieven die voor iedereen toegankelijk zijn? Wat is het kostenplaatje daarvan? Wat is het alternatief dat werd bedacht voor de treinbegeleiders als hun draagbare computers het laten afweten? Toen ik vandaag met de trein naar hier kwam, heb ik een treinbegeleider de vraag gesteld of het soms voorvalt dat het systeem buiten werking valt. Men heeft mij bevestigd dat dit regelmatig gebeurt. Ik heb toen gevraagd hoe dit wordt opgevangen. Die treinbegeleider had een systeem waarbij hij met zijn eigen gsm kan inloggen op het NMBS-systeem. Ik stel ook af en toe vast dat op sommige treintrajecten de gsm niet altijd volwaardig werkt. De penetratiegraad van de gsm-masten op de trein zelf laat soms te wensen over. Tot zover enkele vragen terzake.

03.04 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme mes collègues, mon attention est attirée par le comité consultatif des usagers qui, dans son avis n° 11 datant d'octobre dernier, critique l'attitude de la SNCB qui vise à supprimer l'indicateur des trains. Le comité qualifie cette attitude de non commerciale. Sa conclusion est, je cite: "L'information à la clientèle des chemins de fer est trop importante pour être prise à la légère". C'est assez sévère comme conclusion. Le comité ajoute que si la SNCB met à exécution son projet de suppression radicale de l'indicateur, elle commettra une erreur flagrante qu'aucune considération d'ordre comptable ne peut excuser.

Le ministre peut-il préciser si la suppression de l'indicateur a déjà été décidée par la SNCB ou si ce n'est qu'un projet? Quelles sont les solutions alternatives éventuellement proposées par la SNCB en cas de suppression? Plus globalement, comment s'inscrit la suppression éventuelle de cet indicateur dans le cadre global de l'information à la clientèle?

03.05 Minister Johan Vande Lanotte: In de eerste plaats wil ik aansluiten bij hetgeen de heer Ansoms gezegd heeft: het gaat om een opdracht van openbaar nut. Daarover is er echter geen enkele bepaling opgenomen in het beheerscontract. Het beheerscontract voorziet op dit vlak in een specifieke verplichting voor de NMBS. Dat betekent dat ze

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

03.04 Olivier Chastel (MR): In zijn advies nummer 11 van 21 oktober jongstleden uit het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS kritiek op de houding van de spoorwegmaatschappij. Volgens het Comité is de afschaffing van het spoorboekje allesbehalve een commerciële maatregel. Het Comité besluit dat er niet lichtzinnig mag worden omgesprongen met het verstrekken van informatie aan het cliënteel en dat deze beslissing een vergissing is die uitsluitend door zuiver boekhoudkundige overwegingen werd ingegeven.

Heeft de NMBS al beslist het spoorboekje af te schaffen of wordt er nog over nagedacht? Indien het spoorboekje wordt afgeschaft, welke andere oplossingen heeft de NMBS dan voor ogen? Hoe is deze eventuele beslissing te rijmen met het verstrekken van informatie aan het cliënteel?

03.05 Johan Vande Lanotte, ministre: L'obligation d'éditer un indicateur des chemins de fer n'est pas inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB. Je ferai part

op dat vlak een ruime autonomie heeft.

Welke argumenten brengt de NMBS dan naar voren? Ik zal de bezorgdheid van de commissie overbrengen, maar ik wil anderzijds ook vragen dat men goed luistert naar de opmerkingen die de NMBS hierover maakt.

Er is de kostprijs. Die zal alles bijeen ongeveer 180.000 euro zijn. Het drukken kost 280.000 euro. De opbrengst is 66.000 euro. Sowieso wordt nog een aantal exemplaren in vereenvoudigde versie voor het personeel gedrukt. De opbrengst is dus niet 280.000 min 66.000 euro, want er moet nog voor 30.000 à 40.000 euro voor het personeel gedrukt worden. De kostprijs is dus 180.000 euro. U kan er lang over discussiëren of dit veel of weinig is. Dit betekent dat, als we willen dat het kostendragend is, er dan 20 euro per boekje gevraagd moet worden. De kans dat er dan nog verkocht worden, is niet reëel. Via een prijsverhoging deze put dempen is niet realistisch.

Het aantal verkochte boekjes is van 41.000 in 1990 gedaald naar 6.600 stuks voor de recentste editie die dateert van juli 2002. Dat is bijzonder weinig. De trend is dalend. U zegt dat het boekje vroeger op de tafel van een gezin lag. Dat zijn er dan niet veel meer, want een deel van de 66.000 exemplaren zijn voor institutionele kopers, zoals bedrijven of personen die het uit gewoonte kopen. In vergelijking met 1990 worden er 35 000 exemplaren minder verkocht. Op enkele jaren tijd is dat een spectaculaire daling. Gelet op het feit dat er maar een klein deel wordt verkocht, verandert men de boekjes niet in de loop van het jaar. Dat is wel het geval met de uurregelingen, die wel aan veranderingen onderhevig zijn. Het resultaat is dat er klachten binnenkomen over de kwaliteit van de boeken. Inderdaad, de NMBS verandert nagenoeg om het half jaar de uurregeling, terwijl het boek niet onmiddellijk wordt aangepast. Er is steeds een achterstand.

Wat zijn de alternatieven? Er zijn de papieren alternatieven, die eigenlijk geen alternatief zijn, omdat ze reeds voorhanden waren. Het gaat dan om de grote gele affiches in de stations en de stopplaatsen. U kan de uurregeling ook aan het loket vragen. In de stations zijn er wel productfolders. Wie geregeld op- of afstapt in een bepaald station, kan er een minipocket krijgen waarin de verbindingen voor dat station worden aangegeven. Ik geef het voorbeeld van Gent waar er leaflets van 10 à 20 pagina's dik worden verstrekt.

Het belangrijkste is de centrale voor de telefonische inlichtingen die geregeld gebruikt wordt en die niet duur is, in vergelijking met de kostprijs van het boek.

Ondanks het feit dat er op het eerste gezicht nog weinig of onvoldoende personen internet hebben, kunnen we er niet omheen dat de website van de NMBS dagelijks door 25.000 bezoekers wordt bezocht.

Dat betekent dat er maandelijks 750.000 personen de internetsite van de NMBS bezoeken. Op een jaar tijd wordt de dienstregeling 2.400.000 keer geraadpleegd. Indien iedereen zijn boek op een jaar tijd tien keer zou raadplegen, komen wij op een totaal van 60.000. Wij moeten de verhoudingen in acht nemen. Er werden 6.000 boeken verkocht, terwijl de diensten 2.400.000 keer werden geraadpleegd. Veel personen die de trein nemen naar en van het werk, raadplegen het internet niet alleen thuis of in de bibliotheek, maar doen dit vooral ook op het werk. Heel wat werknemers hebben immers op hun werk toegang tot het internet en maken hiervan gebruik om naar de dienstregeling te kijken.

Dat waren de oorzaken. Op publicitair vlak is het boekje oninteressant.

des préoccupations des membres à la société de chemins de fer mais je demande aussi que les arguments de la SNCB soient entendus.

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

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

Er zijn gesprekken geweest met More Trans Publiker die de concessie bezit en volgens hen is dit product publicitair gezien oninteressant. Zesduizend verkochte abonnementen wijzen op weinig interesse bij de bevolking. Ik geef u alleen maar hun antwoord mee; zij vinden het geen aantrekkelijk product.

Wil men dat het in de toekomst wordt gebruikt, dan kan dat uiteraard in het beheerscontract worden opgenomen. Gezien de cijfers die thans voorliggen stel ik evenwel voor daarover nogmaals goed na te denken. Het is een boekje voor intern gebruik, in A4 formaat, waarin u het merendeel van de uurroosters terugvindt. Indien u dat wenst kan u de dienst die daarvoor bij de NMBS verantwoordelijk is, eens uitnodigen om alles nader toe te lichten.

Ik wil de cijfers nog even aanhalen: 6.000 verkochte exemplaren en het aantal vermindert ieder jaar, ondanks de matige prijs van 4,5 euro. Wij worden geconfronteerd met een zeer sterke daling van de verkoop en een zeer sterke stijging van het aantal raadplegingen op het internet, tot 2.400.000 op een jaar. Wij moeten ons toch een afvragen, wetende dat vele buitenlandse maatschappijen hetzelfde hebben gedaan, of wij hier niet iets zinloos in stand houden.

Ik stel voor rechtstreeks contact op te nemen met degenen die hiervoor verantwoordelijk zijn bij de NMBS. Ik heb daarmee geen enkel probleem. Ik zal uw bekommernis alvast overmaken. Betrokkenen kunnen ons alsdan uitleg komen geven en ik verzoek u open te staan voor hun opmerkingen want de cijfers terzake zijn niet zonder betekenis.

03.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u zei dat het een dienst is van openbaar nut, die niet in het beheerscontract werd opgenomen en dat de NMBS hierover autonoom kan beslissen. Daar twijfel ik niet aan, maar het is niet slecht om onze bekommernis over te maken aan betrokkenen.

Binnen enkele weken zullen wij dan de gelegenheid hebben om de verantwoordelijken van de NMBS hier zelf aan het woord te laten, onder meer over die problematiek.

Ik stel inderdaad een dalende verkoop vast. Ik was trouwens nogal verbaasd over het aantal verkochte boekjes tot op heden. Ik zou de zaken evenwel willen omdraaien, in die zin dat men er kan van uitgaan dat er toch 6.000 maal 3, zijnde 18.000 à 20.000 potentiële klanten zijn die momenteel en in de toekomst hiervan niet meer zouden kunnen genieten.

De centrale voor telefonische informatie is een goed systeem dat moet worden geïntensifieerd en dat bovendien beter moet worden bekendgemaakt bij het publiek. Ik stel vast dat er inderdaad 2,4 miljoen raadplegingen zijn op het internet. Ik moet eerlijk zeggen dat ik de dienstregelingen altijd via het internet raadpleeg. Het is inderdaad een zeer goed, snel en gebruiksvriendelijk systeem. Ik wil de regering aanmanen om veel meer werk te maken van het e-governmentproject. Men spreekt daar reeds zo lang van. Op die manier kunnen ook de sociaal zwakkeren in onze samenleving, die daarvan momenteel nog geen gebruik kunnen maken, er versneld van genieten.

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kan mij voorstellen dat de gegevens die de minister ons zojuist bezorgd heeft - en die ons inderdaad wat doen nadenken - ook overgedaan werden

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

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Je suppose que le Comité consultatif des usagers disposait également

aan het raadgevend comité voor de gebruikers. Ik kan mij voorstellen dat zij alle informatie krijgen en dat zij ook deze informatie gekregen hebben.

Niettegenstaande dat feit is het duidelijk dat het raadgevend comité van de gebruikers een negatief advies heeft uitgebracht. Ik blijf erbij dat treintjes laten rijden een heel dure aangelegenheid is. We hebben dat hier reeds vaak gehoord. Het kost heel veel geld. Wij weten dat. Men moet echter af en toe ook keuzes maken. Het zijn vooral de zwakken in onze samenleving die geen boodschap hebben aan internet, pc's en dergelijke. Daaraan moet ook worden gedacht.

Mijnheer de minister, hoewel het natuurlijk zijn kostprijs heeft – net als andere systemen in onze samenleving overigens – sluit ik mij toch aan bij het advies van het raadgevend comité van de gebruikers. Ik vraag met aandrang dat u in het beheerscontract zou opnemen dat het niet afgeschaft kan worden.

03.08 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor zijn antwoord. De cijfers die hij heeft gegeven, moeten ons immers aansporen om over het gegeven na te denken.

Belangrijk is natuurlijk de ontsluiting van de informatie. De mensen moeten op een zo goed mogelijk manier kunnen worden ingelicht over allerlei zaken, vooral over de aangeboden gemeenschapsvoorzieningen. Ik heb vroeger in een andere functie al eens gepleit voor en nagedacht over de introductie op lokaal niveau van een soort G-loket.

Een G-loket is dan een gemeentelijk loket voor gemeenschapsvoorzieningen, waar de mensen terecht zouden kunnen voor informatie over allerlei aspecten van het dagelijkse leven. Ik kijk hierbij naar de heer Ansoms. Het zou onder meer om informatie over het energielandschap kunnen gaan, dat nu toch zo ingewikkeld is geworden. Het zou om informatie over producten van De Post, van de Lijn of van de NMBS kunnen gaan. Mijnheer de minister, ik zeg maar iets. Zo een loket zou dan worden bemand door een witte raaf, die onafhankelijke en objectieve informatie zou kunnen geven aan de mensen die daarom vragen. U moet deze witte raaf natuurlijk betalen. Op dat punt zou het een goed signaal zijn van de federale regering om, in overleg met de gewestelijke overheid, wat geld uit te trekken om op gemeentelijk, lokaal niveau de basisinformatie te verschaffen waarom de burger zou kunnen vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les tarifs étudiants pratiqués par la SNCB" (n° 562)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de la S.N.C.B. en matière de simplification tarifaire" (n°658)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studententarieven van de NMBS" (nr. 562)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de N.M.B.S. inzake tariefvereenvoudiging" (nr. 658)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven)

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

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

04.01 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, à plusieurs reprises, le gouvernement précédent nous a annoncé son intention d'augmenter de 50% le nombre de voyageurs de la SNCB, objectif clairement indiqué lui aussi dans la déclaration gouvernementale. Même si je partage entièrement cette préoccupation de développement de notre société des chemins de fer, j'estime qu'il y a une catégorie de voyageurs qui mérite encore plus d'attention: les étudiants de plus de 18 ans qui fréquentent les écoles supérieures et les universités. Il est vrai que des tarifs préférentiels existent pour cette catégorie de voyageurs: la carte "Train scolaire" ou la carte "B-campus". Cependant je considère que les prix restent exorbitants.

Dans ma région, que vous connaissez certainement, un élève qui se déplace en train pour se rendre à l'université de Liège à partir d'une ville rurale située à environ 30 km paiera, de Trois-Ponts vers Liège par exemple, 83 euros par mois et de Welkenraedt vers Liège, 65 euros.

Pour de nombreux étudiants qui sont déjà confrontés à de nombreux coûts liés à leurs études, ce tarif n'incitera certainement pas à utiliser le train. On peut même considérer qu'on ajoute un cran à l'élitisme scolaire pratiqué à l'égard des étudiants en général et des familles les plus modestes en particulier. Il est donc important et primordial pour la SNCB de fidéliser les voyageurs dès leur plus jeune âge. Les étudiants d'aujourd'hui seront amenés, dans un avenir proche, à choisir un mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail.

La question était initialement adressée au ministre Anciaux, mais c'est à vous que je la pose. Je m'en réjouis. Je ne sais plus très bien qui fait les déclarations en la matière, mais je remarque dans la presse qu'elles sont souvent faites conjointement. Le président Stevaert n'est, lui non plus, pas avare de déclarations en la matière et je m'en réjouis quand il s'agit d'envisager des réductions tarifaires pour permettre au plus grand nombre d'accéder à nos transports en commun et de services publics.

Ma question est très simple. En ce qui concerne les étudiants, quelles mesures concrètes allez vous défendre en matière de tarifs auprès de la SNCB et dans quels délais? Les étudiants viennent de renouveler leurs abonnements et ils seront attentifs à votre réponse. Avez-vous effectivement l'intention d'envisager des baisses significatives pour cette catégorie d'usagers?

04.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, c'est dans un autre avis que le précédent que le Comité consultatif auprès des usagers de la SNCB s'inquiète des projets de simplification tarifaire avancés par l'entreprise publique.

Le comité regrette l'absence de concertation préalable à la décision qui semble avoir été prise par les responsables de la SNCB dans la perspective de l'adaptation tarifaire prévue au 1er février 2004. Les inquiétudes du comité portent notamment sur la suppression de taux de réduction et de formules tarifaires. Il déplore que les mesures de simplification ne s'inscrivent pas dans une véritable réforme des tarifs et veut avoir la certitude que cette simplification n'entraînera pas d'augmentation tarifaire au-delà de ce qui est prévu dans le contrat de gestion.

Quelles sont les mesures de simplification tarifaire envisagées ou décidées par la SNCB? Ces mesures sont-elles de nature à entraîner pour certains clients de la SNCB, une augmentation de prix supérieure

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

Welke tariefverlagingen zal u doorvoeren en binnen welke tijdruimte?

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

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

à ce que prévoit le contrat de gestion? La procédure suivie par la SNCB en matière de simplification tarifaire a-t-elle respecté le prescrit de l'article 47 de la loi de mars 1991?

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord dire en réponse à M. Chastel que les mesures de simplification tarifaire, qui seront appliquées le 1^{er} février 2004, consistent notamment à fusionner la carte de fidélité annuelle et la carte mensuelle de réduction pour arriver à un seul produit tarifaire octroyant 50% de réduction. Cette réduction de 50% est évidemment valable le week-end et pour le billet d'un jour. Il y a aussi la suppression des tarifs marginaux, qui sont très peu utilisés - le coût de ces produits est trop élevé pour ce que cela rapporte -, une harmonisation vers le bas des réductions légales prévues à l'annexe 11 du contrat de gestion, essentiellement pour les anciens combattants et les familles nombreuses. Nous ne laissons subsister que la réduction de 50% et la gratuité, exception faite de la réduction de 75% en première classe.

La SNCB respecte ainsi strictement les limites d'augmentations tarifaires, comme demandé par le comité des usagers et comme prévu à l'article 53 du contrat de gestion. Le ministre de tutelle ne peut que s'incliner. Cette limite maximale s'élève à 3,16%. Aussi longtemps qu'il en sera ainsi, je ne peux m'y opposer. Pour ma part, j'étais partisan d'une plus grande différence tarifaire entre les abonnements et les tickets. Je n'ai pas été suivi. Même si j'estime que ce n'est pas la meilleure politique commerciale, il appartient à la SNCB et à sa direction de prendre les décisions en la matière, à condition que la limite de 3,16% soit respectée.

Les mesures dont je viens de parler entreront en vigueur, en vertu de l'article 53, pour le calcul de cette limite maximale. Les quatre simplifications font partie de ces mesures.

Toutefois, l'harmonisation vers le bas, notamment pour les anciens combattants n'a pratiquement pas d'influence puisque très peu de gens sont encore concernés aujourd'hui.

Le contrat de gestion de la SNCB prévoit que le comité des usagers doit être informé dans les meilleurs délais des adaptations importantes qu'elle envisage dans sa gamme de tarifs et dans les conditions d'utilisation des titres de transport.

En l'occurrence, la proposition de simplification tarifaire a été transmise au comité des usagers, lors de l'approbation de ce dossier par le conseil d'administration de la SNCB.

Une réunion de concertation avec le comité des usagers à ce sujet est prévue pour le début du mois de décembre. Une fois la décision prise, l'information sera diffusée dans les meilleurs délais. Le contrat stipule: "informer dans les meilleurs délais des adaptations importantes qu'elle envisage." En fait, ils ont été informés immédiatement après la décision.

Donc, c'est une interprétation assez large.

Deuxième élément: les réductions pour les étudiants. J'y suis tout à fait favorable.

Je le dis très clairement et je m'explique: dans toute la démocratisation de notre enseignement supérieur, un des coûts les plus importants, c'est notamment celui des transports. amplifié par le fait que ce sont

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

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

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

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

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

les familles qui n'ont pas les moyens de payer un kot qui y ont le plus recours. Financièrement, cela devient assez lourd pour certains ménages. Ceci dit, il y a des réductions qui, pour le moment, sont sensibles.

L'enseignement étant bien entendu communautarisé, c'est là que se trouve tout le débat. Je pense que, dans ce contexte, les Communautés devraient revoir les bourses d'études. Au niveau fédéral, on fait un effort; aller plus loin, cela veut dire avoir plus de moyens. Je ne peux pas demander à la SNCB de faire moins de rentrées sans compensations.

Le gouvernement a fait un choix: il va agir au niveau de ses compétences, sur le plan du transport "travail-domicile". Là, l'intervention n'est pas énorme: 4 millions d'euros par an.

Toutefois, je pense que le problème des réductions pour étudiants devrait se trouver dans un débat sur la démocratisation de l'enseignement. Je vais même assez loin, en ce sens qu'il faudrait en discuter au niveau des bourses d'études. Au niveau social, ce serait probablement beaucoup plus juste car c'est une contribution qui va tout de suite aux ménages qui en ont le plus besoin. Je ne pense pas avoir de problème pour en discuter avec les Communautés. Mais, pour le budget fédéral 2004, l'accent a été mis sur le transport "travail-domicile".

04.04 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour les réponses quant au fond de la question sur la simplification tarifaire et je le rejoins quant à son appréciation sur la manière avec laquelle la SNCB travaille par rapport au comité consultatif des usagers. Je pense qu'une attitude plus proactive vis-à-vis de ce comité qui ne manque pas d'idées en matière de mobilité, serait de bon aloi par rapport à la structure qui est mise en place et au temps que d'aucuns y passent.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Interpellations et questions jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols autour de Bruxelles National" (n° 78)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre de nouvelles routes aériennes sans accord gouvernemental" (n° 81)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des nuisances sonores des avions de Bruxelles National" (n° 82)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 84)
- Mme Simone Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision du cabinet restreint concernant le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 645)
- M. Charles Picqué au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la méthode adoptée pour l'élaboration du cadastre du bruit" (n° 669)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de nuit" (n° 95)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations intolérables faites le 3 novembre 2003 à Meise" (n° 639)

05 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten op Zaventem" (nr. 78)
- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de in gebruiknemina van nieuwe luchtvaartroutes zonder dat de reagerina daarmee heeft ingestemd"

(nr. 81)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan om de geluidsoverlast van de vluchten op Zaventem te spreiden" (nr. 82)
- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan inzake nachtvluchten" (nr. 84)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing van het kernkabinet betreffende het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 645)
- de heer Charles Picqué aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werkmethode waarvoor geopteerd werd voor het opmaken van een geluidskadaster" (nr. 669)
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan in verband met de nachtvluchten" (nr. 95)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ontoelaatbare uitspraken die de minister op 3 november 2003 in Meise deed" (nr. 639)

05.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, le 16 octobre dernier, vous avez envoyé à l'administrateur délégué de Belgocontrol une lettre d'instruction afin que cette administration mette en œuvre, dès le 22 janvier prochain, la première partie de votre plan de dispersion des vols aériens et veille à la publication d'un certain nombre de routes aériennes.

Il s'agirait, dans un premier temps de la dispersion des routes de nuit partant de la piste 20, balise Huldenberg, et concernant plus directement la périphérie est de Bruxelles. Par cette initiative assez intempestive, vous n'avez pas respecté le principe de la collégialité ministérielle requis pour la gestion d'un tel dossier. Vous cherchez à imposer la politique du fait accompli alors que votre projet de plan n'est qu'une position personnelle de votre part, en rien conforme à l'accord gouvernemental, et ne peut dès lors être présenté comme un plan du gouvernement fédéral engageant son autorité.

Du reste, à la suite de nombreuses réactions négatives auxquelles je me suis joint – je n'hésiterai d'ailleurs pas si nécessaire à déposer une motion de méfiance à votre égard si vous deviez ne pas respecter la déclaration gouvernementale – le conseil ministériel restreint vous a invité à établir le cadastre du bruit, ainsi qu'exigé par la déclaration gouvernementale, et à veiller à la concertation avec les Régions concernées.

Je ne rappellerai pas certain de vos propos récents tenus lors d'une réunion publique à Meise, le 3 novembre dernier, au cours de laquelle vous affirmiez "j'ai tout pouvoir pour mettre mon plan en œuvre sans devoir en référer au Conseil des ministres parce qu'il est parfaitement conforme à la déclaration gouvernementale". Je ne reprendrai pas d'autres propos par lesquels vous vous disiez ministre républicain flamand, ce qui est peut-être votre droit, mais alors ne siégez pas au sein du Conseil des ministres, après avoir prêté serment entre les mains du Roi.

Vous prétendez respecter scrupuleusement l'accord gouvernemental du 10 juillet et vous dispenser ainsi d'un accord au sein du gouvernement quant à votre plan de dispersion. Mais ce plan ne respecte en rien l'accord gouvernemental. J'en rappelle les termes: "pour les nuisances causées par le trafic aérien, le gouvernement fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune, et/ou quartier de commune par quartier de commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et afin d'alléger dans le sens d'une répartition plus équitable les nuisances ressenties".

L'accord précise encore que "pour les vols de jour, le gouvernement décide une répartition plus équitable des nuisances en respectant les

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

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

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

Het geluidskadaster waarover u naar u beweert beschikt is in feite niets anders dan een theoretisch kadaster dat gebaseerd is op een mathematisch model waarvan de inefficiëntie reeds bewezen is. De milieuadministraties van de Gewesten werden niet geraadpleegd. Hoe kan men beweren dat men een objectieve evaluatie zal houden als men weet

principes suivants, dont notamment l'évaluation précise de la situation actuelle, conformément à la démarche prévue pour les vols de nuit - cadastre du bruit, impact du bruit zone par zone et répartition équitable".

Il est évident que cette exigence du cadastre du bruit constitue un préalable nécessaire avant toute élaboration d'un nouveau plan de répartition des vols. Vous avez prétendu disposer d'un premier cadastre du bruit qui n'en est absolument pas un. Il s'agit en réalité d'un cadastre théorique basé sur un modèle mathématique. Or, ce type de modèle mathématique a apporté la preuve de ses limites voire de son inefficacité depuis que le ministre bruxellois de l'environnement Didier Gosuin a comparé les prévisions annoncées pour l'impact de la route Onkelinx et les mesures effectives réalisées par l'administration de l'IBGE quant aux nuisances sonores réellement subies par les populations survolées par la route Onkelinx.

Vous parlez d'un premier cadastre du bruit alors même que les administrations environnementales des Régions concernées - l'IBGE pour Bruxelles et AMINAL pour la Région flamande - n'ont pas du tout été associées à votre plan, et cela malgré le fait qu'elles gèrent un important réseau de sonomètres et que leurs experts connaissent fort bien ce dossier. C'est regrettable et cela dénote dans votre chef une méthode de travail qui me semble peu collégiale.

Comment pouvez-vous prétendre pouvoir réaliser de manière objective ces évaluations alors que, d'une part, la définition des zones selon le principe de la répartition équitable, comme prévu dans la déclaration gouvernementale, n'a toujours pas été réalisée et, d'autre part, qu'une zone particulièrement touchée par votre plan, la périphérie est, à savoir notamment les communes de Kraainem, Wezembeek, et une partie de l'agglomération bruxelloise qui reçoivent la majorité des vols de nuit depuis le 22 juillet 2003, ne dispose toujours pas de sonomètres, d'où l'impossibilité d'y réaliser une évaluation précise.

Comment pouvez-vous prétendre effectuer un cadastre du bruit objectif, alors qu'il n'y a toujours pas de sonomètres dans cette partie-là de Bruxelles, pas plus qu'en d'autres lieux correspondant aux routes actuellement suivies par les avions?

Par ailleurs, où en êtes-vous dans la définition de la méthodologie qui sera retenue pour ce travail scientifique, et quelles sont les périodes que vous comptez retenir pour sa mise en œuvre?

Un cadastre réellement objectif doit porter sur de longues périodes et s'effectuer également pendant l'été, lorsque la portance de l'air est moindre, que les vols sont nettement plus nombreux et que les riverains ont plutôt leurs fenêtres ouvertes que fermées.

Vous dites en effet que vous respectez le prescrit de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, mais relisez bien cet arrêt et n'oubliez pas qu'il a défini comme critère pertinent de violation des droits des tiers le niveau de bruit réellement subi et qu'il vous faut donc correctement l'évaluer avant de mettre en œuvre ou d'élaborer tout nouveau plan. L'arrêt de la Cour d'appel vous impose de réaliser ce cadastre du bruit si l'on veut prévenir certaines violations des droits des tiers.

Bien d'autres réponses devront être clairement données aux questions posées par les associations de riverains sur cette méthode de travail de vos relevés. Combien de sonomètres votre administration va-t-elle déployer pour mesurer le bruit quartier par quartier? Si votre choix se porte sur les sonomètres mobiles itinérants, combien de jours

dat de zones niet eens afgebakend werden volgens het beginsel van de "billijke spreading" en dat de Oostrand die sinds 22 juli 2003 het leeuwendeel van de vluchten te verwerken krijgt nog niet met geluidsmeters is uitgerust? Hoever staat u daarnaast met de definitie van de methodologie en welke periodes zullen in aanmerking worden genomen? Een objectief kadaster moet ook tijdens de zomerperiode worden opgesteld. Hoeveel geluidsmeters zullen er worden opgesteld? Gedurende hoeveel dagen zullen ze in elke wijk worden opgesteld? Zullen de geluidsexperten van de Gewesten hierbij betrokken worden?

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

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

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

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

U zegt dat u toezicht wenst uit te oefenen op het vliegverkeer vanuit Brussel-Nationaal en dat u op lange termijn wenst na te denken over de toekomst van deze luchthaven. Tedeelkertiid verklaart u echter dat

resteront-ils en place dans un quartier donné, pour que les mesures soient représentatives du bruit subi au cours d'une année complète? Votre cadastre du bruit sera-il réalisé de façon contradictoire, c'est-à-dire en collaboration avec les experts choisis par les Régions?

Vous auriez également affirmé, lors de cette réunion publique du 3 novembre à Meise, que vous n'aviez pas à prendre en compte les plaintes de fonctionnaires européens qui habitent certaines communes de Bruxelles ou de la périphérie car, selon vos dires, ceux-ci "sont nombreux à se plaindre du bruit des avions qui les survolent; mais ces gens ne paient pas d'impôts en Belgique, donc ils n'ont pas le droit de se plaindre". C'est un propos assez révélateur de votre conception de la citoyenneté européenne.

Attendez-vous plutôt à ce que l'Union européenne vous rappelle à quelques réalités juridiques que vous ne pouvez pas ignorer, et que le gouvernement bruxellois, lui, a pris en compte puisqu'il a approuvé, le 6 novembre dernier, un avant-projet d'ordonnance qui vise à transposer la directive européenne 2002/49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Cette directive vise à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

La directive prévoit trois éléments auxquels votre plan devra se conformer:

- une cartographie du bruit - cartes de bruit stratégiques, selon l'article 7 de la directive - en tenant compte de trois périodes spécifiques: jour, 7h-19h; soirée, 19h-23h; nuit, 23h-7h;
- des plans d'action: sur la base des résultats de la cartographie, les Etats membres doivent prendre des mesures pour prévenir, réduire et, si nécessaire, éviter le bruit dans l'environnement, notamment quand les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ou préserver la qualité de l'environnement si elle est satisfaisante;
- l'information du public doit être garantie en ce qui concerne les effets du bruit dans l'environnement.

Proposer, comme vous le faites, un nouveau plan de répartition des vols sans cadastre de bruit réel de la situation existante est donc non seulement contraire à la déclaration gouvernementale, mais aussi à cette directive européenne.

Vous ne pourrez pas davantage ignorer deux autres directives:

- la directive 2001 du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement;
- la directive 2002/30 du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

La directive du 27 juin 2001 vous impose une étude d'incidence, qui est de la compétence des Régions, quant aux conséquences de votre projet de plan d'action.

Je rappelle que les directives, même si elles ne sont pas encore transposées en droit interne, produisent déjà des effets juridiques dès leur entrée en vigueur. Or, elles sont toutes les trois entrées en vigueur.

De surcroît, pendant la période de transposition qui est en cours pour la Région de Bruxelles, en tout cas pour une des directives, "les Etats membres doivent s'abstenir de toute mesure susceptible de

de komst van een tweede nationale luchthaven niet gerechtvaardigd is. Bent u van plan bepaalde activiteiten – met name die van DHL – naar andere luchthavens te verleggen? Het Waalse Gewest kondigt aan dat de gewestelijke luchthavens over reserves beschikken en makkelijk alle chartervluchten van Brussel Nationaal kunnen overnemen. Bent u dan ook van plan om met de Waalse regering hierover overleg te plegen en van gedachten te wisselen?

compromettre sérieusement la réalisation des objectifs de la directive".

Ces trois exigences demanderont du temps:

- l'élaboration d'un réel cadastre du bruit sur une longue période de référence sera non pas l'affaire de quelques mois mais une période de référence d'un an - il faut se livrer à un véritable relevé sur le terrain en tenant compte de la période d'été et de la période d'hiver -;
- le respect des directives européennes implique la nécessité de procéder à une étude d'incidence, ce qui ne pourra se faire qu'après l'élaboration d'un cadastre du bruit;
- seulement ensuite peut avoir lieu la concertation avec les Régions pour élaborer le cadastre du bruit et l'étude d'incidence, puis celle pour définir le nouveau plan de répartition des vols.

Si on tient compte de ces exigences, je ne vois pas comment vous pouvez confirmer l'entrée en vigueur de votre plan pour le début de l'année prochaine. Ce sera au mieux dans le courant de l'année 2004 et sans doute plus tard que vous ne le pensez.

Non seulement votre plan ne pourra pas être mis en œuvre dans le délai que vous annoncez mais il devra être profondément revu. En effet, si on tient compte du cadastre du bruit, de l'étude d'incidence et des exigences de droit européen, votre plan ne répond pour le moment à aucune de ces trois conditions. Je ne vois donc pas comment il pourrait rester en l'état. Dès lors, je vous invite à me confirmer que les instructions données par votre courrier du 16 octobre dernier à l'administrateur délégué de Belgocontrol pour la mise en œuvre de votre plan de dispersion ne sortiront aucun effet, conformément à la décision du comité ministériel restreint.

Par contre, je peux relever certains de vos engagements qui méritent eux d'être pris en compte. Je voudrais avoir quelques précisions. Vous dites vouloir contrôler les mouvements aéroportuaires au départ de Bruxelles-National. C'est fort bien. C'était d'ailleurs aussi une demande du Parlement régional bruxellois qui demandait qu'on limite le nombre de mouvements aéroportuaires à 250.000 – 300.000 par an. Vous souhaitez mener une réflexion à long terme sur ce que doit devenir l'aéroport fédéral de Bruxelles-National. Mais dans le même temps, vous déclarez qu'un deuxième aéroport fédéral ne se justifie pas. Comptez-vous délocaliser certaines activités vers un autre aéroport? Comment, par exemple, comptez-vous réagir à l'intention affichée de DHL de doubler ses activités à Bruxelles-National? Pourquoi ne pas proposer à cette société, au moment où elle a lancé un appel d'offres européen pour voir quel aéroport est susceptible de l'accueillir, de se délocaliser en tout ou en partie vers un autre aéroport belge?

Comptez-vous mener des concertations et des échanges avec le gouvernement wallon, notamment sur cette question, au moment où le ministre de l'Économie wallonne a déclaré que les aéroports régionaux wallons disposent de réserves et qu'il n'y aurait pas de difficulté à y accueillir par exemple la totalité des vols charter de Bruxelles-National?

Quelle suite constructive comptez-vous réserver à cette proposition de la Région wallonne? N'y voyez-vous pas la possibilité, assez évidente me semble-t-il, de désengorger au plus vite l'aéroport de Bruxelles-National en réorientant vers les aéroports régionaux des vols liés au trafic cargo, en tout cas certains d'entre eux, et au trafic du courrier express?

05.02 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, puis-je également coupler ma question à cette interpellation? Cela fera

05.02 François-Xavier de Donnea (MR): Ik zou mijn vraag

gagner du temps car elle porte sur le même sujet.

Le **président**: Il n'y a aucun problème.

05.03 François-Xavier de Donnea (MR): Je vous remercie.

Monsieur le ministre, je m'associe évidemment totalement aux différentes remarques et inquiétudes qui ont été exprimées par mon collègue M. Maingain. Je ne vais pas répéter tout ce qu'il a dit de façon très documentée et très à propos.

Je voudrais simplement que le ministre me dise quel est exactement aujourd'hui le statut des instructions qu'il a données le 16 octobre suite aux décisions du gouvernement du 5 novembre. Que reste-t-il de vos instructions qui visaient à mettre en place certaines nouvelles procédures de vol, certaines nouvelles routes pour le 22 janvier? Il est très important que la Chambre soit clairement informée là-dessus. Quelles étaient vos instructions du 16 octobre? Et par rapport à cela, quelles sont les choses que le Conseil des ministres vous a demandé de postposer moyennant réalisation du cadastre du bruit? Que reste-t-il de tout cela? C'est important car on peut s'inquiéter des conséquences, non seulement en termes de survol de telle ou telle sous-région de la Région flamande ou de la Région bruxelloise, mais aussi quant au volume de bruit, à l'ampleur des émissions de bruit et également quant à l'ampleur du danger.

Je ne me contente pas de travailler ici, je suis également le dossier dans d'autres enceintes et j'ai ainsi été amené à aller écouter les auditions au Sénat. Vous savez que la commission des Finances et des Affaires économiques du Sénat réalise des auditions. Ils ont ainsi fait venir des représentants des pilotes. Ces représentants des pilotes - et non des moindres puisqu'il y avait notamment le capitaine Filip Denoulet, qui est enquêteur de l'IFALPA en cas d'accident -, ont dit très clairement que d'après leurs informations - et là je voudrais que vous me confirmiez ou que vous m'infirmiez la nouvelle - certains jours, certaines pistes doivent être utilisées en vertu des directives qui auraient été données déjà pour le 22 janvier. Mais il pourrait y avoir d'autres directives qui entreraient en vigueur plus tard. Le capitaine Denoulet disait, et je le cite en néerlandais pour que cela soit clair pour tout le monde: "Als de wind op die dag te hard waait uit een bepaalde hoek, dan ligt het gebruik van baan echter vast door de windrichting".

Le ministre aura beau dire que l'avion doit décoller de la piste 25R, de la 20L ou de toute autre piste, c'est la direction du vent qui va déterminer l'impossibilité de décoller dans un certain sens avec, en cas de non-respect de cette indication, le risque d'avoir des accidents et de porter atteinte à la sécurité.

Il est encore plus important de savoir, selon les pilotes qui l'ont dit via leur représentant, que lorsqu'un avion décolle avec le vent de dos, le bruit produit s'accroît. Le ministre a la volonté d'essayer de diminuer le bruit pour tout le monde et de trouver des solutions "équitables". Or, les pilotes disent que le plan du ministre va augmenter le bruit car un avion qui décolle avec le vent de dos produit plus de bruit. Pourquoi? Parce que les moteurs font plus de bruit, l'avion grimpe moins vite et produit donc du bruit sur une plus grande trajectoire, ce qui semble évident. De plus, le vent venant dans le dos, le bruit qui est produit est porté plus loin, indépendamment même de la position de l'avion et de la pression des moteurs. Le résultat est donc, comme je l'ai déjà dit, qu'en faisant

graaag koppelen aan deze interpellatie, omdat zij over hetzelfde onderwerp gaat.

De **voorzitter**: Geen probleem.

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

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

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

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

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

décoller les avions avec le vent de dos, on ne fait qu'augmenter le bruit.

Ce qui m'inquiète encore plus, c'est que les pilotes mettent en cause les aspects de sécurité de telles directives. Je cite: "We vinden het onaanvaardbaar dat de huidige windnormen in Brussel worden gebruikt voor het kiezen van de banen. Deze normen wijken immers nu al af op de ICAO-norm en de BeCA heeft na herhaaldelijk aandringen nog altijd geen antwoord gekregen op de vraag welke veiligheidsstudie de invoering van niet-conforme veiligheidsnormen heeft verantwoord."

Donc, tout cela est très clair. C'est écrit par quelqu'un qui sait ce que c'est que piloter un avion, qui est en plus un expert en cas d'accident.

Je voudrais simplement que le ministre m'assure qu'il ne va pas donner de directives qui puissent aller à l'encontre de ce que des pilotes – et, de surcroît, experts internationaux – viennent déclarer devant la commission du Sénat. Je crois d'ailleurs qu'il serait bon, monsieur le président, que vous invitiez également certains représentants des pilotes et peut-être des représentants d'autres milieux techniques, pour objectiver le débat et éviter de le politiser. De sorte qu'ils viennent expliquer les avantages et les inconvénients des mesures proposées par le ministre.

Le premier point était donc: que reste-t-il des mesures du 16 octobre, après les décisions du Conseil des ministres du 5 novembre? Deuxième point: dans ce qui entrerait en vigueur le 22 janvier, y a-t-il encore des directives de décoller vent dans le dos, avec des conséquences néfastes à la fois pour la zone couverte par du bruit, et pour la sécurité?

Voilà, en gros, les deux questions complémentaires de celles posées par M. Maingain dont je partage, pour le reste, toutes les inquiétudes, notamment sur la méthodologie. Si, pour donner un exemple destiné à compléter l'exposé de M. Maingain, on établit le cadastre du bruit sur des mesures réelles – pas mathématiques – faites en novembre, il est évident qu'il s'agit d'un mois creux. Ce qui est important, c'est d'avoir des mesures portant sur les douze mois de l'année, de façon à compter également les périodes de pointe que sont juillet-août, la période de Noël, le congé de carnaval, les vacances de Pâques, etc.

Je crois qu'il ne faut pas non plus s'amuser, comme on le fait parfois, à mesurer ceci ou cela les mois creux – et cela ne vaut pas seulement pour les problématiques aériennes.

Je voudrais à présent revenir sur un incident malheureux. Plusieurs témoins me l'affirment, et le "Morgen" y a fait allusion: lors d'une réunion le 3 novembre à Meise devant une salle qui était archi comble, sans doute passionnée et excitée, le ministre Anciaux – dont on connaît le tempérament impétueux – se serait enflammé et aurait tenu des propos plus émotionnels que rationnels. Je ne vais donc pas reprendre ici la liste exhaustive de tous les propos qui sont prêtés à M. Anciaux, mais enfin il y en a tout de même deux qui m'interpellent plus particulièrement. Tout d'abord, M. Anciaux aurait dit (je mets tout cela au conditionnel, car je n'y étais pas), et j'aimerais qu'il démente cela avec la plus grande vigueur, je cite: "J'ai prêté serment dans les mains du Roi, mais comme ministre républicain flamand, je vous garantis que je vais envoyer au-dessus du Palais royal de Laeken et des parcs Albert et Baudouin tous les avions qui empruntent les routes en direction de la balise Costa." Deuxième citation parmi les nombreuses que l'on m'a envoyées: "les fonctionnaires européens du Oostrand sont nombreux à se plaindre du bruit des avions qui les survolent, mais ces gens ne paient pas d'impôts en Belgique et donc, n'ont pas le droit de

met de wind in de rug te doen opstijgen, krijgt men dus meer geluidshinder.

De piloten hebben ook vragen bij de veiligheid.

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

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

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

se plaindre".

Le parti de M. Anciaux plaide pour le droit de vote des gens qui ne sont pas citoyens belges, preuve que M. Anciaux veut leur permettre de pouvoir se plaindre lors d'une élection mais, en démocratie, il est logique qu'ils puissent aussi le faire entre deux élections.

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

Je souhaite vous poser les questions suivantes au ministre.

Premièrement, M. le ministre Anciaux confirme-t-il ou non avoir tenu de tels propos? Si ce n'est pas le cas, l'incident est clos. Par contre, s'il les a tenus, estime-t-il qu'un tel langage est compatible avec la dignité de sa fonction et sa crédibilité politique?

Deuxièmement, à supposer que M. le ministre ait tenu ces propos, estime-t-il que ceux-ci sont compatibles avec le respect dû par un ministre du Roi au Souverain?

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

Je souhaite poser quatre questions, sous forme d'interpellation, au ministre.

Au départ, vu les lenteurs procédurales du parlement, nous avons réagi à une information selon laquelle le ministre, par une lettre du 16 octobre, avait demandé de mettre en œuvre pour le 22 janvier 2004 son plan de dispersion. Cette information a été communiquée voici quinze jours. A mes yeux, il serait préférable pour la démocratie d'avoir des procédures plus rapides.

Dans ce courrier, il apparaît que le ministre demandait à Belgocontrol de mettre en œuvre à la fois l'instauration de quatre nouvelles routes de décollage dispersées la nuit sur l'Oostrand, c'est-à-dire au-dessus de Kraainem, Wezembeek et Woluwé-Saint-Pierre, la suppression des routes concentrées la nuit depuis la piste 02/07, la création de nouvelles routes dispersées de jour depuis la piste 20, notamment au-dessus des communes de Wezembeek, Woluwé-Saint-Pierre et, la création d'une nouvelle route de décollage en ligne directe sur l'OTAN, Evere et Schaerbeek.

Depuis lors, des faits neufs sont apparus.

Ainsi, ma première question est la suivante: monsieur le ministre, en faisant cette proposition, estimiez-vous, d'une part, suivre la solidarité gouvernementale - qui requiert que ce genre de décision soit prise au niveau d'un Conseil des ministres - et, d'autre part, respecter la déclaration gouvernementale qui demandait l'élaboration de ce cadastre du bruit?

Heureusement pour les journalistes et l'opposition, la situation a évolué. En effet, récemment, il semblerait qu'il y ait eu un kern. N'y étant pas présents, nous ignorons ce qui y a été dit mais les journalistes et les riverains sont parfois beaucoup mieux informés que nous. Je souhaite donc savoir concrètement ce qui a été décidé depuis ce kern et ce que

betalen geen belastingen in België en dus hebben zij het recht niet om te klagen."

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

Ik wil volgende vragen stellen.

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

Vindt hij zijn uitingen dan tevens verenigbaar met het respect dat onze Koning is verschuldigd?

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

Ik wil de minister vier vragen stellen.

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

Mijn eerste vraag is de volgende: vond u dat u zich, door dat voorstel te formuleren, heeft gehouden aan de regerings-solidariteit - die vereist dat dat soort beslissingen in de Ministerraad wordt genomen - maar ook aan de regeringsverklaring, waarin wordt gevraagd dat een geluidskadaster zou worden opgesteld?

Onlangs vond er een vergadering van het kernkabinet plaats. Men zou u toen gevraagd hebben dat geluidskadaster op te stellen. U beweert in het bezit ervan te zijn, maar het kadaster dat tot dusver bestaat is maar een theoretisch en wiskundig model. Ik wil dus concreet weten wat er werd sinds die vergadering van het kernkabinet werd beslist en wat u zal ondernemen: zal u geluidsmeters laten installeren waar die

vous allez faire de votre côté.

Lors de ce kern, il semblerait que l'on vous aurait demandé d'établir ce cadastre du bruit. Vous prétendez l'avoir fait; or, vos collègues estiment le contraire puisque ce cadastre n'est jusqu'à présent qu'un modèle relativement technocratique et mathématique. Par ailleurs, au niveau de la région de Bruxelles-Capitale, les quartiers et les communes devraient pouvoir disposer de ce cadastre.

J'aimerais connaître la méthode que vous allez utiliser. Allez-vous faire installer des sonomètres partout puisqu'il en manque, notamment à Wezembeek et à Kraainem? Si oui, dans quels délais et à quels endroits précis pour s'assurer d'avoir un cadastre du bruit véritablement objectif? Quelles méthodes allez-vous suivre, combien de temps cela va-t-il prendre et avec quelle concertation?

C'est ma première question concernant le cadastre du bruit: elle touche à la fois le sonomètre, le temps, la méthode scientifique adoptée et les lieux à partir desquels vous l'établirez.

Deuxième question: apparemment, le kern vous aurait demandé d'organiser une meilleure concertation, voire une concertation véritable avec les Régions, ce qui n'avait pas été le cas jusqu'à présent. Quel est le timing de ces concertations et sur quoi porteront-elles? D'abord sur l'élaboration de ce cadastre du bruit, je suppose. Et une fois le plan réalisé, comment intégrerez-vous cette concertation: avec quelles Régions, selon quel timing et quelle importance réelle pour s'assurer d'arriver à un plan harmonieux et répondant au mieux à l'attente de tout le monde?

Troisième question: ne disposant pas d'informations, nous, mais pouvant en obtenir de la part de votre cabinet via la presse, pouvez-vous nous dire si le kern a remis en question cette lettre du 16 octobre, demandant que Belgocontrol puisse exécuter le plan pour le 22 janvier? Il serait absurde que ce délai ne soit pas modifié, sachant qu'il vous est demandé un cadastre du bruit qui exige une période nettement plus longue, comme l'a rappelé M. Maingain. Oui ou non, le kern a-t-il remis en question cette lettre? Ou bien estime-t-on que tout doit pouvoir être prêt pour l'échéance du 22 janvier? Dans ce cas, il existerait des doubles discours du côté de partis de la majorité: si cet ordre n'est pas remis en question, comment parvenir à la concertation et à un cadastre du bruit objectif, tel qu'il ressort de la déclaration gouvernementale?

Quatrième question: elle concerne également le kern. A-t-on clarifié les différences d'appréciation entre le terme néerlandais et le terme français? En effet, d'un côté, il est question de "répartition" et, de l'autre, de "spreading", ce qui ne signifie pas la même chose. Sur quelle analyse se baser pour choisir le terme adéquat, vu qu'une "dispersion" n'équivaut pas nécessairement à une "répartition", en français.

Voilà pour le deuxième bloc et j'aborde à présent mon troisième bloc de questions.

Mes deux collègues en ayant déjà touché un mot, je ne répéterai pas les propos que j'ai également reçus de différentes sources. Je suis étonnée d'entendre de la part d'un ministre fédéral, qui a prêté serment devant le Roi, des propos de ce type, que ce soit par rapport à la famille royale ou au survol du palais, que ce soit quant à la manière terriblement clientéliste, donc totalement partielle, avec laquelle vous semblez envisager votre rôle de ministre fédéral, chargé du bien-être de tous les habitants et pas uniquement de ceux d'un fief électoral ou de ceux appartenant à une seule communauté linguistique.

ontbreken, met name in Wezembeek en Kraainem? Zo ja, wanneer en waar zal dat gebeuren, zodat er een echt objectief geluidskadaster komt? Welke methodes zal u hanteren, hoeveel tijd zal dat in beslag nemen en welk overleg zal u dienaangaande organiseren?

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

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

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

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

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

Je m'étonne aussi de cette petite phrase qui n'a pas encore été citée. Vous dites que, "pour Bruxelles, vous ne pourrez sans doute, hélas, pas aller plus loin parce que ce serait agir au détriment des communes de Diegem et de Zaventem". Les intérêts que vous défendez en la matière apparaissent clairement. Les autres phrases touchant à cette position ont déjà été citées par mes collègues. J'estime qu'elles sont peu acceptables si elles ont été prononcées telles quelles par un ministre fédéral et qu'elles méritent une mise au point, notamment de la part du premier ministre: il a été tenu rigueur à d'autres ministres précédant ce gouvernement et des démissions ont été requises à leur rencontre pour des attitudes moins graves.

Ma quatrième question s'intègre aussi dans les propos de M. Maingain. Vous dites – et je ne demande qu'à vous croire, car nous sommes tout autant désireux d'y arriver – être vraiment prêt à envisager un débat et une décision politique à plus long terme sur l'avenir de l'aéroport. A mon sens, toutes les questions dont nous discutons actuellement ne devraient pas se solutionner sans une appréciation à long terme de l'avenir de l'aéroport, du nombre de mouvements acceptables, etc. Jusqu'à présent, rien n'a jamais été régulé objectivement au contraire de ce qui a été réalisé pour d'autres aéroports de grandes villes.

Si telle est donc votre intention réelle, quand envisagez-vous de tenir ce débat, notamment avec les Régions puisqu'il implique une concertation et, peut-être, une collaboration des différents aéroports régionaux? Quel est le timing, quelle est la méthode, quand pourrions-nous tenir politiquement ce débat? Effectivement, ce débat revêt une importance pour tout le monde sous peine de ne pas atteindre à une solution optimale.

Ce débat doit mêler majorité et opposition car il s'agit de décisions sur plusieurs législatures et il vaut mieux être tous d'accord. Il doit impliquer les différentes entités concernées et l'ensemble des riverains pour essayer d'avoir un plan de développement et une politique aéroportuaire qui répondent à différents facteurs, notamment le facteur environnemental, le facteur nuisances et le facteur de développement économique. Je pense qu'il y a là une occasion à saisir où nous pourrions nous mettre autour d'une table et tenter de voir à plus long terme l'avenir de notre aéroport et l'avenir de notre politique aéroportuaire au niveau national, en y impliquant les Régions. Il faudrait dès lors préciser le plan de travail par rapport à cela.

05.05 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes collègues Maingain, de Donnea et Milquet ont dit beaucoup de choses mais je n'adhère pas à tous leurs propos.

Je souhaiterais dire combien nous avons été surpris de voir, alors que la problématique est grave et difficile - et mon parti est bien placé pour le savoir - que vous ne tenez pas compte de l'existence de questions objectives et d'expériences du passé pour vous lancer dans une opération pour le moins hasardeuse, sinon politiquement extrêmement dommageable.

Mes collègues l'ont dit, vous avez communiqué, par une lettre du 16 octobre à l'administrateur délégué de Belgocontrol, la première partie de votre plan de dispersion, et ce sans l'accord du gouvernement fédéral, sans concertation avec les gouvernements régionaux, sans qu'on ait établi le cadastre des nuisances tel qu'il est prévu et tel qu'il a été promis par les partis de la majorité gouvernementale. Il y a immédiatement eu une réaction du kern qui vous a demandé de celer

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

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

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

In een brief van 16 oktober hebt u het eerste deel van het spreidingsplan aan de afgevaardigd bestuurder van Belgo-control bekendgemaakt, maar zonder toestemming van de federale regering, zonder overleg met de gewest- regeringen en zonder geluidskadaster zoals gepland en beloofd was door de meerderheidspartijen van de

votre décision.

Quelle est la portée réelle de cette notion de gel de votre décision? On sait que la lettre est partie, on sait que pour pouvoir avoir des procédures, il faut un délai de huit semaines. Cela veut-il dire que vous avez informé l'administrateur délégué de Belgocontrol que votre lettre du 16 octobre est annulée et que les procédures que vous prévoyiez ne peuvent être mises en œuvre à partir du 22 janvier? Est-ce bien cela la décision du kern? Cela a-t-il été suivi de faits, c'est-à-dire d'une lettre de votre part annulant la lettre du 16 octobre?

Qu'est-ce qui justifie ces procédures que vous défendiez dans votre lettre du 16 octobre? Sur la base de quelles exigences de sécurité et de santé publique, notamment, avez-vous déterminé ces procédures puisque vous ne tenez pas compte d'une disposition importante qui est la question du survol des zones les plus densément peuplées? Il y a un élément dans les directives qui prévoit expressément que vous deviez en tenir compte.

Toutes les modifications –cela a été mis en évidence- des routes de jour ou de nuit, à Bruxelles comme dans le Brabant flamand, ne peuvent être envisagées que dans un cadre global, qui assure une répartition des nuisances à partir d'un cadastre du bruit, commune par commune ou quartier par quartier, dressé sur la base de mesures du bruit réel et non sur la base d'un modèle mathématique théorique.

Comment réaliser un cadastre du bruit crédible s'il n'y a pas de sonomètre sur certaines communes (Kraainem ou Wezembeek-Oppem) et si ceux-ci sont en nombre nettement insuffisants à Bruxelles? C'est une question qui revient régulièrement: comment voulez-vous établir un cadastre si vous ne disposez pas des outils de mesure en nombre suffisant pour établir objectivement ces mesures?

Comment expliquer également que vous ne teniez pas compte – je l'ai déjà dit - de la question de la densité de la population? Comment imaginez-vous la suite étant donné le fait que, comme nous l'avons entendu ici, vous vous trouvez dans une situation difficile par rapport au "kern" et donc au reste du gouvernement et que, manifestement, les conditions exprimées dans la déclaration gouvernementale ne sont pas respectées?

Je voudrais aussi revenir sur un point assez curieux, peut-être un peu anecdotique, mais qui, en tout cas, révèle bien les intentions des uns et des autres. Il est vrai que, dans l'accord de gouvernement, version française, on parle de répartition de vol. Dans le texte néerlandais, on parle de "spreiding", ce qui signifie clairement "dispersion". Cela ne signifie pas exactement la même chose. Je souhaiterais donc avoir une version bilingue, claire et lisible des intentions du ministre en la matière.

Pouvez-vous également confirmer ou infirmer les informations suivantes. Une personne en charge de ce dossier au sein de votre cabinet est-elle membre du comité d'action des riverains de la périphérie nord? Le site "plandesdispersions.be" est-il un site dépendant du parti Spirit? Il s'agit de deux questions importantes si l'on veut comprendre votre position. Mais peut-être allez-vous me dire que vous travaillez en toute indépendance et dans l'intérêt général. J'espère en tout cas que telle sera votre réponse.

Par ailleurs, et permettez-moi de revenir aux déclarations qui ont été faites dans "De Morgen", déclarations que vous n'avez d'ailleurs pas démenties. Ces déclarations sont assez désastreuses. L'une concerne

regering. Daarom heeft het kernkabinet gevraagd om de beslissing te bevrozen.

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

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

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

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

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

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

Kan u ons eveneens zedden of een

les habitants de Bruxelles et elle est inadmissible. Ainsi, vous signalez que, sans les Bruxellois, il n'y aurait plus de problème. Cela signifie que, suivant votre conception de ministre fédéral, ce sont les Bruxellois qui vous posent des problèmes. Je ne trouve pas cette façon de parler très correcte. Je souhaiterais donc que vous définissiez clairement votre attitude. Vous êtes ministre fédéral. Je sais que vous avez, par votre histoire, une conception très néerlandophone de la politique. Mais, à un moment donné, il faut savoir dans quel jeu on joue. Dans d'autres circonstances, le premier ministre aurait procédé à un rappel à l'ordre, ce qui, à ma connaissance, n'a pas été fait. Je n'ai pas non plus connaissance d'un démenti à l'article du journal "De Morgen" qui relatait, avec beaucoup de détails, la réunion que vous avez tenue le 3 novembre dernier.

Enfin, monsieur le ministre, vous avez utilisé l'Europe, comme beaucoup d'hommes politiques le font, en disant: "je ne vais pas vraiment m'occuper de cette question-là, je vais demander à l'Europe de décider d'interdire les vols de nuit". Vous savez qu'à ce stade-ci, il y a une directive européenne - mon collègue Maingain l'a citée - qui vous permet de prendre simplement des dispositions restrictives, opérationnelles, en fonction des situations et du fait que vous souhaitez limiter le bruit. Vous pouvez déjà le faire.

M. Michel Ayral, directeur des transports aériens à la Commission européenne, qui est venu aux auditions dont faisait état M. de Donnea, a bien indiqué que, du côté européen, cette directive était suffisante pour qu'une autorité, que ce soit fédérale - si elle est responsable de l'aéroport et c'est votre cas - ou régionale dans le cas d'aéroports régionaux, peut déjà aujourd'hui prendre les mesures concernant des restrictions aux heures de vol, au bruit autorisé, etc., sans nouvelle directive parce que, disait M. Ayral, cette question n'est même pas posée comme telle au niveau européen. Peut-être dans 20 ans la question sera-t-elle décidée au niveau européen - je l'espère et je pense qu'on y arrivera - mais en attendant, il ne faut pas utiliser l'Europe comme une possibilité de ne pas assumer ses responsabilités. Vous avez toutes les cartes en main pour le faire.

Enfin, monsieur le ministre, la déclaration du gouvernement permettait manifestement des interprétations diverses. Vous vous êtes engouffré dans une interprétation qui ne bénéficie pas à la sécurité, à la tranquillité des habitants de Bruxelles, et je trouve que c'est tout à fait regrettable. J'espère que vous donnerez des réponses très, très précises aux questions qui sont posées parce qu'il s'agit de faits qui méritent d'être clarifiés.

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

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

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

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

05.06 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de situatie roept bij mij zo'n beetje het beeld op van het volkslied over de twee

05.06 Simonne Creyf (CD&V): Dans le dossier des vols de nuit.

koningskinderen, in die zin dat Nederlands- en Franstaligen elkander zo lief hadden dat zij samen zouden regeren, maar het water veel te diep was.

Het duurde niet lang of het water bleek inderdaad veel te diep te zijn. Nederlands- en Franstaligen staan in deze materie ver van elkaar. De Franstalige oppositie steunt de Franstalige meerderheid of omgekeerd.

De vraag is ook waar de VLD vandaag is gebleven. Is deze afwezigheid strategisch? Ik hoor hen niet in dit dossier, hoewel er een motie werd goedgekeurd door de gemeenteraad van Zaventem, waarin uw spreidingsplan wordt afgekeurd. In een bericht aan de inwoners van Sterrebeek luidt het dat de "leefbaarheid van de gemeente is bedreigd", men roept op tot massaal protest voor het te laat is, "mail naar minister Anciaux met kopie ter kennisgeving aan Francis Vermeiren, Eric Van Rompuy en vele anderen."

In dit debat hoor ik evenmin de andere meerderheidspartijen. Op het terrein is de VLD nochtans tegen het spreidingsplan. Mijnheer de minister, hebt u eigenlijk nog het vertrouwen van de meerderheid; is er momenteel nog iemand die achter dit spreidingsplan staat?

Mijnheer de minister, in de interpellaties kwam reeds naar voren dat het kernkabinet u op 5 november 2003 verzocht om uw spreidingsplan voor de nachtvluchten van en naar Zaventem niet uit te voeren alvorens daarover een akkoord bestond binnen de regering. Blijkbaar bestaat hierover dus geen akkoord binnen de regering. Volgens sommige Franstalige topministers moet u zich houden aan het regeerakkoord. U zegt dat u zich houdt aan de bepalingen van het regeerakkoord, maar volgens anderen doet u dat niet. Wat is er nu van aan?

Mijnheer de minister, u bent op verschillende plaatsen in Vlaams-Brabant geweest om het spreidingsplan voor te stellen en te verdedigen. Hier en daar werd u nogal hardhandig aangepakt, maar u hebt beloftes gedaan: u zou het spreidingsplan nog verbeteren. Vandaar mijn vragen.

Aansluitend bij de vragen van de heer de Donnea en van mevrouw Milquet had ik graag vernomen wat de eigenlijke inhoud is van de beslissing van het kernkabinet? Wat blijft er over van uw spreidingsplan? Wat wordt wel doorgevoerd en wat mag nog niet worden uitgevoerd?

Zult u het spreidingsplan desgevallend aanpassen, zodat wij bij spreidingsplan nummer 133 aanbellen; het zoveelste spreidingsplan? Wat is daarvan dan weer het statuut?

Als ik de Franstalige collega's hoor, dan meen ik dat u verplicht zult zijn in te binden. Wat zullen de gevolgen hiervan zijn voor de mensen op het terrein, die het zwaarst worden getroffen door het nachtlawaai en aan wie u belofte dat alles beter zou gaan? In Steenokkerzeel hebt u bijvoorbeeld beloftes gedaan. Met datgene wat er nu zogenaamd beslist is door het kernkabinet, kunt u onmogelijk de beloftes houden die u in Steenokkerzeel hebt gedaan.

De Oostrand en de Noordrand worden verder tegen elkaar uitgespeeld, terwijl de Franstalige ministers volgens mij het laatste en meest doorwegende woord blijven houden in dat dossier.

Wat zal er gebeuren op 15 november, de dag waarop u een beslissing zou nemen over het spreidingsplan? De vraag luidt welke beslissing u nog zult nemen.

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

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

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

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

De **voorzitter**: Aangezien de heer Picqué nog niet aanwezig is, geef ik het woord aan de heer Laeremans voor het uiteenzetten van zijn samengevoegde interpellatie.

05.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, over de grond van de zaak van het spreidingsplan zelf hebben wij u al herhaaldelijk ondervraagd. Ik kom daarop niet meer in detail terug.

Er zijn wel een aantal nieuwe feiten. Vorige week hebben de leden van het kernkabinet bekend gemaakt dat het spreidingsplan nog steeds niet besproken werd in de Ministerraad en dat het geen enkel officieel karakter geniet. Het is dus allerm minst duidelijk of dat plan de steun geniet of zelfs maar een begin van steun geniet van de andere regeringspartijen. Uit de teneur van de betogen van leden van de meerderheid en van de andere regeringspartijen, blijkt dat er alvast geen sprake is van enige gemoedelijke sfeer binnen de meerderheid. Integendeel, ik ontwaar een heel vijandige sfeer. Er werd zelfs geïnsinueerd dat er een motie van wantrouwen zou kunnen worden ingediend. Van een echt akkoord binnen de meerderheid heb ik dus nog niet veel gezien.

Daarnaast heeft de vertegenwoordiger van de eurocratenvakbond toch wel een zeer opmerkelijke uitspraak gedaan. Hij zei dat de bewoners uit de Oostrand beter niet overvlogen zouden worden, want de huurprijzen zijn aan die kant van het land nu al veel te hoog. Er wonen veel eurocraten in de Oostrand.

Mijnheer de minister, die houding tart elke verbeelding. Uiterekend zij die overvloedig gebruik maken van de luchthaven, weigeren solidariteit op te brengen. Uiterekend de groep van mensen die nauwelijks belastingen betaalt en ter plaatse helemaal geen belastingen betaalt, wenst geen lasten op zich te nemen. Dat doet mij denken aan de onthulling uit de paarse mappen die wij destijds ontvingen, van de besprekingen die aan het beleid van voormalig minister Durant voorafgingen. Daaruit bleek dat belangrijke personen niet overvlogen mochten worden. Die personen blijken dan in belangrijke mate, buiten Luc Coene en nog enkele anderen die toen op het kabinet van eerste minister Verhofstadt werkten, de eurocraten te zijn. Dat verhaal toont andermaal aan dat een bepaalde groep zich gedraagt als een superieure kaste die zich beter voelt dan de gewone bevolking en zich te buiten gaat aan NIMBY-gedrag. Ik hoop dat u duidelijk afstand neemt van dat soort arrogante houding.

Ik kom tot mijn vragen. Mijnheer de minister, zullen de reeds genomen beslissingen ter uitvoering van dit plan worden gehandhaafd of hebt u reeds beslissingen geannuleerd? Ten tweede, hoe ver staat het met de onderhandelingen die u voert met het Vlaamse en het Brusselse Gewest, ook wat betreft het op elkaar afstemmen van de normen? Hoe staat het met de problematiek van de geluidskadasters? Wanneer zal het spreidingsplan dan wel op de Ministerraad worden besproken en wanneer kan het in voege treden? Daarnaast wou ik vernemen hoe u op korte en op lange termijn het spreidingsplan wou optimaliseren. Het is een belangrijke aanzet, een afstappen van de concentratie, maar het is zeker geen ideale spreiding.

Welke gewogen percentages zal aan elk van de zones worden toegekend zodra op de 25 een ILS-systeem is geïnstalleerd en zodra de fameuze taxibaan voor de 25L klaar is? Zal het dan technisch mogelijk zijn om op de 25L derwijze op te stijgen dat de vliegtuigen boven de bewoonde gebieden een hoogte bereiken zoals boven

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

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

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

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

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

Diegem? Zal het dus mogelijk worden om het laatste gedeelte van de startbaan onbenut te laten en dus niet meteen over de huizen te vliegen in die regio van zone 2?

Is het technisch mogelijk om de spreiding van de nachtvluchten te maximaliseren? Nu is het zo dat bepaalde zones tijdens sommige nachten zwaar overvlogen worden en op andere nachten helemaal niet. Ik blijf dit een onvolkomenheid van uw plan vinden. Het lijkt mij logisch dat u overdag een bepaalde configuratie moet volgen, gezien de capaciteit. 's Nachts is er inzake capaciteit geen enkel probleem en het lijkt mij logisch dat men dan een spreiding in alle richtingen organiseert. Zo kan men daadwerkelijk komen tot wat u zelf op 22 juni in De Morgen stelde, met name dat u voor iedereen in de regio van de luchthaven de bovengrens op twee vluchten per nacht legt. Bovendien kondigde u tijdens dit interview ook aan dat dit cijfer haalbaar is bij een eerlijke spreiding.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u hiermee geen gemiddelde bedoelt, maar dat u die situatie nastreeft voor elke nacht; elke nacht een zo laag mogelijk aantal vluchten boven elke streek, zodat niemand, zoals nu in de zone Perk, twee nachten per weekend met overlast te maken krijgt. Dit lijkt mij onredelijk.

Tot slot sluit ik mij aan bij collega Creyf. U hebt een aantal beloftes gedaan, hoe gaat u die in de praktijk omzetten? Is het technisch mogelijk dat wij een maximale spreiding krijgen tijdens de nacht? Kan dat het uitgangspunt vormen voor een optimaal spreidingsplan?

05.08 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, sur la base des questions que j'ai reçues, je remarque que la séquence des travaux utilisée dans la réalisation du plan de dispersion n'est pas tout à fait claire. Je me permets dès lors de vous expliquer en bref les travaux devant être effectués pour pouvoir réaliser une répartition équitable des nuisances sonores. Il deviendra alors plus évident que le plan de répartition fait appel au cadastre du bruit.

Il existe un cadastre du bruit depuis 1999 et, chaque année, un cadastre de bruits est élaboré par l'université de Leuven, expert agréé dans le cadre du Vlaamse Reguleerder van 1998. Celle-ci utilise un modèle mathématique, l'INM – the Integrated Noise Model –, qui calcule le bruit en fonction de divers paramètres tels que les routes et les pistes utilisées, etc., ainsi que – depuis 2003 – la fréquence à laquelle un certain niveau de bruit est atteint. Ce cadastre est comparé avec les mesures effectuées par des sonomètres sur le terrain. En fonction de la comparaison, le cadastre est ajusté chaque année. Le calcul utilisé pour l'élaboration du cadastre est précis au point de pouvoir évaluer l'impact sonore subi par chaque habitation.

Ce cadastre est utilisé comme base pour l'élaboration d'un plan de dispersion. Ce plan tend à proposer l'utilisation d'un plus grand nombre de nouvelles pistes et routes qu'à l'heure actuelle afin de répartir plus équitablement le bruit. Une répartition plus équitable du bruit signifie la fin d'une concentration des vols sur les zones les moins peuplées ou les plus peuplées pour la simple raison que le principe de répartition des vols ne tient pas compte des frontières, quelles qu'elles soient. Ainsi, les données du plan de dispersion, notamment relatives aux pistes et aux routes envisagées ainsi que la fréquence des vols prévue font l'objet du même calcul mathématique INM.

Le résultat de ce calcul est l'obtention d'un deuxième cadastre de bruits. Cette fois-ci basé sur le projet de plan de répartition. Si le plan

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

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

De INM-berekening heeft geleid tot een tweede kadaster dat gebaseerd is op het ontwerp van het spreidingsplan. Als dit plan zal

actuel est mis en œuvre, il fera l'objet d'une évaluation et d'une validation fréquentes selon les mêmes méthodes que celles utilisées pour l'élaboration du cadastre. Le résultat débouchera sur un cadastre de bruits actualisé. Le plan pourra, le cas échéant, être adapté. Il permet en effet de compenser l'éventuel déséquilibre inattendu dans la répartition du bruit à la suite de perturbations météorologiques ou autres cas fortuits.

La méthode d'évaluation utilisée est la méthode déjà en application depuis 1999. La seule différence est que le modèle adopté a été entre-temps amélioré et élaboré. C'est la KU Leuven qui a établi annuellement, depuis 1999, un cadastre officiel du bruit.

Je tiens à ajouter que les spécialistes en acoustique disent que, pour une opération de validation, le nombre de sonomètres existants est suffisant. Au total, il y a 27 sonomètres opérationnels, dont 6 de l'AMINAL, 2 de l'IBGE-BIM et 19 de BIAC. Il y a encore quelques sonomètres mobiles de l'IBGE-BIM en fonction.

Van die 19 meetposten van BIAC bevinden er zich vijf in de Oostrand.

Néanmoins, BIAC prévoit six sonomètres supplémentaires. En attendant leur achat, quatre sonomètres supplémentaires en location sont déjà installés et opérationnels. La location des sonomètres est faite en concertation avec l'IBGE-BIM et l'Aminal, dans le cadre du Comité de conseil, et tient compte des nouvelles routes.

Chers collègues, je répète donc qu'une validation, sur une base régulière et par des mesures sonores du terrain, est faite pour être certain que le modèle utilisé correspond bien à la réalité. Je peux dire que, depuis des années, la déviation entre le modèle et les mesures demeure toujours, jusqu'à présent, dans une limite acceptable.

Les spécialistes ont donc pu conclure que le modèle permet de refléter la situation sonore.

Mijnheer de voorzitter, voor alle duidelijkheid, om het misverstand voor eens en voor altijd weg te vegen: ik heb op de vorige vergadering in de zaal op het einde van de gang, boven, waar vroeger het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vergaderde, het geluidskadaster overhandigd en dat is ook gekopieerd en ik dacht dat het overgezonden was aan alle leden van de Commissie.

De **voorzitter**: Dat is ook gebeurd.

05.09 Minister **Bert Anciaux**: Dank u, mijnheer de voorzitter.

Le but ultime est d'arriver à une répartition du bruit la plus équitable

worden uitgevoerd zal het herhaaldelijk volgens dezelfde methode worden geëvalueerd en gevalideerd. Zo zal het kadaster worden bijgewerkt en zal het plan zo nodig worden aangepast.

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

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

Cinq des dix-neuf postes de mesure de BIAC sont situés dans la périphérie est.

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

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

05.09 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb Belgocontrol gevraagd de publicatie van een aantal routes in

possible. C'est pourquoi le plan ne tient compte d'aucune frontière, quelle qu'elle soit. Les droits subjectifs relatifs à la santé, la vie familiale et l'habitation de tous les riverains sont respectés et aucune zone n'est discriminée. Récemment, j'ai demandé à Belgocontrol de préparer la publication de quelques routes dans l'AIP pour que ces routes puissent être utilisées à partir du 20 janvier 2004. Il s'agit seulement de la répartition des vols de nuit qui décollent de la piste 20 direction Huldenberg, directement vers des balises qui se trouvent derrière Huldenberg, et qui survolent l'Oostrand. Seul le nombre de routes passe de un à quatre, certainement pas le nombre de vols. Le nombre de vols est resté identique.

L'ordre a été donné parce que ces routes engendrent une amélioration de la situation actuelle à court terme. Je souligne qu'avec ces mesures, nous répondons à la demande des riverains de l'Oostrand qui ont émis des remarques pertinentes selon lesquelles la moitié des décollages des vols de nuit s'effectue selon une seule route au-dessus de leur zone. La répartition des vols sur quatre routes est une preuve de solidarité dans toute la zone de l'Oostrand.

En ce qui concerne les autres routes de nuit utilisées par des avions qui décollent des pistes 02, 07L, 07R et 25L, la concentration est supprimée. Ces routes seront seulement utilisées lors d'un changement dans l'utilisation des pistes. En attendant un tel changement, ces routes de nuit ne seront pas utilisées. Je tenais à souligner pour Mme Milquet que ces modifications seront sans effet pour la Région de Bruxelles-Capitale.

En conclusion, on ne peut pas dire qu'avec ces mesures, le plan de dispersion soit mis en œuvre. Cette mesure ne contredit aucunement la déclaration gouvernementale de juillet dernier.

Naturlijk, collega's, moet ik mij houden aan het regeerakkoord. Ik heb dat altijd gedaan en zal dat blijven doen. Mijn spreidingsplan voert het regeerakkoord uit door het geluidskadaster, door het nieuwe banengebruik en de nieuwe routes. Ik heb ook nooit gezegd dat mijn plan te nemen of te laten is. Er kunnen inderdaad, mevrouw Creyf, nog wijzigingen worden aangebracht, zolang de spreiding niet verminderd wordt. De situatie zal dus beter worden voor diegenen die nu de zwaarste hinder dragen.

Van wie de wijzigingen komen? Welke wijziging is de beste? Deze vragen interesseren mij niet echt. Ik wil een duurzame en rechtvaardige oplossing, die de geluidshinder spreidt en die rechtvaardig is voor alle wijken en alle omwonenden van de luchthaven.

Vous pouvez consulter les cadastres du bruit pour l'année 2002 et pour une semaine en juillet et août 2003 sur le site www.plandedispersion.be ou www.spreidingsplan.be. Le site, chers collègues, dépend entièrement de mon cabinet, qui est propriétaire du nom du domaine. Le site a été réalisé par une société privée qui s'occupe également de sa maintenance.

Monsieur le président, on m'a posé quelques questions exprimant une inquiétude concernant la sécurité. Je puis vous assurer qu'avant qu'une route soit déclarée opérationnelle, différentes procédures de l'ICAO

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

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

Er kunnen al geluidskadasters op de website "plandedispersion.be" worden geraadpleegd. Sommige mensen maken zich zorgen om de veiligheid. Maar ik kan u verzekeren dat vooraleer een route operationeel wordt verklaard, de regels van de ICAO (International Civil Aviation Organisation) moeten worden nageleefd. Dat was dit keer wel

(International Civil Aviation Organization) comportant des prescriptions et des consignes relatives à la sécurité ainsi que le processus d'élaboration et de publication doivent être suivis scrupuleusement. Je peux vous garantir que cela a été le cas, cette fois-ci, et que les routes répondent à toutes les exigences de sécurité. Pour qu'une route soit opérationnelle, le 22 janvier 2004, le délai ultime pour donner l'ordre est le 15 octobre 2003. Ce décalage en date s'explique par une procédure de l'ICAO qui détermine le processus de publication. Toutes les compagnies aériennes doivent avoir eu le temps d'installer une nouvelle route dans leurs systèmes.

Sur la question des concertations, actuellement je suis en contact avec des acteurs économiques, des associations de riverains et toutes les autorités concernées, les partenaires de la majorité et les Régions. Je parle des rencontres, des réunions IKW et des consultations. Le plan de dispersion n'est pas décidé unilatéralement.

Dans une des questions, il a été fait allusion à une personne en charge de ce dossier au sein de mon cabinet qui est membre ou soi-disant membre du comité d'action des riverains de la périphérie nord. Je serai clair dans ma réponse. Comme tout le monde le sait, les nuisances sonores sont une matière très compliquée sur le plan acoustique. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé de faire appel à un ingénieur civil, docteur en acoustique, qui collabore avec mon cabinet uniquement en ce qui concerne les aspects techniques acoustiques. Il ne fait pas partie de l'administration qui gère ce dossier et il n'est pas membre d'une cellule stratégique ni de mon secrétariat. Cette personne ne travaille qu'à mi-temps en tant que consultant extérieur.

Dames en heren, wat hij in zijn privé-leven doet en wat geen invloed heeft op zijn werk voor mij speelt ook geen rol. Veel meer kan ik daar niet over zeggen.

Collega's, zoals u allen weet was het spreidingsplan het onderwerp van gesprek op de Kern van 5 november laatstleden en werd het plan intensief besproken. Dat gebeurde in een positieve en opbouwende sfeer. In tegenstelling tot de berichten in de pers en misschien – ik hoop van niet – tot teleurstelling van enkelen werd het plan helemaal niet afgewezen. Bijkomende aanpassingen, die verbeteringen betekenen, zullen de volgende weken aangebracht worden.

Op dit moment bevinden de werkzaamheden zich nog steeds in een voorbereidende fase en heeft de Kern van 5 november 2003 geen directe beslissingen genomen omtrent de uitvoering van het plan. Eén beslissing is in elk geval op de Kern wel degelijk genomen. Op de Kern is uitdrukkelijk beslist dat ik zelf de enige woordvoerder in dit dossier ben en dat geen enkel ander lid van de Kern over dit dossier communiceert. Dat was de beslissing. De consequenties zijn heel uitdrukkelijk gevraagd, onder andere door collega Maingain. Het gaat over de consequenties van de beslissing van 16 oktober voor de routes die voorzien zijn voor 22 maart. Ik heb steeds gezegd dat de uitvoering van het spreidingsplan een beslissing is waarin ik mijn verantwoordelijkheid moet opnemen en zal opnemen. Ik herhaal echter letterlijk dat ik niet van gisteren of geen idioot ben. Ik laat mij vanzelfsprekend indekken door de meerderheid. Er is uitdrukkelijk afgesproken dat ik voor de uitvoering van het plan vanzelfsprekend de meerderheid zal consulteren en dat ik mij ook zal laten indekken, onder meer door een beslissing binnen de Kern.

Wat de brief zelf betreft, ik heb die niet ingetrokken. Indien om welke reden dan ook op een bepaald moment zou worden vastgesteld dat het moment waarop het tweede kadasterplan klaar zal zijn na januari zou

degelijk het geval. Opdat een route op 22 januari 2004 bedrijfsklaar zou zijn, is volgens die regels de laatste termijn om de opdracht te geven 15 oktober 2003. Wat het overleg betreft, ben ik momenteel in onderhandeling met de economische actoren, de bewonersverenigingen en alle betrokken overheden. Er werd op gezinspeeld dat iemand van mijn kabinet die met dit dossier is belast lid zou zijn van het Actiecomité van de bewoners van de Noordrand. Alles wat met die zone te maken heeft is uiterst complex. Ik vond het dan ook beter een beroep te doen op de diensten van een burgerlijk ingenieur die in akoestiek is gespecialiseerd. Als extern adviseur is hij uitsluitend met de technische kant van het dossier belast. Wat hij privé doet, gaat mij niet aan.

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

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

J'ai toujours déclaré que je prendrais mes responsabilités dans l'exécution du plan de dispersion, mais je tâcherai évidemment d'être couvert par la majorité. Pour l'exécution du plan, je consulterai la majorité et ferai confirmer ma décision par le cabinet restreint. Je n'ai pas retiré la lettre. Si le deuxième cadastre du bruit ne

vallen, wat ik niet verwacht, dan zijn er nog altijd mogelijkheden – indien daartoe de absolute wil aanwezig zou zijn – te beslissen dat er maar één van de vier routes die voorzien zijn zal worden gebruikt. Het zou voor mij echter zeer vreemd overkomen dat men beslist om die zeer zware concentratie op één route te handhaven als de mogelijkheid er is om naar vier routes te gaan.

Voor alle duidelijkheid, men heeft heel uitdrukkelijk gevraagd wanneer de zaak op de Ministerraad zal worden besproken. Er is echter geen vraag om de zaak op de Ministerraad te bespreken. Dit behoort volledig tot mijn bevoegdheid. Ik zal de Kern echter op geregelde momenten op de hoogte houden en ik wens ook een akkoord binnen de meerderheid, zeker binnen de Kern.

Op de vraag omtrent de impact van de installatie van een ILS op baan 07L - Mijnheer Laeremans, u vergiste zich; het is omgekeerd, maar het is dezelfde materiële baan als de 25R maar omgedraaid.- kan ik antwoorden dat dit wordt bestudeerd. Deze studie maakt deel uit van de volgende fase in het stappenplan. De reden hiervoor is zuiver pragmatisch. Een dergelijke installatie kan niet gerealiseerd worden voor het plan in werking zal treden. Dat vraagt volgens de uitbater minimaal drie jaar. Ik denk dat we dat met een half jaar kunnen inkorten, maar het blijft nog altijd een investering op iets langere termijn.

Dergelijke installatie kan niet gerealiseerd worden vooraleer het plan in werking zal treden.

Mijn antwoord op de vraag in verband met de taxibaan 07R/25L, is identiek aan mijn antwoord op de vraag over de ILS-installatie.

Op de vraag of het technisch mogelijk is de spreiding gedurende de nacht te maximaliseren, moet ik technisch antwoorden. Als tijdseenheid voor spreiding werd voor een periode van 7 dagen en nachten gekozen, een hele week dus. Dat wil zeggen dat de effecten van de spreiding zoals uitgerekend in de planvoorstellen van BRUNORR over 7 dagen, dag en nacht samen, geëvalueerd worden. De spreiding gedurende de nacht staat natuurlijk in functie van de spreiding gedurende de dag en omgekeerd. De dag- en nachtsystemen ondersteunen elkaar, waarbij het de bedoeling is om na een periode van 7 dagen tot de meest evenwichtige en maximale resultaten te komen.

Ik heb u reeds gezegd, - ik hoop zo weinig mogelijk dubbele antwoorden te geven, want er is hier al veel uitleg over gegeven - dat één van de eerste voorstellen van BRUNORR erin bestond om, gelet op het feit dat er omwille van capaciteitsbepalingen weinig spreiding over de dag mogelijk zou zijn, alle nachtvluchten op andere zones te leggen dan de zones die in de dag werden overvlogen. U begrijpt dat wij alles in één geheel moeten zien en dat het een moeilijke oefening is om tot een zo groot mogelijke spreiding te komen. Het overwicht van de dag voor een aantal zones heeft tot gevolg dat uw wens tot een volledige spreiding als een theoretisch juist principe kan worden beschouwd, maar dat het in de praktijk niet echt haalbaar is.

Ik heb steeds gesproken over gemiddeld twee nachtvluchten voor alle omwonenden en niet, zoals ergens werd gezegd, voor een bepaalde zone. Het gaat inderdaad altijd over gemiddelden.

Mijnheer de voorzitter, misschien is hier het moment gekomen om even kort te antwoorden op de vraag van François-Xavier de Donnea over een aantal uitlatingen die mij in de mond worden gelegd. Ik stel vast dat de heer de Donnea enige voorzichtigheid aan de dag leet – hij vraagt of het

devalt être prêt qu'après le mois de janvier, on pourrait toujours décider de n'utiliser qu'une seule des quatre routes prévues, mais il m'étonnerait que cette lourde concentration soit maintenue sur une seule route. Il n'a pas été demandé d'en discuter au Conseil des ministres, mais j'informerai régulièrement le cabinet restreint.

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

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

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

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

wel waar is – maar dat andere leden de uitlatingen graag overnemen alsof zij er zelf bij waren.

Ces citations sont trop grotesques pour les commenter. Je crois que ces témoins ont voulu discréditer ma personne et mon plan en traduisant faussement ce que j'ai dit. Cette question n'est pas digne de plus de commentaire.

Ik kan u verzekeren dat De Morgen niet zulke groteske zaken heeft geciteerd en ik kan u verzekeren dat er bewijsmateriaal bestaat over wat ik wel en niet heb gezegd. Heel eerlijk, ik vind dat hier alles gevraagd kan worden, maar sommige vragen kunnen niet los van een ethische beoordeling gezien worden.

De heer de Donnea heeft nog vragen gesteld omtrent de windcomponent. In mijn plan is de windcomponent de realiteit. Ik kan niet tegen God ingaan. Dit plan, mevrouw Creyf, houdt één beperking in.

(...)

Ik ken mijn grenzen.

De **voorzitter**: Het was ontroerend.

05.10 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, u kan de wind van voren of van achteren krijgen.

05.11 Minister **Bert Anciaux**: Ik kan u verzekeren dat ik de wind al van alle kanten heb gekregen en in dit dossier ook van voren.

De windcomponent is een realiteit. Het plan voorziet in een compensatiesysteem. In ongeveer 8 tot 10% van de tijd is men wegens een te sterke noordoostenwind verplicht om te landen op slechts één landingsbaan die daarvoor mogelijk is, namelijk baan 02. Op het moment dat er geland wordt buiten de voorziene periode, moet dit gecompenseerd worden op de dagen waarop het wel voorzien is. Om die reden dient een compensatiesysteem uitgewerkt te worden. Dit is één van de zaken waarvan ik heb vastgesteld dat ze moeilijk uitlegbaar is aan de bevolking. Ik zal hiermee rekening houden.

Ik zal dus vanzelfsprekend het gebruik van bepaalde banen niet verplichten als de veiligheidsvoorschriften het anders vereisen. Wij hanteren terzake uitdrukkelijk de Europese norm.

Ik ben het eens met collega de Donnea dat opstijgen met rugwind of te hoge rugwind de geluidshinder verhoogt. Dat is dus niet mijn doelstelling.

Als er geen rekening wordt gehouden met de windcomponent, dan gaat dit in tegen de veiligheidsaspecten. De piloot waarvan sprake heeft daarin gelijk. Ik kan u echter in alle duidelijkheid zeggen dat dit plan alle veiligheidsvereisten doorstaat en sterker is dan wat in quasi al onze omringende landen gebruikt wordt als veiligheidsvereiste.

Ik wil nog kort even ingaan op de opmerking in verband met de tweede luchthaven. De heer Maingain heeft daar nog kort naar verwezen.

Ik kan heel uitdrukkelijk zeggen dat ik nooit heb gezegd dat die tweede luchthaven er niet kan komen. Ik heb gezegd dat ik op dit oogenblik niet

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

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

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

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

Je n'ai jamais exclu la possibilité d'un deuxième aéroport. Par contre, j'ai déclaré ne pas disposer de suffisamment de données pour en

over voldoende gegevens beschik om ervan uit te gaan dat een tweede luchthaven als eigendom van BIAC mogelijk is. Ik heb me wel verzet tegen de gedachte dat er een nieuwe, niet-bestaande luchthaven in de leegte kan gevonden worden ergens in België waarmee men niemand schade berokkent en waar voldoende infrastructuur en geld aanwezig is om dit te installeren als een tweede nationale luchthaven. Ik geloof dat niet. Een tweede luchthaven als eigendom of mede-eigendom, dat is een andere vraag en dossier.

Ik heb nooit 15 november naar voren geschoven als het moment waarop ik beslissingen neem. Ik lees dat in de mails van CD&V Sterrebeek of Zaventem. Ik heb gezegd dat ik hoopte om tegen 15 november klaar te zijn met het tweede geluidskadaster. Dat is blijkbaar niet het geval. Ik kan het echter alleen maar vaststellen. Het enige dat 15 november betekende, was de betrachting om het tweede geluidskadaster klaar te hebben.

Pour conclure, je veux répondre à une question qui demande pourquoi le texte français de l'accord gouvernemental parle de répartition des vols et le texte néerlandais de "spreiding". Nous ne voulons pas de discussions sémantiques: on interprète répartition comme dispersion et dispersion comme répartition. Il est clair que la répartition des nuisances sonores est basée sur une systématique.

Mesdames et messieurs, je pense avoir répondu à toutes les questions.

Ik hoop dat ik daarmee op alle vragen heb geantwoord, of althans toch op de meeste vragen, want alle vragen beantwoorden is misschien vrij moeilijk.

Ik wil het debat vrij koel houden, maar ik wil toch nog een zaak zeggen. Ik besepte al van in het begin dat het een dossier is waarin veel animo en nervositeit meespeelt. Sommigen eisen het ontslag van een minister indien dit of dat niet gebeurt, hoewel wat men eist, eigenlijk afgesproken is. Ik ben iemand die zich aan zijn woord houdt. Als ik iets afspreek, dan doe ik dat ook.

Maar natuurlijk luidt de eigenlijke vraag als volgt. Iedereen van de meerderheid moet zich maar eens uitspreken over het feit of zij het regeerakkoord willen naleven. Ik wil het regeerakkoord wel naleven. Ik heb er geen belang bij. Voor alle duidelijkheid: ik ben geen kandidaat in Halle-Vilvoorde bij de volgende verkiezingen. Dat ontkracht ineens misschien al een aantal vooringenomenheden.

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

05.13 Minister **Bert Anciaux**: Ja, maar de belangen liggen blijkbaar heel tegengesteld, mevrouw Creyf.

Er werd aangehaald dat ik iemand van Halle-Vilvoorde ben, die er dus alle belang bij heeft om Brussel als grote vijand aan te duiden. Ik heb echter overal, waar ik ook kom – ook daarvan zijn er getuigen – tegenaesproken dat het een communautair dossier is. Ik heb inderdaad

conclure que cet aéroport pouvait être la propriété de BIAC. Je ne crois déjà pas qu'un nouvel aéroport, disposant de suffisamment de moyens et ne nuisant à personne, soit envisageable. Un deuxième aéroport en propriété ou en copropriété? C'est une autre affaire.

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

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

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

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

05.13 **Bert Anciaux**, ministre: D'aucuns ont affirmé que j'ai tout intérêt à présenter Bruxelles comme l'ennemi. Mais je démens en toutes occasions qu'il s'agit d'un dossier communautaire. C'est faire preuve d'hypocrisie que d'affirmer

wel gezegd dat het een beetje hypocriet is ervan uit te gaan, zoals wel wat Vlamingen doen, dat Brussel meer last moet dragen. Ik heb dan altijd de vraag gesteld: hoe moeten die toestellen dan naar Brussel vliegen? Hoe kunnen zij vanaf de luchthaven naar Brussel vliegen zonder last te veroorzaken aan Vlamingen die in Vlaanderen wonen? Moeten zij langs de maan passeren of hoe moet dat gebeuren? Door een cirkeltje boven de luchthaven? Er zijn allerlei pistes...

Ik wil het volgende verduidelijken. Ik beseef perfect dat er rond dit dossier veel animo en veel wrevel bestaat. Ik zou alleen het volgende willen vragen. Op de duur ben ik heel vaak aan het antwoorden op veronderstellingen en vooroordelen, zonder dat er grond voor is. Misschien heeft dat ook met mijn communicatie tegenover de Franstalige pers te maken. In ieder geval verzoek ik toch dat wij die zaak op basis van feiten beoordelen, maar niet op basis van wat er allemaal wordt verteld. In dat dossier wordt namelijk n'importe quoi gezegd. Eender wat hoor ik vertellen in dat dossier. Dat is niet bevorderlijk voor een goede spreiding, want ik beseef perfect dat ik met mijn spreidingsplan mensen die geen hinder hebben, hinder bezorg. Dat is dus geen populair onderwerp.

Le **président**: Avant de donner la parole aux différents intervenants pour une réplique, je rappelle qu'il y a eu des interpellations. En conséquence, après les répliques, trois nouveaux intervenants pourront prendre la parole. Je m'adresse en particulier à M. Picqué qui est malheureusement arrivé en retard. Il nous en avait prévenu. Après les répliques, vous pourrez prendre la parole, comme le prévoit le Règlement.

Pour les répliques, je vais reprendre la chronologie que nous avons suivie précédemment.

05.14 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, le premier point en discussion dans ce dossier est la méthodologie utilisée pour le cadastre du bruit. Vous dites qu'il y a un cadastre du bruit depuis 1999 selon le modèle mathématique développé par la KUL et le professeur Coene. Voilà le point problématique. Vous laissez entendre que ce modèle serait régulièrement validé par des mesures prises sur le terrain et vous citez notamment, si j'ai bien retenu, 27 sonomètres placés je ne sais où, car vous ne nous dites pas où ils sont placés. Vous avez dit qu'il y en avait 19 de BIAC. A ma connaissance, ils sont fort proches de l'aéroport. Il y en a deux de l'IBGE plus des mobiles – une dizaine, si je suis bien informé – et six d'AMINAL pour la Région flamande. Je ne suis pas certain qu'ils soient là depuis longtemps.

D'après mes informations, jusqu'à présent, il y a une quinzaine de points relevés, dont seulement deux en Région bruxelloise, et plus particulièrement en bordure de la Région bruxelloise et un au centre de Bruxelles qui n'est plus opérationnel depuis quelque temps.

Premier mystère: vous validez un modèle mathématique à partir de données relevées sur le terrain dont on ne sait pas très bien où elles sont prises ni pour quelle période. Je ne suis donc pas certain que nous disposions de données de validation suffisantes pour justifier le modèle mathématique, au contraire.

De surcroît, si je suis toujours bien informé, des contacts – peu nombreux – pris avec les Régions concernées, il n'y en aurait eu que deux depuis que vous êtes ministre, deux réunions "intercabinets" entre gouvernement fédéral et représentants des gouvernements régionaux concernés.

A l'une de ces réunions, on a demandé au groupe des experts – à la commission des experts, donc les représentants d'IBGE, d'Aminal, de Biac et de Belgocontrol – de comparer les données mesurées aux

que Bruxelles ait à supporter davantage de nuisances. Car comment ces appareils voleraient-ils vers Bruxelles sans occasionner de nuisances aux Flamands en Flandre?

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

05.14 Olivier Maingain (MR): Het eerste probleem dat in dit dossier rijst, is dat van de methode die wordt gebruikt om het kadaster van de geluidsoverlast vast te stellen. U zegt dat de mathematische methode reeds in 1999 door de KUL werd ontwikkeld. U stelt dat dit model regelmatig zou worden gevalideerd door middel van metingen op het terrein. Dit zou gebeuren met 27 geluidsmeters die her en der verspreid zouden zijn.

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

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

données calculées par le modèle de la KUL. A ma connaissance, ce groupe d'experts n'a toujours pas remis son rapport. Alors, dire que le modèle KUL est validé me semble prématuré. Je voudrais qu'on se mette bien d'accord sur ce point. A l'heure actuelle, le modèle n'est pas validé par les relevés sur le terrain. Et je rappelle que pour la route Onkelinx le ministre Gosuin a démontré que le modèle ne correspondait pas à la réalité du terrain.

05.15 Bert Anciaux, ministre: Ce n'est pas exact.

Didier Gosuin heeft een persconferentie gegeven waarin hij uitdrukkelijk heeft aangetoond dat de hinder van de kanaalroute zwaarder is dan wat door de vorige regering, met name door mijn voorgangster mevrouw Durant, werd aangeduid.

Ten eerste, mevrouw Durant heeft gewoon de cijfers van Biac en Belgocontrol gehanteerd. Dat is niet meer dan normaal.

Ten tweede, het gaat hier over gemiddelden en Didier Gosuin heeft aangetoond dat de hinder groter is dan wat die gemiddelden betekenden, maar hij heeft op die persconferentie niet gezegd dat het INM-model vals is. Absoluut niet. In het overlegcomité met Biac, BIM en Aminal is altijd een verificatie geweest van het INM-model.

Tussen ons gezegd en gezwezen, in diezelfde persconferentie zit een map...

05.16 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, vous prétendez que les gens racontent n'importe quoi. Je tiens à signaler que, comme vous le savez, la route dont on parle et qui a été validée, n'a pas fait l'objet d'une approbation par Isabelle Durant. C'est la raison pour laquelle elle a démissionné.

05.17 Bert Anciaux, ministre: Je n'ai pas tenu de tels propos.

05.18 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, ne mélangez pas tout!

05.19 Minister **Bert Anciaux**: Ik besef dat mijn Frans niet perfect is. Ik heb daarover zware complexen. Probeer het echter alsjeblieft ook een beetje juist te vertalen.

05.20 Marie Nagy (ECOLO): Ne jouez pas au Calimero en lançant des "piques" qui se retournent contre vous et en semant la confusion.

05.21 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb gezegd dat de cijfers die gehanteerd werden door mevrouw Durant in het overleg van januari 2003 – toen had zij nog geen ontslag genomen – absoluut juist zijn. Het zijn gemiddelden. Ik heb niet gesproken over het feit dat mevrouw Durant deze route heeft beslist. Wat dat betreft is er geen probleem. Men noemt het een Onkelinx-route, ik noem het kanaal-route.

05.22 Marie Nagy (ECOLO): Vous faites toujours un peu l'amalgame. C'est un mode de gouvernement, ça.

meegedeeld. Het KUL-model werd dus nog niet bevestigd door praktijkgegevens.

05.15 Minister **Bert Anciaux**: Dat klopt niet.

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

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

05.17 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb dat niet gezegd.

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

05.21 Bert Anciaux, ministre: Les chiffres avancés par Mme Durant en janvier 2003 étaient exacts mais il s'agissait de moyennes. Je n'ai pas dit que Mme Durant avait privilégié cette route.

05.23 **Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, collega, ik wou eigenlijk gewoon zeggen dat in die persconferentie van Didier Gosuin het mathematisch model als dusdanig niet ter discussie is gesteld. Ik wil er trouwens op wijzen dat in de bijlage van die persconferentie zelf het INM-model werd gehanteerd. Men kan niet alleen op basis van metingen op het terrein tot een geluidskadaster komen. Men moet die metingen altijd verwerken in een mathematisch model.

05.24 **Olivier Maingain (MR):** Vous reconnaissez vous-même que les mesures à prendre ne sont pas encore suffisantes puisque BIAC prévoit 6 sonomètres supplémentaires, qu'il y en a 4 en location. Les relevés des données mesurées actuellement, c'est-à-dire la perception réelle du bruit par les habitants, ne correspondent pas nécessairement à une moyenne lissée sur une année. Il faut évidemment tenir compte des pics. Vous avez beau jeu de dire que le modèle nous confirme que, sur une année, nous avons telle donnée lissée, mais ce n'est pas ce qui convient au citoyen ordinaire qui, lui, est gêné par le nombre de fois que des pics supérieurs aux normes admises sont atteints. Voilà le problème: la confrontation entre le modèle mathématique et la réalité.

A cette fin, il faut des périodes de référence suffisantes et des périodes correspondant aux moments qui donnent lieu aux pics maxima. En nous basant constamment sur les périodes creuses pour établir les relevés sur le terrain, nous éviterons les mauvaises périodes sur l'année où, notamment en raison de la fréquence des décollages et des atterrissages, nous atteignons davantage de pics de bruit dépassant les normes autorisées.

Sans vouloir revenir sur le passé mais pour être de bon compte jusqu'au bout, ce qu'a démontré la conférence de presse de Didier Gosuin sur la route Onkelinx - à laquelle Mme Durant s'opposait pour des raisons de sécurité, de type Seveso, plutôt que de nuisance sonore -, c'est que l'accord pris à l'époque quant aux normes de nuisances sonores admises pour cette route était régulièrement bafoué: le bruit dépassait souvent la norme pendant cette période de référence qui a donné lieu à l'étude de l'IBGE.

Voilà la réalité à vérifier et pas uniquement pour cette route-là: c'est le débat de la moyenne par rapport aux pics. La vérification devrait avoir lieu aussi vis-à-vis de l'ensemble des routes suivies aujourd'hui et que vous voudriez adopter demain.

J'aimerais avoir une réponse claire: oui ou non, acceptez-vous de confronter la réalité du terrain et le modèle mathématique? Il n'est certes pas dénué de tout intérêt et il est normal de systématiser des données de base pour les faire entrer dans un modèle. C'est vrai qu'à un moment, ce n'est pas le modèle mathématique qui s'imposera aux données de base, mais plutôt les données de base qui devront faire corriger, sensiblement si nécessaire, le modèle mathématique.

Sur ce point à tout le moins, je suppose qu'on peut tomber d'accord, de même que pour établir cette évaluation des données de base pour une longue période de référence. Une période courte ne peut pas servir en l'occurrence.

Deuxièmement: la notion de "répartition" et de "dispersion". Soyons francs et évitons les subtiles distinctions de vocabulaire. Je retiens que l'arrêt de la Cour d'appel lui-même a déterminé le principe d'une

05.23 **Bert Anciaux,** ministre: Lors de la conférence de presse de M. Gosuin, le modèle mathématique n'a pas été remis en question. On ne peut pas se fonder uniquement sur des mesures prises sur le terrain pour établir un cadastre du bruit. Il est nécessaire de recourir à cet effet à un modèle mathématique.

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

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

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

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

"répartition équitable" du bruit. Cela figure dans la décision: la notion de répartition équitable. Je m'en tiens à ce vocabulaire.

Comment conduire cette répartition équitable? Vous dites que la densité de population ne joue pas; c'est impossible à déduire aussi catégoriquement de l'arrêt de la Cour d'appel, d'autant plus qu'entre-temps, la directive européenne de 2002, à laquelle je faisais référence, exige une corrélation entre les nuisances sonores et la densité de la population dans la cartographie du bruit.

Quand on aura fait cette corrélation, on verra ce qu'on en déduit. Mais on ne peut quand même pas ignorer que, si les normes de bruit sont dépassées, cela suscite plus d'inconvénients lorsqu'un plus grand nombre de personnes sont concernées. Qu'on le veuille ou non, si l'on cherche – comme le dit la Cour d'appel elle-même – à éviter que le droit à ne pas voir son environnement dégradé par des nuisances sonores allant au-delà des normes autorisées soit violé, ce droit doit être respecté dans le chef du plus grand nombre possible d'habitants. La corrélation entre densité et nuisances doit donc être évidemment établie.

Ensuite, en ce qui concerne les directives européennes, vous n'avez pas répondu. On pourra discuter sur le plan juridique mais je suis de ceux qui pensent qu'il y a lieu de se soumettre un plan de répartition équitable – cela me paraît clair – à une étude d'incidences. Or, cela ne se fait pas en un jour.

05.25 Bert Anciaux, ministre: C'est de la compétence des Régions.

05.25 Minister **Bert Anciaux**: Dat is een bevoegdheid van de Gewesten.

05.26 Olivier Maingain (MR): Oui, c'est de la compétence des Régions, mais cela suppose que les données qui leur sont soumises soient validées préalablement, en concertation avec ces Régions. On ne va pas travailler sur base de données inconnues. Par conséquent, la méthode est très claire! Je reviens là-dessus car, pour moi, c'est ce à quoi le gouvernement s'est engagé.

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

Il faut d'abord vérifier le modèle par rapport à des données réelles sur lesquelles il y a la volonté d'un débat contradictoire entre les experts – je sais que la matière est très technique, personnellement je ne prétends pas la maîtriser sur le plan de la technicité – que vous avez désignés pour gérer le modèle mathématique et les experts des Régions. Ce groupe d'experts existe. Je ne sais pas dans quel délai il pourrait aboutir mais je doute qu'il puisse le faire dans un délai d'une huitaine ou même d'une quinzaine de jours. C'est un travail qui demandera du temps si l'on veut valider les données sur une période de référence suffisante. Il faudra se mettre d'accord sur la période de référence jugée nécessaire, sur les zones à étudier – les zones ne sont pas encore déterminées à suffisance par le groupe d'experts.

Par exemple, je ne sais pas si cela est vrai mais on me dit qu'au-delà de 5.000 pieds, la traçabilité par le radar du vol aérien n'est plus garantie et donc que l'on ne peut plus faire la corrélation entre le trajet de l'avion et les nuisances sonores enregistrées. On ne peut plus dire quel avion produit quelles nuisances. Personnellement, je n'en sais rien, je ne peux faire que noter cet avis d'expert. Il y a donc visiblement un travail de méthodologie à préciser. Quand la méthodologie sur le cadastre du bruit sera fixée, il faudra évidemment que les données soient vérifiées et, à ce moment, qu'elles fassent éventuellement l'objet de l'étude d'incidences souhaitée par les directives européennes.

Tot slot hoop ik dat de diverse bevoegdheidsniveaus op een

Autrement dit – je l'ai retenu, vous l'avez dit clairement – votre plan de dispersion n'est pas mis en œuvre et il peut être modifié. Si vous vous en tenez à ces deux engagements, le plan sera alors conforme aux souhaits du gouvernement fédéral. Je peux espérer qu'une collaboration plus sereine s'établisse entre les différents niveaux de pouvoir. Car nous avons tous intérêt à travailler dans la sérénité, en se donnant le temps si nécessaire – toute précipitation serait funeste – mais en tout cas en évitant, chacun pour sa part, des effets d'annonce trop rapides nuisant à la recherche d'une solution, qui ne sera pas aisée. Soyons réalistes. On ne fera pas que des satisfaits dans cette affaire, on le sait très bien. Il y aura toujours des mécontents, il y aura toujours des nuisances subies par l'une ou l'autre catégorie de population. L'important est d'élaborer un ensemble cohérent de mesures sur base des données les plus objectives.

Pour le moment, ces données les plus objectives font défaut et c'est à cela qu'il faut travailler.

05.27 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, comme je partage beaucoup de choses qui viennent d'être dites, je vais essayer d'être concise. Cela permettra à M. Picqué de s'exprimer tout à l'heure.

A entendre le ministre, j'ai l'impression – ou alors nous avons des scénari différents de ce qui a dû se passer au "kern" – que le "kern" a dû approuver son projet et l'autoriser à poursuivre dans cette voie. Je ne vois pas ce qui fondamentalement change entre l'explication que l'on a pu entendre avant et celle que l'on entend après. On a plutôt l'impression de l'entendre comme un programme qui passerait en boucle.

J'entends exactement la même chose donc je me demande ce qui s'est passé à ce "kern". Ce serait très intéressant de pouvoir avoir une bande enregistrée ou en tout cas d'interroger d'autres personnes ou d'autres interlocuteurs. Le suspense est à son comble!

On a dit, en tout cas apparemment, qu'on vous demandait un cadastre du bruit. Si on vous le demande, c'est qu'il n'est pas là, tel qu'il devrait l'être. Vous dites qu'il est là, qu'il a toujours été là, que c'est chaque année la même chose, qu'on adapte, et que tout va bien, c'est mathématique.

05.28 Bert Anciaux, ministre: Je n'ai jamais dit que c'était parfait!

05.29 Joëlle Milquet (cdH): On sait bien que tout ne va pas bien, mais, globalement. Si c'était si clair, on vous aurait quand même demandé d'en produire un qui soit réalisé de manière plus optimale, selon une procédure plus objectivée, avec des comparaisons possibles sur la base de sonomètres beaucoup plus dispersés et plus nombreux. Sur ce point-là, vos explications ne me satisfont pas vraiment parce que même la déclaration gouvernementale à propos du cadastre du bruit devait supposer, dès lors, que ce qui existait auparavant n'était pas suffisant. Or, vous vous basez sur quelque chose qui a toujours été là.

Si l'on veut vraiment en sortir - et l'on sent bien que c'est sur ce cadastre que les choses doivent démarrer -, je ne sais pas si le plan de six ou sept sonomètres supplémentaires sera suffisant, et on ne sait même pas où. On sait tout de même bien que du côté de Kraainem et de Wezembeek-Oppeem, plusieurs riverains nous disent à quel point les sonomètres manquent. notamment sur certains couloirs. Tant qu'ils ne

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

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

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

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

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

sont pas là, vous ne pourrez jamais avoir une appréciation réelle du bruit et vous ne pourrez pas avoir les confrontations suffisantes telles que vous le dites.

Le plus important, c'est quand même d'accepter le fait que ces sonomètres manquent dans certains endroits, surtout par rapport aux différents couloirs que vous voulez beaucoup plus utiliser. Dès lors, il serait absolument indispensable de pouvoir les y placer de manière optimale. Nous aimerions savoir assez rapidement où seront installés ces nouveaux sonomètres. Pour le moment, normalement, ils sont loués, mais qu'en sera-t-il des prochains? Et sera-ce suffisant pour répondre aux problèmes qui nous sont largement relayés par différents types de riverains?

Vous évoquez des déviations ou des exceptions qui pourraient être acceptables entre la norme et ce qui se passe au niveau concret ou, en tout cas, au niveau des sonomètres dont nous disposons. Néanmoins, les chiffres qui avaient été évoqués par M. Gosuin ne montraient pas, selon mon appréciation des choses, une différence à ce point acceptable. Les différences étaient quand même importantes même si elles étaient constatées de manière ponctuelle et sur une période déterminée qui n'était peut-être pas encore assez longue.

Sur les cadastres, nos demandes collectives restent vraiment d'actualité. Je pense qu'il existe des possibilités d'améliorer les choses, mais avec la méthode telle que vous l'expliquez, avec les demandes en matière de temps, en matière d'expertise, en matière de concertation, je ne suis pas sûre que, dans le délai imparti, nous puissions y arriver de manière optimale. Je garde donc tout mon scepticisme sur ce point.

Je suis encore plus inquiète des instructions que vous avez données à Belgocontrol. D'après mes informations - mais je n'ai pas la lettre -, il ne s'agissait pas uniquement dans ces instructions de passer à quatre nouvelles routes de décollage dispersées sur l'Oostrand. C'était plus compliqué et vous touchiez à plusieurs types de sujets, notamment la création de nouvelles routes dispersées de jour depuis la piste 20, apparemment, toujours selon mes informations, mais, je le répète, je n'ai pas vos instructions...

05.30 Bert Anciaux, ministre: J'ai expliqué tout cela.

Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb daarnet zeer uitdrukkelijk alles vermeld wat in die brief staat. U verwijst echter naar een aantal routes die over Schaarbeek of over Sint-Pieters-Woluwe zouden gaan. Ik zeg hier heel uitdrukkelijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op geen enkele wijze betrokken is bij een van deze nieuwe routes.

05.31 Joëlle Milquet (cdH): Il me semble que Woluwe-Saint-Pierre est une commune de la Région Bruxelles-Capitale.

05.32 Bert Anciaux, ministre: Aucune commune bruxelloise.

Ik heb daarjuist gesproken over de vier nachtvluchten, de vier routes over de Oostrand. De andere wijzigingen die ik heb aangehaald worden alleen maar in werking gesteld op het moment van de goedkeuring van het spreidingsplan wat betreft het gebruik van de pistes. Daarin zitten

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

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

05.32 Bert Anciaux, ministre: J'ai parlé des quatre routes qui survolent la périphérie est. Les autres modifications ne seront apportées concrètement que lorsque le plan de dispersion aura

echter zeker geen routes naar Chièvres, Nicky of Costa. Dat heb ik ook van in het begin gezegd. Daarin zit ook geen enkele route die over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat.

05.33 Joëlle Milquet (cdH): De toute façon, pour moi ce sera toujours Bruxelles, et puis mes intérêts vont quand même au-delà de la Région bruxelloise. Contrairement à ce que vous dites, les riverains de l'Oostrand n'ont jamais considéré que c'était une bonne solution à leur demande et ils sont totalement opposés - nous avons tous les démentis - à l'ouverture de quatre nouvelles routes de décollage sur leurs différentes communes.

Sur ce point, ce qui m'inquiète c'est que, dès lors que le kern ne vous a pas demandé de retirer ces instructions, c'est qu'il pense que, dans le délai imparti d'ici janvier, on pourrait arriver à tout ce qui vous a soi-disant été demandé, notamment en terme de cadastre du bruit. Je ne suis pas sûre qu'avec tout cela nous arriverons nécessairement à une solution meilleure que ce qui passe car ce qui est demandé exigerait beaucoup plus de temps, notamment le temps de la concertation, des études d'incidence et je pense aussi de placement des sonomètres. Je garde tout mon scepticisme sur l'évolution de ce dossier.

05.34 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, j'ai entendu la réponse du ministre. Je pense qu'il existe une interprétation extrêmement différente de ce que représente ce cadastre du bruit. On l'a déjà constaté, mais si je relis le texte de l'accord de majorité, il est demandé de manière assez claire d'établir un cadastre. Parce c'est un domaine complexe, on a travaillé sur base d'un modèle mathématique. Je ne pense pas que ce soit un problème. Le problème, c'est la validation de ce modèle mathématique; le fait de disposer, avec suffisamment de sonomètres, d'un contrôle permanent sur l'ensemble du territoire concerné, et une capacité de valider ou non ce modèle mathématique. Je pense, comme M. Maingain, qu'il y a une difficulté de validation de ce cadastre et que donc, pour le moment, il y a un modèle théorique que vous appelez cadastre, et il y a dans la déclaration de majorité, une demande de réaliser ce que j'oserais appeler un vrai cadastre, c'est-à-dire quelque chose qui conforte ce modèle mathématique avec la réalité du bruit entendu, et pas sur un jour, un mois ni sur un territoire limité.

J'espère, monsieur le ministre, que vous allez évoluer. Les choses se sont mises en place parce qu'il n'y avait rien avant. Maintenant on demande la validation. Ce modèle, d'après ce que j'ai entendu à la Région bruxelloise, est contesté par le ministre de l'Environnement. Ministre de l'Environnement qui, je l'espère va mettre en œuvre son arrêté sur les pics de bruit qu'il a mis de côté pour permettre au fédéral d'avancer sur les plans de vol, alors qu'il y avait un accord des trois Régions. Je pense que si vous restez dans votre contradiction sur la volonté d'arriver à une réelle mesure, ce serait intéressant que la Région réactive cet arrêté pour essayer de trouver une solution qui agréé les personnes présentes ici: il faut qu'on puisse mesurer objectivement le bruit ressenti et entendu.

Monsieur le ministre, je pense d'ailleurs que vous n'aurez un accord final sur votre plan que si les deux Régions sont d'accord.

05.35 Bert Anciaux, ministre: Le plan n'est pas finalisé.

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

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

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

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

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

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

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

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

Er komt pas een definitief akkoord als beide Gewesten akkoord gaan.

05.36 Marie Nagy (ECOLO): Vous devez travailler avec les deux Régions. On n'entend pas dire que votre collaboration est parfaite avec les deux Régions! Excusez-moi! Je le répète, on a intérêt à travailler avec les deux Régions. Et plus tôt vous le ferez, mieux ce sera!

Monsieur le ministre, il y a également tout le débat que vous connaissez sur l'indépendance des experts que vous avez consultés et le fait que la Région bruxelloise considère qu'il serait intéressant de faire appel, non seulement aux gens de BIAC et de Belgocontrol mais aussi à des personnes qui peuvent donner un avis neutre.

Le gouvernement précédent que vous citez en exemple l'a fait. Vous pourriez vous inspirer de cette façon de travailler.

05.37 Bert Anciaux, ministre: De quels autres experts parlez-vous?

05.38 Marie Nagy (ECOLO): Notamment des experts qui ne sont pas Belges, des experts européens. Vous le savez bien!

05.39 Bert Anciaux, ministre: C'est M. Kamphuis. Y en a-t-il d'autres?

05.40 Marie Nagy (ECOLO): C'est l'un des points faisant l'objet d'une différence entre vous et la Région. Je serai attentive au suivi. Si je comprends bien le "kern", contrairement à l'information qui a circulé, rien n'est remis en question. Vous poursuivez sur votre voie et vous êtes toujours porte-parole sur ce dossier-là. Cela veut dire que Belgocontrol a reçu les instructions et mettra en œuvre, dès le 22 janvier 2004, le contenu de la lettre que vous lui avez adressée le 16 octobre dernier, quel que soit ce contenu. Vous pourriez nous communiquer cette lettre pour nous rassurer. Cela concerne-t-il quatre routes seulement ou davantage? Cela concerne-t-il la Région bruxelloise?

05.41 Minister Bert Anciaux: Lees het verslag! Er wordt over alle routes gesproken.

05.42 Marie Nagy (ECOLO): La situation sera encore plus claire si vous transmettez la lettre. Ainsi, chacun saura précisément à quoi il est fait référence.

05.43 Minister Bert Anciaux: Ik ga er echt van uit dat u die brief al hebt.

05.44 Marie Nagy (ECOLO): Si cela ne pose pas de problème, je ne comprends pas pourquoi ce dossier ne pourrait pas être transmis. Pour ma part, je crois plus facilement lorsque je vois. Il faudra donc suivre ce dossier ainsi que la manière dont vous respecterez les consignes de sécurité, de prise en considération de la densité de la population et de répartition équitable, tel qu'on l'entend ici, ce qui ne semble pas toujours être compris de la même manière.

05.45 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, u zegt dat u zich zult indekken en dat u niets zult doen zonder de steun van de meerderheid. Uit wat ik vandaag hoor en lees in de pers, onder andere uit hoofde van minister Gosuin, geloof ik niet dat u op dit oogenblik de

05.36 Marie Nagy (ECOLO): Het ziet er niet naar uit dat er met de twee Gewesten optimaal samenwerkt.

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

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

05.41 Bert Anciaux, ministre: J'insiste sur le fait que j'ai traité de toutes les routes dans la lettre.

05.43 Bert Anciaux, ministre: Je considère que Mme Nagy a pris connaissance du contenu de la lettre.

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

05.45 Simonne Creyf (CD&V): Le ministre souligne dans sa réponse que, dans ce dossier, il n'entreprend rien sans l'appui de la

steun hebt van de meerderheid en van de regering.

majorité intégrale du gouvernement. À en juger par la teneur de certains articles dans la presse et de la réaction, entre autres, du ministre bruxellois du M. Gosuin, je constate qu'il y a tout de même un problème avec cet appui.

05.46 Minister **Bert Anciaux**: Toch wel.

05.47 **Simonne Creyf** (CD&V): Onze vrees is wat er zal gebeuren als u die steun niet hebt. Aan wie zult u welke toegevingen doen? U zult begrijpen dat dit nog altijd enige onrust baart en dat geldt ook voor de beslissing van 5 november, ook al was ze positief en zegt ze dat u de enige woordvoerder bent.

Mijnheer de minister, ik denk dat uw spreidingsplan eigenlijk nog niet ver genoeg gaat en dat er binnen de spreiding hier en daar nog te veel concentratie is. Wij denken dat dit te maken heeft met...

05.47 **Simonne Creyf** (CD&V):

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

05.48 Minister **Bert Anciaux**: ... 2% in Zaventem, zoals uw collega Eric Van Rompuy zegt. Hij heeft in de gemeenteraad van Zaventem een motie goedgekeurd tegen het feit dat er 2% van de hinder boven Zaventem komt.

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

05.49 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, dan zouden we het plan uitvoeriger moeten bekijken, onder meer wat betreft de nachtvluchten die zij in het weekend krijgen.

Mijnheer de minister, uw plan is ook nog te veel een politiek plan en het houdt te weinig rekening met technische gegevens. Ik denk dat uw plan pas kan worden aanvaard op het ogenblik dat het volledig is gebaseerd op technische gegevens, meer bepaald op dat geluidskadaster en op de windrichting. Hoe kunt u vooraf beslissen dat die vliegtuigen als het moet tegen de wind moeten opstijgen? En toch zegt u: "Tijdens het weekend vertrekken zij van daar en op die dag van daar".

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

05.50 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb juist rechtgezet dat de windcomponent een absolute noodzaak is in dit plan.

05.50 **Bert Anciaux**, ministre: Ce reproche est infondé. Je tiens largement compte de tels paramètres techniques.

05.51 **Simonne Creyf** (CD&V): Dan moet in de uitvoering van het plan de windrichting maximaal worden gespreid. Ik heb het gevoel dat het niet zo is.

05.52 Minister **Bert Anciaux**: Die windrichting kan men niet maximaal spreiden.

05.53 **Simonne Creyf** (CD&V): Jawel.

05.54 Minister **Bert Anciaux**: Dat is iets wat anderen beslissen. Men kan in het plan opnemen dat er een mathematische, theoretische.

05.54 **Bert Anciaux**, ministre: Evidemment. le vent est un facteur

objectieve en exacte spreiding is, maar dat er in een compensatie wordt voorzien voor die momenten dat die ideale situatie zich niet kan voordoen wegens de wind. Dat staat in het plan.

incontrôlable. C'est pourquoi certaines compensations sont prévues pour les cas où le vent empêche de réunir les conditions idéales de dispersion.

05.55 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik blijf herhalen dat het voor ons ook nog een politiek plan is en dat het pas aanvaardbaar zou zijn op het ogenblik dat het volledig gebaseerd is op objectieve technische gegevens. Het grondlawaaï, mijnheer de minister, is toch ook een element dat onvoldoende verrekend wordt.

05.56 Minister **Bert Anciaux**: Absoluut, dat heb ik ook toegegeven.

05.57 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik stel vast dat de vijandigheid van daarjuist een beetje weggeëbd is. Zelfs al zijn we een oppositiepartij, we zouden daar desondanks niet rouwig om zijn, want in dit dossier zouden wij alleen maar blij zijn als er ooit een akkoord komt dat door de hele regering gedragen wordt en dat tegelijkertijd een billijke en dus maximale spreiding inhoudt. Er moet in elk geval voorkomen worden dat de regering dit dossier voor zich gaat uitschuiven en wacht met het doorhakken van de knopen.

05.57 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le ministre n'a pas mentionné de date. Quand le plan de dispersion va-t-il être mis en oeuvre? La réponse à ma question concernant l'utilisation de la piste de décollage 25L est également incomplète. Une piste pour les avions taxi est-elle une solution? La piste peut-elle être légèrement avancée?

In uw antwoord mis ik een duidelijk tijdsperspectief. Wanneer zal er eindelijk een officieel spreidingsplan zijn? Ik hoop dat het er in ieder geval zo snel mogelijk zal zijn, zodat we in de aanloop naar de komende gewestverkiezingen en Europese verkiezingen niet opnieuw moeten vaststellen dat de regering helemaal niet tot een akkoord is gekomen. Ik blijf daar ten eerste op mijn honger, omdat ik geen tijdsperspectief zie.

Ten tweede wil ik het nogmaals hebben over de spreiding zelf. U bent niet of toch onvoldoende ingegaan op mijn vraag in verband met de 25L en die taxibaan. Ik wilde weten of het technisch mogelijk was om die baan meer te gebruiken dan die twee percent door vroeger op te stijgen. Zodoende kan men boven het centrum van Zaventem trager een gelijkaardige hoogte bereiken als wanneer men boven Diegem vliegt. Die taxibaan kan op dat vlak misschien wel iets realiseren. Een andere mogelijkheid is de verschuiving van de baan naar achteren.

05.58 Minister **Bert Anciaux**: Daar stap ik niet in mee. Voor alle duidelijkheid wil ik opmerken dat de taxibaan nooit dezelfde situatie zal geven. Een van de andere problemen waarmee men geconfronteerd wordt, is dat, indien men vroeger opstijgt, men nooit vroeger naar rechts kan draaien, omdat daar het luchthavengebouw staat. Men kan wel naar links draaien en op die wijze Zaventem vermijden. Dat zou echter een beetje hypocriet zijn, want dan gebruiken we de 25L in een zodanige configuratie dat de situatie dan identiek is aan de situatie bij gebruik van de 20.

05.58 Bert Anciaux, ministre: Une piste pour les avions taxi ne donnera jamais le même résultat.

05.59 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik hoop in ieder geval dat het verlengen van de startbaan zeker onderzocht wordt. Bij een verlenging is het uiteraard niet de bedoeling om daar dan in de tegenovergestelde zin gebruik van te maken. Enkel en alleen om startbaan 25L te gebruiken, moet het minstens onderzocht worden. Dit is louter in het kader van een billijke spreiding.

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

Ten tweede zegt u terecht dat het theoretisch plan waarbij 's nachts enkel gevlogen wordt op zone 6 en 3 niet zou kunnen, maar dat was ook helemaal mijn vraag niet. Ik stel enkel vast dat u door uw schema van die zeven dagen, tijdens welbepaalde nachten blijft concentreren.

Zo bijvoorbeeld krijgen vrijdag- en maandagnacht de wijken Zonnebos en Veerlebos in Steenokkerzeel het volle pond. Dinsdag, woensdag en donderdag is het dan weer de Noordrand. Volgens mij moet het technisch mogelijk zijn om daar iets aan te veranderen, gezien de capaciteit die dan bestaat. Er is op dat ogenblik slechts een beperkt aantal vluchten. Men zou gedurende elke nacht dan ook maximaal moeten spreiden, zonder dat daarom uw percentages moeten veranderen of uw dagschema helemaal overhoop gegoooid moet worden.

U moet eigenlijk uitgaan van een spreiding gedurende elke nacht en niet vanuit een gemiddelde tijdens die zeven dagen want dan zult u blijven wrevel en verzet oogsten, vooral omdat de grootste hinder precies door die nachtvluchten en de frequentie ervan wordt veroorzaakt. Ik moet u het verhaal niet opnieuw vertellen, we kennen het allemaal.

Ik vraag u nog eens opnieuw een onderzoek te laten uitvoeren naar de technische mogelijkheid van een algemene maximale spreiding tijdens de nacht en tijdens elke nacht.

Ik hoop dat u daarvan werk zult maken.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées. Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Olivier Maingain et François-Xavier de Donnea, Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy et M. Bart Laeremans

et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, demande au gouvernement

- de demander au ministre Anciaux de retirer ses directives du 16 octobre adressées par écrit à Belgocontrol demandant d'exécuter une partie du plan de dispersion des vols pour le 22 janvier 2004;
- d'établir clairement les conditions de procédures et de concertation nécessaires pour élaborer un cadastre du bruit objectif, basé sur une répartition précise et diversifiée de sonomètres, ainsi que de définir la longueur de la période nécessaire pour avoir un cadastre de bruit optimal, dont les données sont concertées avec les Régions.”

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

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Olivier Maingain en François-Xavier de Donnea, de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy en de heer Bart Laeremans

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

- minister Anciaux te verzoeken de schriftelijke richtlijnen die hij op 16 oktober aan Belgocontrol bezorgde om het spreidingsplan tegen 22 januari 2004 ten dele uit te voeren, in te trekken;
- duidelijke voorwaarden vast te stellen voor de procedures en voor het overleg met het oog op het uitwerken van een objectief geluidskadaster, aan de hand van een precieze en verspreide opstelling van geluidsmeters; te bepalen hoe lang de referentieperiode moet zijn om te komen tot een optimaal geluidskadaster, dat bestaat uit gegevens waarover met de Gewesten overleg werd gevoerd.”

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

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close. Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

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

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

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bij mijn weten bestaat er geen normering voor het in- en uitschakelen van openbare verlichting. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid is dat nochtans een niet onbelangrijk gegeven. Uiteraard betreft wegverlichting als energiegebruik heel wat gewestelijke aspecten, maar het betreft ook een federaal aspect, te weten de veiligheid. In de Bijzondere Wet van 8 augustus staat immers dat de veiligheidsvereisten van de infrastructuur een federale bevoegdheid zijn.

Artikel 30 van het Verkeersreglement bepaalt dat weggebruikers de lichten van hun voertuig moeten aansteken wanneer het zichtbereik minder dan 200 meter bedraagt. Voor de openbare verlichting stellen wij vast dat op de meeste plaatsen de verlichting bij 40 lux wordt aangestoken en bij 20 lux weer wordt gedoofd. Bij 20 lux is de zichtbaarheid slechts 75 meter. Het verschil van streek tot streek maar in het Brusselse steekt men de openbare verlichting pas aan 27 minuten na zonsondergang, met alle consequenties van dien, zeker bij donker regenweer. Daarom wil ik de minister vragen of hij in deze niet normerend wil optreden, zodat men inzake openbare verlichting minstens dezelfde normen hanteert als voor de automobilisten, van wie verwacht wordt dat zij hun verlichting aansteken wanneer het zichtbereik minder is dan 200 meter.

06.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, ik ben van oordeel dat de zorg voor de openbare verlichting overgelaten moet worden aan de met het beheer van de openbare weg belaste overheid. De verkeersreglementering – daarmee bedoel ik het Algemeen Verkeersreglement en het besluit betreffende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, ook wel het Reglement van de Wegbeheerder genoemd – zou overigens geen geschikt middel zijn om in de normering die collega Ansoms voorstelt te voorzien. Toch denk ik dat verlichting een voldoende belangrijk gegeven is en wil ik dat verder laten onderzoeken. Mijn antwoord is een voorlopig antwoord. Ik bekijk die zaak in elk geval op basis van deze vraag nogmaals.

06.03 Jos Ansoms (CD&V): Ik ben tevreden met dit antwoord. Ik kan mij voorstellen dat de minister hier niet onmiddellijk met ja of neen op kan antwoorden. Ik wacht dus enkele weken of maanden af om de resultaten van het onderzoek te mogen vernemen. Het is toch duidelijk dat men dat punt in de loop der jaren wat verwaarloosd heeft. Ik denk dat het de moeite waard is het aan een grondig onderzoek te onderwerpen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Il n'existe aucune normalisation juridique concernant l'allumage et l'extinction de l'éclairage public. A de nombreux endroits, celui-ci se limite à 20 lux. La visibilité s'étend alors sur 75 mètres à peine. Selon le Code de la route, les usagers doivent allumer l'éclairage de leur véhicule lorsque la visibilité est inférieure à 200 mètres. Cette règle ne pourrait-elle être appliquée à l'éclairage public et le ministre souhaite-t-il fixer des normes en l'espèce?

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

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

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Les

minister, het voordeel van dichtbij de mensen te staan in de politiek, is dat men allerlei zaken opvangt. Tot mijn verbazing kreeg ik enkele weken geleden een jonge kerel bij mij die, zonder zich van enig kwaad bewust te zijn, met zijn motorfiets van minder dan 125cc de grens overstak bij ons in Nederland, tot zijn grote verbazing werd aangehouden voor een controle en te horen kreeg dat hij met een autorijbewijs – het rijbewijs B – van voor 2001 in Nederland niet met die lichte motorfiets mocht rondrijden. Hij heeft een boete gekregen van 180 euro. Ik moet er wel eerbijheidshalve bij zeggen dat het een dubbele boete was, want hij had ook zijn helm niet op.

07.02 Minister **Bert Anciaux**: Anders was hij waarschijnlijk niet gecontroleerd.

07.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Waarschijnlijk niet.

De aanleiding was dat hij zijn helm niet op had, maar wij stelden toch tot onze verbazing vast dat men in België met dat rijbewijs B met zo'n lichte motorfiets mag rijden, maar als men de grens oversteekt, krijgt men een proces-verbaal. Ik heb ook eens nagekeken hoeveel van die motorvoertuigen er per jaar worden verkocht. Ik heb de cijfers van Febiac eens nagekeken en het gaat om ongeveer 7.000 tot 7.500 voertuigen per jaar. Ik kan mij dus voorstellen dat het geen uitzonderlijke situatie is dat jonge mensen met die lichte motorfiets de grens oversteken. Ik meen dat het hoog tijd is dat deze zaak op het internationaal overleg wordt opgelost. Mij niet gelaten hoe u dat doet.

Ofwel beweert u dat u van uw Nederlandse collega kunt verkrijgen dat hij of zij dat ook toepast voor Belgische motorgebruikers, ofwel wordt het hier aangepast. Ik vind dat vandaag in 2003, in het Europa van nu, zoiets niet meer kan.

07.04 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, het door collega Ansoms vermelde artikel 90quater van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs luidt: "Het rijbewijs, geldig verklaard voor de categorie B en afgegeven vóór 1 september 2001, laat het besturen van de voertuigen van de categorie A met maximale cilinderinhoud van 125 cc en met een maximaal vermogen van 11 kW toe". Dat is een overgangsmaatregel na de afschaffing van artikel 20, paragraaf 2 door het koninklijk besluit van 5 september 2002. Het afgeschafte artikel bepaalde: "Het rijbewijs, geldig verklaard voor de categorie B en afgegeven sinds ten minste twee jaar, laat het besturen toe van de voertuigen van categorie A met een maximale cilinderinhoud van 125 cc en met een maximaal vermogen van 11 kW toe".

Omdat er te veel ongevallen waren met dergelijke lichte motorfietsen en om de verkeersveiligheid te verhogen besliste de vorige regering om deze mogelijkheid af te schaffen. Maar dat kan niet zonder het verworven recht te respecteren van de bestuurders die vóór 1 september 2001, dus twee jaar voor de inwerkingtreding van het genoemde koninklijk besluit, hun rijbewijs B behaalde.

De oplossing op lange termijn; u zal dat misschien vreemd vinden, bestaat bijgevolg in het uitsterven van dit verworven recht. Dat is beter dan te zoeken naar oplossingen waarbij dat recht in de toekomst ook in het buitenland aanvaard wordt, precies omdat de vorige regering beslist heeft dat de bepaling terzake terecht werd afgeschaft. Er is nog een kleine groep personen hier in België die nog gebruik kunnen maken van de regeling. Het is niet de bedoeling dat we het probleem Europees regelen, omdat juist beslist is tot de afschaffing van de regeling.

titulaires d'un permis B délivré avant le 1^{er} septembre peuvent conduire une motocyclette légère en Belgique. Ils s'exposent toutefois à une amende lorsqu'ils traversent la frontière avec les Pays-Bas à moto.

07.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Chez nos voisins, en effet, le droit de conduire une motocyclette, légère ou lourde, est subordonné à l'obtention d'un permis distinct. Le ministre est-il en mesure de résoudre ce problème? Evoquera-t-il la question avec sa collègue néerlandaise?

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

07.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het recht moet uitsterven met de tijd, maar dat kan nog lang duren. De bestuurders zijn meestal vrij jong; de persoon waarnaar ik verwees, is 22 jaar. Het kan dus nog heel lang duren voor zoiets uitsterft.

07.06 Minister Bert Anciaux: De regel moet uitsterven, anders is het nogal cynisch gesteld.

Ik begrijp u perfect. Eigenlijk zou men moeten zeggen, "het mag niet meer", maar het is een verworven recht! Het mag in de toekomst niet meer, voor niemand, behalve voor diegenen die het recht hebben verworven.

Voor die kleine categorie moeten wij dus inderdaad het recht respecteren. Wij kunnen echter moeilijk voor een regel die België heeft afgeschaft, in het buitenland vragen of hij toch kan worden toegepast voor dat uitstervend contingent van gebruikers.

07.07 Jos Ansoms (CD&V): Zou daarover niet beter wat meer informatie worden gegeven? Het gaat namelijk over duizenden mensen die zich van geen kwaad bewust zijn. Zij steken met zo'n lichte motor de grens over, maar kunnen telkens worden geverbaliseerd. Zij weten dat immers niet. Trouwens, de meeste politiemensen evenmin. Niemand wist dat. Ik wist het eerlijk gezegd ook niet voordat ik dit geval kende.

07.08 Minister Bert Anciaux: Absoluut.

07.09 Daan Schalck (sp.a-spirit): Misschien is dat een taak voor de grensburgemeesters.

07.10 Jos Ansoms (CD&V): Wij moeten van paarsgroen al zoveel slecht nieuws brengen bij de burger. Moet dat er ook nog bij?

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, mag ik u erop attent maken dat paarsgroen het verleden is?

07.11 Jos Ansoms (CD&V): In Vlaanderen nog niet!

De **voorzitter**: In Vlaanderen nog niet, neen.

07.12 Jos Ansoms (CD&V): Wij ervaren dat nog alle dagen.

Mijnheer de minister, krijg ik een kopie van dat vrij goed uitgeschreven juridisch document?

07.13 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, door in mijn documenten te zoeken merk ik dat mijn antwoord langer is dan ik dacht.

07.14 Jos Ansoms (CD&V): U hebt dus niet volledig geantwoord?

07.15 Minister Bert Anciaux: Neem mij niet kwalijk, mijnheer de voorzitter, maar ik moet mijn antwoord vervolledigen.

De **voorzitter**: Geen probleem, mijnheer de minister.

07.16 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, anderzijds is het inderdaad zo dat de rijbewijsreglementering op Europees vlak steeds eenvormiger wordt. Zoals collega Ansoms ongetwijfeld weet is eenvormigheid terzake nog zeker niet bereikt. Ook dat is een werk van

07.16 Bert Anciaux, ministre: La réglementation en matière de permis de conduire en Europe évolue dans le sens d'une plus

lange adem. Intussen hebben de verschillende nationale overheden de bevoegdheid om bepaalde regels uit te vaardigen of te laten bestaan die enkel voor het eigen grondgebied kunnen gelden.

In dit bijzonder geval volgt dat uit artikel 5, punt 3 b van de Europese richtlijn 91-439 EG tot harmonisering van het Europees rijbewijs, dat luidt: "Artikel 5.1. De afgifte van het rijbewijs hangt van de volgende voorwaarden af." Het derde punt luidt: "Voor het verkeer op hun grondgebied kunnen de lidstaten de volgende rijbewijzen gelijkwaardig verklaren: b. Een rijbewijs van categorie B met lichte motorrijwielen."

België heeft van die mogelijkheid dus gebruik gemaakt, terwijl Nederland dat blijkbaar niet heeft gedaan. De Nederlandse overheid zou wel hetzelfde kunnen doen, maar ons land kan die gelijkwaardigheidsverklaring uiteraard niet van Nederland afdwingen. Ik streef ernaar om in de toekomst tot een grotere eenvormigheid te komen.

Dat vult alleen aan wat ik heb gezegd.

In alle eerlijkheid, het lijkt mij een beetje moeilijk om aan Nederland te vragen dit te erkennen, net op het moment dat we dit zelf hebben ingezien. Eerlijkheidshalve moeten wij vaststellen dat er een noodzaak was die regel te stoppen, gelet op het relatief groot aantal ongevallen dat het gevolg was van die regel. Ik vind dat ik dan niet zoveel argumenten heb om naar Nederland te gaan. Maar ik begrijp het probleem.

07.17 Jos Ansoms (CD&V): Ik zal een kopie van dit antwoord krijgen. Wordt er echter op een of andere manier gecommuniceerd via het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid of via ik weet niet welke publicatie? Men moet eens bekend maken welke de gevolgen waren van die afwijkende maatregel van de vorige regering. Ik ben zeker dat niemand weet dat men met die lichte motor niet in Nederland mag rijden. De overheid heeft ten minste de plicht de burgers daarover te informeren. Het gaat immers over verschillende duizenden personen. Er worden per jaar 7.000 van die min125cc-motoren verkocht. Al wie op 1 september 2002 een rijbewijs B had en met zo'n motor van minder dan 125cc rijdt, mag de grens niet meer over of hij is in overtreding. Dat gaat over duizenden personen in het grensgebied, dat kan niet anders. En dan weet ik nog niet hoe het zit met de Duitse en de Franse grens, ik heb het alleen over de Nederlandse. Ik denk dat het een voldoende grote groep is om daaraan bekendheid te geven.

De **voorzitter**: Om ze niet te laten uitsterven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

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

08.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik had deze vraag gericht tot de minister van Binnenlandse Zaken. maar ik stel vast dat hij

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

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

08.01 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre de l'Intérieur s'est

aan de minister van Mobiliteit vraagt om te antwoorden. Mij niet gelaten, als ik de juiste cijfers krijg, is dat voor mij goed. Deze vraag werd al ingediend onmiddellijk na de vrij triomfalistische persconferentie van de heer Dewael, waarin hij zei dat het zo goed ging met de verkeersveiligheid op ons grondgebied, vooral op de autosnelwegen. Dat zou vooral te danken zijn aan de toenemende controles.

De leden van deze commissie weten dat de controles op ons grondgebied niet zo fameus zijn, zeker niet op de autosnelwegen. Ik vond de verklaring van de woordvoerder van de federale politie enkele dagen later, naar aanleiding van het grote ongeval met spek, wel plezierig. De ene week had hij gezegd: "We gaan erop vooruit, dankzij de controles". De week daarop was zijn reactie: "Men moet toch weten dat als het regent, er meer ongevallen gebeuren". Dat verklaarde Flor Koninckx naar aanleiding van het ongeval met die vrachtwagen.

Ik wil maar zeggen wat de relativiteit van al die zaken is. Het zal wel iets te maken hebben met toenemende controles. Het zal vooral veel te maken hebben met de maatschappelijke discussie die wordt gevoerd. Het heeft ook iets te maken met het goede weer in 2003 ten opzichte van het jaar voordien.

Het heeft ook te maken met de toenemende files, want als men stilstaat heeft men minder ongelukken en als men dan toch een ongeval heeft zijn er minder gekwetsten of is men lichter gekwetst. De kop-staartongevallen nemen echter in dezelfde statistieken toe. Ik wil daarmee zeggen dat men niet te vlug moet triomferen. Het is iets ingewikkelder dan wat minister Dewael heeft gezegd.

De minister kiest de periode 1 oktober 2001 tot 30 september 2002 en hij vergelijkt die met de periode oktober 2002 tot oktober 2003. Ik begrijp niet waarom hij die periode heeft gekozen, want dat zijn andere periodes dan de jaarlijkse statistieken die wij normaal krijgen.

Mijnheer de minister, ik had hierover graag iets meer duidelijkheid gekregen. Kunt u de manuren van het verkeerstoezicht in die periode geven? Kunt u daarbij wel een opsplitsing maken tussen mobiele permanentie en daadwerkelijke verkeerscontroles op werkdagen, in het weekend, 's nachts en op weekendnachten en kunt u dit koppelen aan het aantal doden en zwaargewonden in diezelfde periodes?

08.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ga het antwoord geven dat mij werd verstrekt door de minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de verkeersdienst van de federale politie.

Ten eerste, de cijfers die werden meegedeeld op de persconferentie, namelijk de resultaten één jaar actieplan verkeersveiligheid provinciale verkeerseenheden van 23 oktober 2003 hadden alleen betrekking op daadwerkelijke en gerichte verkeerscontroles in relatie tot de beoogde doelstellingen inzake de verkeersveiligheid.

Ten tweede, de gevraagde gegevens over de manuren verkeerstoezicht met duidelijk onderscheid mobiele permanentie enerzijds en gerichte verkeerscontroles anderzijds en het aantal doden en zwaargewonden op de autosnelwegen voor de verschillende periodes van 1 oktober 2001 tot 30 september 2002 en van 1 oktober 2002 tot 30 september 2003

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

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

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

08.02 **Bert Anciaux**, ministre: Les chiffres communiqués lors de la conférence de presse relative aux résultats enregistrés au terme d'une année du plan d'action Unités provinciales de transport du 23 octobre 2003 concernaient uniquement les contrôles routiers effectifs. Les données réclamées sur le nombre d'heures/hommes affectées au contrôle routier, avec une distinction entre les permanences mobiles et les contrôles routiers effectués, combinées au nombre de morts et de blessés graves, n'ont pas pu

opgesplitst in vier tijdsperiodes zoals u hebt gevraagd, kunnen, gelet op het zeer korte tijdsbestek, gelet op de bijzondere en omvangrijke behandeling en herbehandeling van de basisgegevens en gelet op de tijdelijke onbeschikbaarheid van sommige analisten, niet eerder dan tegen het einde van de maand november 2003 aan het geachte lid en aan deze commissie worden bezorgd. Daarenboven zijn bepaalde gegevens niet beschikbaar en zal derhalve niet volledig aan de vraag kunnen worden tegemoetgekomen.

Ten derde, zoals reeds vermeld in punt één maakt de federale politie wel degelijk het onderscheid tussen mobiele permanentie en gerichte verkeerscontroles. Het uitmaken van het aantal manuren verkeerstoezicht tijdens de mobiele permanentie is echter slechts mogelijk sinds 1 maart 2003.

Tot daar het antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken.

08.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wacht vol ongeduld op de cijfers. Zullen die mij schriftelijk worden bezorgd, mijnheer de minister?

08.04 Minister Bert Anciaux: Dat kan ik hieruit toch opmaken.

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Dan zal ik de zaak verder analyseren. Ik weet van de zwaantjes zelf dat er wel degelijk een groot verschil is tussen mobiele permanentie en daadwerkelijke verkeerscontroles. Ik heb de indruk – ik druk mij voorzichtig uit – dat heel wat van de activiteiten van de mobiele permanentie zijn toegevoegd aan de verkeerscontroles. Vandaar de flatterende cijfers van de zogezegde gerichte controles. Ik hoop dat te kunnen aantonen op basis van de gegevens van eind november.

être communiquées avant la fin du mois de novembre 2003. Certaines données n'étant plus disponibles, il est par ailleurs impossible d'apporter une réponse complète à la question. La police fédérale établit une distinction entre les permanences mobiles et les contrôles routiers effectués, mais le nombre d'heures/hommes affectées au contrôle routier au cours des permanences mobiles n'est chiffrable que depuis mars 2003.

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

08.04 Bert Anciaux , ministre: C'est du moins ce que je lis ici.

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

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Samengevoegde vragen van:

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

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

09 Questions jointes de:

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

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

09.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, ik heb op 3 november een verklaring van u gehoord op de radio toen er terug een reeks spectaculaire ongevallen was gebeurd. U zei dat een werkgroep momenteel onderzoekt of aan de wegcode moet worden gesleuteld om variabele snelheden toe te laten.

Ook wij zijn altijd voorstander geweest van het feit om bij bepaalde weersomstandigheden een variabele snelheid in te voeren. Voor ons was het dan altijd de bedoeling om de snelheid naar beneden te halen.

09.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): A l'heure actuelle, un groupe de travail examine la possibilité d'introduire des vitesses maximales variables dans le code de la route. Nous avons toujours été favorables à un abaissement de la vitesse par mauvais temps. Or, il semblerait que le ministre songe plutôt à

Ik meende van u daar te horen dat u ook wou laten onderzoeken om bij bepaalde omstandigheden de snelheid naar boven toe aan te passen. Het was mij niet echt duidelijk of u enkel de snelwegen bedoelde of ook secundaire wegen of bebouwde kommen.

Mijnheer de minister, alvorens dit eventueel door te voeren, had ik u graag een aantal cijfergegevens meegegeven. In 50% van de dodelijke ongevallen is verlies aan controle over het stuur – lees snelheid – eigenlijk de hoofdoorzaak van het ongeval. Bij letselongevallen is dit slechts 26%. De invloed van snelheid is dan ook duidelijk. Ik weet dat er een aantal redeneringen worden gemaakt alsof het allemaal veel veiliger zou zijn als het mooi weer is of als het langer klaar is. De collega heeft daarnet een aantal dingen aangehaald. Uit de ongevallenstatistieken van het BIVV blijkt dat er in de maanden januari en februari, als het vroeg donker is en als er soms winteromstandigheden zijn, minder ongevallen gebeuren met minder slachtoffers dan bijvoorbeeld in mei en juni als het heel lang klaar is en men gemiddeld veel mooier weer heeft. De slechtste maanden zijn oktober en november. Een echt sluitende verklaring is er dus niet.

Een derde van de dodelijke slachtoffers op de snelwegen valt 's nachts. Proportioneel betekent dit dat er 's nachts relatief meer doden vallen dan overdag voor minder weggebruikers. Uw collega Dewael kondigde triomfantelijk aan dat het aantal slachtoffers op de autosnelwegen is gedaald. In tegenstelling tot andere wegtypes is dit de eerste daling op autosnelwegen. Tussen 1980 en 2000 is het aantal slachtoffers op autosnelwegen permanent toegenomen terwijl dit aantal op alle andere types van wegen is gedaald. Ik denk dat we daar heel goed over moeten nadenken als we op die autosnelwegen de snelheid terug gaan opdrijven als er tussen 1980 en 2000 een constante stijging van het aantal slachtoffers werd gemeten.

Een ander argument dat ik zeer dikwijls hoor van voorstanders van een hogere snelheid is dat het in Duitsland wel mag, dat daar onbeperkt snel mag worden gereden. Dat is waar in heel beperkte zones. Ik nodig u uit om vanuit België over Limburg naar Duitsland te rijden. Dan bent u al ver voorbij Keulen voordat u voor het eerst meer dan 110 of 120 mag rijden. Bovendien, als men zou overwegen om 's nachts de snelheid los te laten, het is juist dan dat er in Duitsland bijkomende beperkingen zijn. Ook op de stukken waar men meestal vrij mag rijden is er 's nachts een beperking tot 110 km per uur. Men weet ook daar dat het risico van een ongeval juist groter is.

Ten slotte, 75% van alle ongevallen gebeurt bij perfect normaal weer en perfect normale zichtbaarheid, 75% van de dodelijke ongevallen, omdat mensen juist dan de meestal valse indruk krijgen dat zij eigenlijk vrij veilig kunnen rijden omdat de zichtbaarheid en de omstandigheden goed zijn. Vandaar mijn vragen. Wordt inderdaad onderzocht of de maximumsnelheid hoger kan op snelwegen, eventueel ook op secundaire wegen? Wat kan het effect zijn van het verhogen van die maximumsnelheid op het aantal verkeersslachtoffers? Is bovendien een wetswijziging nodig om variabele snelheid in te voeren? Is dat niet veeleer iets dat de wegbeheerders ook al binnen de huidige wetgeving zouden kunnen toepassen? Wat is de timing voor de werkgroep? Hoe is die samengesteld?

09.02 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, toen ik uw interview hoorde, dacht ik: "Daar gaan we weer, het zoveelste ballonnetje na 30 km per uur in heel de bebouwde kom en het gratis treinabonnement voor wie zijn auto inlevert". Trouwens, mijnheer de minister, de variabele snelheid op autosnelwegen naar boven toe is niet nieuw. U bent dus in

augmenter les vitesses maximales autorisées dans certaines circonstances. Voilà qui ne me semble guère être une bonne idée.

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

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

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

09.02 Jos Ansoms (CD&V): Je crains que le ministre ne lance une nouvelle idée en l'air. Le concept de vitesse variable sur autoroute n'est pas neuf. Les ministres De Croo.

“goed” gezelschap. Minister De Croo was de eerste die dat al deed, in 1984. Vervolgens waren er de ministers van Verkeer Coëme en Di Rupo die dezelfde ballon hebben opgelaten. Wij moeten er toch eens over nadenken om bij goed weer en 's nachts wat harder te laten rijden op de autosnelweg. Dat hebben zij dus ook gezegd. U bent dus in het gezelschap van dergelijke ministers van Verkeer. Ik denk niet dat u graag in dat rijtje staat. Dat laat ik echter aan uw eigen appreciatie over.

09.03 Minister **Bert Anciaux**: Zei eerste minister Dehaene dat ook?

09.04 **Jos Ansoms** (CD&V): Die heeft dat zeker niet gezegd, nooit.

Mijn eerste vraag is of dit nu een ernstig beleidsvoornemen is van uwentwege, of is het soms het zoveelste ballonnetje? De tweede vraag is of dit inderdaad moet met regelgeving. Ik denk dat het de logica zelf is dat dit met telematica moet worden toegepast.

Wanneer men voorstander is van variabele snelheden op de autosnelwegen, maar dan naar beneden afgerond, dan moet dat met telematica gebeuren en niet met regels die bepalen dat men bij slecht weer deze snelheid moet aanhouden en bij goed weer een andere. We weten allen hoe groot onze interpretatiemogelijkheden dan zijn. Het zal dan altijd goed weer of slecht weer zijn, naargelang aan welke kant men staat.

De heer Schalck heeft reeds uitgebreid verwezen naar allerlei studiemateriaal. Ik denk dat de vereniging waarvan u voorzitter bent, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, in het verleden reeds genoeg studiewerk gedaan heeft. Sneller rijden op de autosnelwegen betekent meer ongevallen. U moet daar geen nieuwe studies over doen. Dat staat met evenveel woorden in de studies van de instelling die u mag voorzitten. U moet daar geen onderzoek meer naar doen.

Verwijzen naar Duitsland, Frankrijk of Italië, heeft ook geen zin, want dat zijn totaal andere landen met andere snelwegennetten. Daar kan men wel eens 50 tot 60 kilometer rijden zonder een afrit tegen te komen. In Vlaanderen ligt er elke 5 kilometer een op of een afrit. Daar moet u dat dus niet doen. In Duitsland mag u in het verstedelijkte Ruhrgebied ook niet sneller dan 100 kilometer per uur rijden. Zoniet krijgt u zware sancties.

Ik denk dat we dat proefballonnetje zo snel mogelijk dienen te vergeten en dat we dus samen met uw kartelvriend “neen” hieraan moeten zeggen.

09.05 Minister **Bert Anciaux**: Ik zeg wel eens in de Ministerraad dat mijn ambitie voor volgende week erin bestaat niet in het nieuws te komen. Dan zie ik enige consternatie en jaloezie blikken. Men wordt natuurlijk ook gevraagd naar inzichten. We hebben het wel al gehad over het al dan niet antwoorden op bepaalde vragen. Waar ik wel in geloof – dat was het proefballonnetje – is in variabele snelheden in functie van de weersomstandigheden. Ik geloof daar wel in.

Tegelijkertijd heb ik altijd, in elk interview, gezegd dat mijn enige doelstelling in heel dit verhaal de verkeersveiligheid was.

Als men in dit dossier op een mijns inziens correcte manier naar buiten wil komen, vereist dit dat men geen vooroordelen heeft en dat men zich baseert op echte noodzaken. Er zijn terzake talloze studies die heel wat bewijzen. Wij zullen ook op basis van een studie een besluit

Coëme et Di Rupo ont fait des propositions similaires. Je présume que le ministre supporte mal la comparaison.

09.04 **Jos Ansoms** (CD&V): S'agit-il d'une véritable décision politique? L'introduction de la télématique ne constitue-t-elle pas un instrument plus efficace que l'établissement de règles générales? Selon l'IBSR, dont le ministre est le président, la conduite offensive provoque davantage d'accidents. Le ministre a-t-il conscience de ce constat? Le ministre sait-il que notre réseau autoroutier, avec ses nombreux accès et sorties, ne peut être comparé à ceux des autres pays?

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

Je suis donc partisan de la

trekken. Indien de besluitvorming vereist dat bij slecht weer de variabele snelheid moet dalen voor de verkeersveiligheid, dan ben ik daar een grote voorstander van. Moet dit altijd en in elke omstandigheid zo zijn? Neen. Daarom ben ik er voorstander van om een proefballonnetje te lanceren om te onderzoeken en uit te werken of de variabiliteit naar gelang van de weersomstandigheden in het verkeersreglement kan worden geïmplementeerd. Dat is op dit moment niet het geval. Is daarvan dan ook het gevolg dat de variabele snelheid naar boven moet als het goed weer is? Bij Polspoel&Desmet werd mij gevraagd wat men dan doet bij helder weer, 's nachts, bij een droog wegdek en met weinig verkeer, de ideale omstandigheden. Er is één belemmering. 's Nachts is het niet zo vaak helder weer. Meestal is het donker, zelfs als het volle maan is. Er is een beperking. Als de zon schijnt en er zijn geen wagens en het wegdek is vrij en er zijn geen argumenten om op basis van de verkeersveiligheid een verhoogde snelheid niet toe te laten, dan zijn de omstandigheden ideaal. Dan zou ik ook geen argument hebben. Ik denk dat er op dit ogenblik weinig argumenten zijn om de snelheid naar boven te brengen. Dat doet geen afbreuk aan het feit dat de variabiliteit naar gelang van de weersomstandigheden mijn inziens een belangrijk punt is. Er moet dus vooral onderzocht worden of de snelheid in geval van slechte weersomstandigheden niet omlaag moet.

Ik spreek niet over nieuw onderzoek, er bestaat al heel wat onderzoek en daarin hebt u gelijk. Volgens mij is er heel veel onderzoek, maar het wordt misschien eens tijd dat wij lessen trekken uit een aantal gevoerde onderzoeken.

Indien uit onderzoek blijkt dat de verkeersveiligheid gediend is bij de verlaging van de maximumsnelheid, dan moet dat zeker in overweging genomen worden. Ik bedoel dan de verlaging van de maximumsnelheid in geval van slechte weersomstandigheden.

Indien wij komen tot een aanpassing van de huidige snelheid, zal artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer gewijzigd moeten worden. Dat houdt dus wel degelijk een wijziging in van het koninklijk besluit.

Ik ben er echter geen voorstander van om de maximumsnelheid op te trekken tot 130 kilometer per uur, aangezien die maatregel hoogstwaarschijnlijk – reeds gevoerd onderzoek zal dat wel uitwijzen – niet zal bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

Het is echter geen taboe. Dat wil ik toch nog duidelijk stellen. Als u mij vraagt of het zou kunnen, dan moet ik antwoorden: als onderzoek uitwijst dat het niet nadelig is en dergelijke meer. U zult het onnozel vinden, maar ik vind het belangrijk om aan te duiden dat het op basis van onderzoek en op basis van de aspecten van verkeersveiligheid gebeurt, en niet vanuit het imago “we staan daar weer om jullie te pesten” – dat is niet het uitgangspunt.

Ik heb het voorbeeld gegeven van Frankrijk, enkel en alleen met het oog op de mogelijke invoering van die variabele snelheden. Ik heb aan mijn beleidscel, de administratie en het BIVV gevraagd om dat voorstel samen uit te werken, al dan niet door de invoering van telematica. Dat zal binnen afzienbare tijd gebeuren, met als eerste doel te onderzoeken of de bestaande analyses dat voorstel ondersteunen.

Ik hoop daarmee duidelijk geantwoord te hebben op de vragen.

09.06 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, het zal u ook niet verwonderen dat ik op een bepaald oogenblik ons kartel kennende.

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

de vraag heb gekregen of er een politiek probleem is. Dat was er voor mij helemaal niet. Ik heb daarop ook geantwoord dat ik er vast van overtuigd was dat het onderzoek en de argumenten u wel zouden overtuigen.

09.07 Minister **Bert Anciaux**: (...)

09.08 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Ik denk dat we er uiteindelijk wel zullen komen. De studies die bestaan over verkeer houden voldoende argumenten in zich. Ik volg u daarin. Het zou goed zijn om met die argumenten en studies te argumenteren om geen verhoging door te voeren. Verkeer is echter een typisch debat waarover iedereen een mening heeft. De mensen zijn hier heel weinig vatbaar voor de rationele argumenten. We moeten als beleidsmakers dan echt voorzichtig zijn voor een aantal mensen die uitgaan van hun eigen oordeel of vooroordeel. Als die studies bekend zullen worden, dan zullen zij daarvoor veel minder aandacht hebben als we hun grote gelijk niet bevestigen. Ik denk dat er daarin een reëel gevaar schuilt.

Als we nu inderdaad een wijziging van koninklijk besluit zouden nodig hebben, dan is het ook belangrijk om daar niet al te gedetailleerd de omschrijving te gaan maken voor de mensen. We dwingen hen dan immers om terug een eigen interpretatie te maken. "Wat is mist? Wat is een zichtbaarheid van 200 meter?" Als het terug zo gedetailleerd gaat omschreven zijn dat de mensen zelf moeten oordelen of ze 100 of 120 of 80 mogen rijden in bepaalde omstandigheden, dan zou het beter zijn om een soort kader te maken. Als die wijziging nodig is, dan moet het gebeuren. Binnen dat kader laten we dan de wegbeheerders van de autosnelwegen toe om via de telematica boven de snelwegen de juiste borden te gaan aanbrengen, rekening houdend met de omstandigheden die op dat ogenblik gelden. Zij kunnen dan interpreteren of het moet toegepast worden of niet.

Dat gebeurt vandaag ook bij het blokrijden. Blokrijden is een dwingende maatregel waardoor men op een bepaald ogenblik niet sneller mag rijden dan een bepaalde snelheid. Het is niet helemaal in detail uitgeschreven vanaf hoeveel voertuigen men ertoe moet overgaan. Anders wordt de interpretatie voor de bevolking te gedetailleerd ingeschreven om alle omstandigheden te bepalen. Het gaat zeer moeilijk zijn om sluitend te zijn en te laten interpreteren. Daardoor zouden nieuwe problemen ontstaan.

09.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik blijf het een zeer ongelukkige opstelling van u vinden.

09.10 Minister **Bert Anciaux**: U moet een beetje begrip hebben.

09.11 **Jos Ansoms** (CD&V): Neen, in deze situatie moet dat niet. Ik zal u ook zeggen waarom. Als u het uithangbord bent van het ernstige beleid dat deze regering wil voeren ten aanzien van verkeersveiligheid, dan moet u consequent zijn en als eerste keihard de ballonnetjes die door De-Deckers en anderen worden opgelaten, ...

09.12 Minister **Bert Anciaux**: Ik wil daar mijn verantwoordelijkheid nemen.

09.13 **Jos Ansoms** (CD&V): U moet echt niet de indruk wekken dat over dit punt een verhoging van de snelheid in Vlaanderen, in België

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

09.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Je persiste à croire que c'est une mauvaise idée..

09.10 Minister **Bert Anciaux**:

09.11 **Jos Ansoms** (CD&V): Si le ministre veut rester cohérent et être le promoteur d'une politique de sécurité routière sérieuse, il ne peut pas donner à penser que l'augmentation de la vitesse soit discutable.

09.13 **Jos Ansoms** (CD&V): C'est pourtant ce qu'il a fait au cours

kan worden gediscussieerd. U hebt dat gedaan en dat mag u niet doen. Ik heb de tekst opgevraagd van uw interview aan de radio en ik lees hier letterlijk wat u als minister van Verkeerswezen zegt: "Ik denk dat we echt moeten nadenken of de snelheid niet een stuk naar beneden moet gaan op die momenten dat het regent. Het is dan niet dat men zegt och god we houden ons aan de snelheid van 120 we moeten dat naar beneden halen". Het is hier natuurlijk spreektaal.

Ik citeer verder: "Misschien moeten we meer gevarieerd optreden zodanig dat bij goed weer of bij droog wegdek 's nachts misschien die snelheid een beetje kan worden opgetrokken. Maar dit is nog in onderzoek".

U mag dit als minister van Verkeerswezen niet zeggen. U geeft daarmee een verkeerd signaal. U geeft daardoor voor een deel gelijk aan de De-Deckers en de anderen die proberen een ander beleid ingang te doen vinden. U moet dat niet onderzoeken. Er werd voldoende studiewerk verricht om aan te tonen dat dit voor ons land niet nodig is.

Ten tweede, u verwijst graag naar het Europese niveau. Van de vijftien lidstaten zijn er twaalf waar het 120 is of lager.

Ten derde, die drie grote landen, waar het in bepaalde omstandigheden sneller is, verwijzen dan ook naar het Europees (...).

Tot slot, we zijn zo'n klein landje. De tijdwinst is niets. Om vanuit Antwerpen of Gent vijf minuten vroeger in Brussel te zijn moet u echt uw leven riskeren. We moeten echt radikaal een halt toeroepen aan dergelijke suggesties of proefballonnetjes. Als minister van Verkeerswezen mag u daar zeker niet aan meedoen.

09.14 Minister **Bert Anciaux**: Ik ben echt heel gevoelig voor uw mening in dit dossier en vanzelfsprekend ook voor de mening van de heer Schalck. Ik meen wat ik daarover zeg.

Ik ben het er niet helemaal mee eens maar er zijn nu eenmaal altijd verschillen. Ik heb het aanvoelen dat men met meer gezag het dossier van de verkeersveiligheid hard kan maken indien men niet de indruk wekt vanuit een dogma te vertrekken.

Dit is echt mijn eerlijke overtuiging. Ik zeg hier in deze commissie klaar en duidelijk dat ik geen enkele aanwijzing heb en een totaal ...

Ik vind het utopisch ervan uit te gaan dat het verhogen van de snelheid zelfs in de beste weersomstandigheden en met de minste drukte enzovoort de verkeersveiligheid zal doen toenemen. Ik ben het daar absoluut mee eens. De indruk echter wekken dat het altijd alleen naar beneden moet....

Kijk, ik denk dat ik mijn verantwoordelijkheid heel uitdrukkelijk opneem om naar 30 te gaan voor de zones rond de scholen, om op alle secundaire wegen van 90 naar 70 te gaan, om op de autosnelwegen de snelheid ingeval van slecht weer enzovoort duidelijk naar beneden te halen.

De opmerking van de heer Schalck betreft een van de meest ernstige problemen met name de manier waarop dit zal worden gedefinieerd.

Ik ben er geen voorstander van om de snelheid op te trekken indien de omstandigheden zodanig positief zijn. Ik vind het echter geen taboe. Ik vind dat het op basis van onderzoek – en dat onderzoek bestaat

d'une interview accordée récemment à la radio. D'ailleurs, il n'est pas nécessaire d'enquêter plus avant, les études existent. Dans les pays limitrophes, on choisit également de limiter la vitesse à 120 km/h. Enfin la Belgique est un si petit pays que le gain de temps ne peut constituer un argument

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

daarmee ben ik het met u eens – moet gevoerd worden.

Ik zou me al heel erg moeten vergissen indien er een onderzoek wordt gevonden dat het tegendeel zou beweren. Daar ben ik het met u eens. Om te kunnen reageren tegen een aantal mensen die verkeersveiligheid nog altijd heel zwaar banaliseren – en tussen ons gezegd en elders gezwogen, dit is spijtig genoeg niet een clown hier of daar, dit is nog altijd een groot deel van de bevolking – meen ik een imago van openheid te moeten hebben om echt te onderzoeken op basis van ernstig onderzoek. Ik denk dat het resultaat, collega Ansoms, identiek zal zijn.

De **voorzitter**: Met dit pleidooi voor een vrij onderzoek zullen we onze werkzaamheden beëindigen

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 505 van mevrouw Greet van Gool vervalt. Vraag nr. 643 van de heer Daan Schalck wordt ingetrokken.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.10 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.10 heures.*