



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

21-01-2004

Après-midi

woensdag

21-01-2004

Namiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
VLAAMS BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	plenum
COM	réunion de commission	COM	commissievergadering

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

SOMMAIRE

Interpellations et questions jointes de	1
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 183)	1
- M. Geert Bourgeois au premier ministre sur "le possible départ de DHL de Flandre" (n° 192)	1
- Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 194)	1
- Mme Joëlle Milquet au premier ministre sur "les demandes d'extension des activités de DHL en Belgique" (n° 196)	1
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 1206)	1
- Mme Karine Lalieux au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 1285)	1
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 204)	1
- M. François-Xavier de Donnea au premier ministre sur "les garanties de développement données à DHL" (n° 1327)	1
- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la possibilité d'extension des activités de DHL en dehors de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1329)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols" (n° 205)	1
<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans, Geert Bourgeois, Simonne Creyf, Hans Bonte, Karine Lalieux, Willy Cortois, François-Xavier de Donnea, Jacqueline Galant, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Guy Verhofstadt , premier ministre	
<i>Motions</i>	34
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la gare de Havré en Hainaut" (n° 1031)	36
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les difficultés rencontrées par le Comité Consultatif des Usagers de la SNCB dans ses missions" (n° 1032)	38
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	
Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la signalisation horeca" (n° 1142)	41

INHOUD

Samengevoegde interpellaties en vragen van	1
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 183)	1
- de heer Geert Bourgeois tot de eerste minister over "de dreigende verhuis van DHL uit Vlaanderen" (nr. 192)	1
- mevrouw Simonne Creyf tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 194)	1
- mevrouw Joëlle Milquet tot de eerste minister over "de verzoeken om uitbreiding van de DHL-activiteiten in België" (nr. 196)	1
- de heer Hans Bonte aan de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1206)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1285)	1
- de heer Willy Cortois tot de eerste minister over "de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 204)	1
- de heer François-Xavier de Donnea aan de eerste minister over "de gewaarborgde uitbreidingsmogelijkheden voor DHL" (nr. 1327)	1
- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "de mogelijke uitbreiding van de activiteiten van DHL buiten de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1329)	1
- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 205)	1
<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans, Geert Bourgeois, Simonne Creyf, Hans Bonte, Karine Lalieux, Willy Cortois, François-Xavier de Donnea, Jacqueline Galant, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Guy Verhofstadt , eerste minister	
<i>Moties</i>	34
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het station van Havré in Henegouwen" (nr. 1031)	36
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de moeilijkheden die het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS bij de uitoefening van zijn opdrachten ondervindt" (nr. 1032)	38
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de bewegwijzering naar	41

		horecazaken" (nr. 1142)	
<i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de Mme Françoise Colinia au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la hauteur uniforme des pare-chocs des véhicules automoteurs" (n° 1249)	43	Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de eenvormige hoogte van de bumpers van motorrijtuigen" (nr. 1249)	43
<i>Orateurs:</i> Françoise Colinia, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Françoise Colinia, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet Thermopole" (n° 1252)	45	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het Thermopole-project" (nr. 1252)	45
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de Mme Alisson De Clercq au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens uniques accessibles uniquement aux cyclistes" (n° 1276)	46	Vraag van mevrouw Alisson De Clercq aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de eenrichtingsstraten die enkel toegankelijk zijn voor fietsers" (nr. 1276)	46
<i>Orateurs:</i> Alisson De Clercq, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Alisson De Clercq, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de Mme Trees Pieters au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les passages pour piétons dans les zones 30" (n° 1318)	48	Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zebrapaden in zones 30" (nr. 1318)	48
<i>Orateurs:</i> Trees Pieters, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Trees Pieters, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de Mme Marie Nagy relative à son interpellation n° 205.	49	Vraag van mevrouw Marie Nagy in verband met haar interpellatie nr. 205	49
<i>Orateurs:</i> Marie Nagy, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Marie Nagy, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

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

du

MERCREDI 21 JANVIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 JANUARI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.35 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.35 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

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

01 **Interpellations et questions jointes de**

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

(Het antwoord zal worden verstrekt door de eerste minister)

(La réponse sera fournie par le premier ministre)

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, de beslissing die afgelopen vrijdag werd genomen was de beslissing om niet te beslissen. Het was een beslissing van de regering om het dossier zeven maanden voor haar uit te schuiven omwille van één belangrijke reden, namelijk de totale verdeeldheid binnen uw regering, mijnheer de eerste minister.

Men heeft heel gemakkelijk gezegd dat de verdeeldheid bij de Vlaamse regering zit en dat is natuurlijk voor een deel waar, maar het is voor een deel ook een camouflageoperatie. In uw federale regering doet zich duidelijk verdeeldheid voor. De Waalse partijen willen DHL en liefst de hele cargotrafiek mordicus naar Wallonië wegtrekken. Anderzijds zijn er de Vlaamse partijen die op de valreep hebben ingezien dat hiermee vele duizenden jobs zijn gemoeid en die op het laatste moment op de rem zijn gaan staan.

Mijnheer de eerste minister, dat er beslist werd om nog geen knopen door te hakken is op zich normaal. Wij hebben dat vorige week ook duidelijk gezegd tijdens de interpellatie aan minister Anciaux. Dit dossier was nog niet helemaal rijp. Er zijn een aantal onbekende factoren en er was dus zeker nog behoefte aan bijkomende onderhandelingen. Mijnheer de eerste minister, de zaak zeven maanden uitstellen creëert echter een langdurige en een totale onzekerheid én voor de bevolking rondom de luchthaven én voor de werknemers in Zaventem. Dat is onverantwoord. Mijnheer de eerste minister, uw onvermogen om te regeren zorgt ervoor dat de komende verkiezingen een soort referendum worden over de jobs van deze mensen en dat is onaanvaardbaar.

De rechtstreekse aanleiding van deze interpellatie waren de onverklaarbare en onvoorstelbare uitspraken van uw voormalige kabinetschef, mijnheer Luc Coene, die boudweg verklaarde dat de luchthaven van Zaventem geen toekomst meer had en binnen de tien jaar onvermijdelijk zou moeten verdwijnen. Hij heeft die woorden onder druk van uw partij, de VLD, moeten afzwakken, maar zij werden in elk geval uitgesproken. Het verdict van deze man is gevallen en dat verdict komt niet vanwege de eerste de beste inwoner van Tervuren, zoals de heer De Gucht heeft getracht te vergoelijken, maar van uw oud-kabinetschef. Uzelf vond deze man blijkbaar zo belangrijk, mijnheer de eerste minister, dat u hem heeft gebombardeerd tot minister van Staat, wat meteen één van de meest grove staaltjes was van vriendjespolitiek van uwentwege die wij de laatste jaren hebben mogen meemaken.

De heer Coene is niet de eerste de beste. Er werd van hem gezegd dat hij meer nog dan u het land tijdens de vorige legislatuur leidde. Er werd heel vaak verkondigd dat hij meer te zeggen had dan u! Hij is zeer goed geïnformeerd en in elk geval zeer invloedrijk. Ten bewijze daarvan, mijnheer de eerste minister, lasen wij in de kranten vanmorgen dat diezelfde mijnheer Coene nu plots de grootste kanshebber is om door uw regering voorgedragen te worden voor een directiefunctie bij de Europese Centrale Bank. U beschouwt de heer Coene dus niet als een nitwit, maar als een zeer belangrijke persoon. Zijn woorden kwamen dan ook niet uit het luchtledige gevallen.

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

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

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

Je crains que le report ne soit mis

Uw regering en ook andere regeringen voeren trouwens al een hele tijd campagne tegen de luchthaven van Zaventem. Uw vorige regering, mijnheer de eerste minister, heeft de zeer merkwaardige beslissing genomen om de tweede HST-terminal niet te bouwen, terwijl die ofwel te Schaarbeek ofwel op de luchthaven voorzien was.

Dat was in 2000 door uw regering voorzien. Maar, dat is door mevrouw Durant onder goedkeurend oog van heel uw vorige regering goedgekeurd. Nochtans is die HST-aansluiting cruciaal voor de concurrentiepositie van Zaventem en voor het overleven van Zaventem.

Dat is ineens opgeschoven onder impuls van uw regering naar 2020. Daarnaast is er ook de zeer merkwaardige en zeer verhelderende motie van het Brussels Parlement gesteund door uw VLD, mijnheer de eerste minister, voor een gloednieuwe luchthaven in Wallonië, ver weg van Zaventem. En nu, met uw beslissing van vorige vrijdag blijft u de mogelijkheid openhouden om een gloednieuwe luchthaven, van 100 of misschien wel 200 miljard Belgische frank die met federale en Vlaamse centen een zeer belangrijk deel van de werkgelegenheid in Vlaanderen vormen, naar Wallonië te laten verhuizen. En ik vrees trouwens dat dit dossier Zaventem bewust werd verplaatst naar september om het te laten dienen als pasmunt in het fameuze overleg van gemeenschap tot gemeenschap, in het forum dat binnenkort zal beginnen.

Dit gezegd zijnde zijn wij de eersten om te erkennen dat men ook niet zomaar op blinde wijze een multinational als DHL een blanco cheque kan geven. Er moet inderdaad hard onderhandeld worden en er moet een oplossing gevonden worden die verzoenbaar is met de omgeving. Dat houdt natuurlijk in dat er geen onbeperkte uitbreiding kan zijn. Maar daarbij moet ook over alles kunnen gesproken worden, ook over de charters. Voor ons is het in het geheel niet duidelijk waarom die charters absoluut 's nachts moeten vertrekken. Daar moet zeker een verschuiving mogelijk zijn. In Vlaanderen heeft trouwens niemand, geen enkele partij, geen enkele groep beweerd dat alles op Zaventem moet blijven of naar Zaventem moet komen, wel dat het volledig wegtrekken van DHL en 6.000 Vlaamse arbeidsplaatsen volstrekt onaanvaardbaar en onverantwoord is.

Minister Anciaux heeft vorige woensdag duidelijk gezegd dat het technisch mogelijk is voor DHL om zijn activiteiten over diverse locaties te spreiden. De vraag of dit wenselijk is voor DHL is volgens de minister een andere zaak, maar het zou wel mogelijk zijn.

Mijnheer de eerste minister, het is buitengewoon jammer en onbegrijpelijk dat dit dossier door uw regering zo ontzettend onprofessioneel is aangepakt. Sinds januari of februari van vorig jaar weet u dat er vraag is naar een forse uitbreiding. Vorige week heeft minister Anciaux toegegeven dat de plannen van DHL hem sinds juni bekend waren door een gesprek met de mensen van DHL. Merkwaardig genoeg werd met deze informatie niets aangevangen. Het enige wat u heeft gedaan is proefballonnetjes oplaten over een nieuwe luchthaven.

Er werd geen ernstig rapport opgesteld over DHL; dat is vorige week nog eens bewezen met de wisselende cijferdans van minister Anciaux. Er is geen duidelijkheid over het aantal jobs en hierover

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

Ce dossier a été traité avec un manque flagrant de professionnalisme. En janvier 2003, déjà, la coalition violette avait été confrontée à la question de l'extension de DHL. Nous ne disposons toujours d'aucune donnée précise quant au nombre d'emplois qui devraient être créés. Par ailleurs, aucune étude sérieuse n'a été entreprise concernant Zaventem; pareille étude n'a été annoncée que vendredi. Certes, BIAC a effectué des recherches en la matière mais cette société est à la fois juge et partie.

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

La dispersion maximale des vols reste impossible. Quand obtiendrons-nous des éclaircissements à ce sujet? Qu'en est-il du projet de

doen de wildste en meest tegenstrijdige cijfers de ronde. Hierover heb ik uiteraard ook vragen. Er werd evenmin een ernstige studie gemaakt over de mogelijkheden van Zaventem. Een dergelijke studie wordt pas in de regeringsbeslissing van vrijdag aangekondigd. Er is alleen een rapport van BIAC, maar BIAC kan niet objectief zijn aangezien het rechter en betrokken partij is.

construction d'un hangar tournant expérimental à Zaventem?

Mijnheer de eerste minister, u heeft in de aanpak van dit belangrijke dossier volkomen gefaald. Ik kom nu tot mijn vragen.

Op welke wijze zult u de toekomst van de luchthaven van Zaventem op korte en lange termijn verzekeren en de werknemers op Zaventem geruiststellen? Bent u bijvoorbeeld bereid om de luchthaven van Zaventem versneld en rechtstreeks aan te sluiten op het HST-net en zult u ervoor zorgen dat dit een belangrijk aspect kan zijn van het debat? De aansluiting op het HST-net kan er immers voor zorgen dat een groot deel van de korte afstandsvluchten wegvallen en kan bovendien een belangrijke invloed hebben op de werkzaamheden van DHL, in die zin dat een deel van de luchttrafiek en dus van de lawaaierige nachtvluchten zou kunnen worden afgeleid naar de HST, wat een heel ander licht zou doen schijnen op het hele verhaal.

Ten tweede, zult u het rapport van BIAC, waarvan sprake in uw regeringsbeslissing van vrijdag, meteen meedelen aan het Parlement? Kunnen ook de documenten van DHL, onder meer deze in verband met de jobs, aan het Parlement worden meegedeeld of kunt u minstens daarover vandaag duidelijkheid scheppen? Ik denk dat wij, als parlementsleden, daarop recht hebben. Ik heb de rapporten ook aan minister Anciaux gevraagd, maar hij had ze blijkbaar zelf nog niet in extenso. Kunt u die aan het Parlement meedelen en, zo niet, waarom onthoudt u die ons?

Ten derde, Bert Anciaux heeft op Ring-TV verklaard dat een verschuiving naar september in feite al te doorzichtig is. Hij heeft dat erkend. Als het dossier sneller rond zou geraken, dan zou hij daaraan ook meewerken. Als er inderdaad sneller een beslissing zou kunnen komen, dan zou er natuurlijk een stuk onzekerheid wegvallen. Deelt u die analyse en gaat u ervoor zorgen dat de beslissing eventueel sneller kan vallen dan september?

Ten vierde, zal in Wallonië een regionale luchthaven uitgebouwd worden met federaal geld? Stel dat DHL naar Bierset verhuist of elders, wat zou dit de federale belastingbetaler dan kosten? Wat zal een gloednieuwe luchthaven op een zogenaamd green field kosten? Welke sectoren zouden dan naar Wallonië worden overgeheveld en welke gevolgen zou dit hebben voor de werkgelegenheid in Vlaanderen?

Ten vijfde, mijnheer de minister, zult u verzekeren dat de infrastructuurwerken voor de maximale spreiding ook versneld gerealiseerd worden? Ook dat is namelijk nog niet orde, ook daar is er nog altijd een probleem. Het akkoord van december, dat ondertussen nog werd gecontesteerd via de Raad van State en gedeeltelijk geschorst werd, is onvolledig. Het is nog niet af, er is nog altijd geen maximale spreiding mogelijk omwille van technische redenen: het ontbreken van ILS-landingssystemen, een probleem van een taxibaan bij de 25L, eventueel een verlenging daarvan en

dergelijke meer. Kunt u daarin duidelijkheid scheppen en kunt u ook op dat vlak ervoor zorgen dat Zaventem de zekerheid heeft van een maximale spreiding?

Ten slotte, wat is de stand van zaken in verband met de proefdraailoods die BIAC al drie jaar geleden had moeten plaatsen, waardoor ook een belangrijk deel van de geluidsoverlast kan worden teruggedrongen?

01.02 Geert Bourgeois (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, DHL is een typisch paars dossier. Het vertoont er alle kenmerken van. Er is geen visie binnen uw regering. Er is publiek geruzie, publiek gekrakeel en publiek gekakel. Uw voormalige spindoctor, thans in VLD-loondienst, heeft daarvoor de term opendebatcultuur uitgevonden. Dat dossier blijft aanrotten zonder dat er een oplossing voor komt.

Als ik goed geïnformeerd ben – u zult mij straks tegenspreken als dat niet klopt –, ligt dat dossier op uw tafel sinds begin 2003. Nu zijn we een jaar verder. Er was een megaministerraad nodig, een superministerraad, een heel weekend lang, om uiteindelijk niets te beslissen, om te beslissen dat er niets beslist wordt, om dat dossier weer eens voor u uit te schuiven.

DHL heeft, zoals elk bedrijf, plannen voor de toekomst, investeringsplannen. Het wenst een bepaalde zekerheid, afspraken, rechtszekerheid, iets wat onder uw paars bewind een van de grootste mankementen is voor het bedrijfsleven. DHL ontvouwt een plan tot 2012. Ik denk dat het heel normaal is dat bedrijven zulke planning hebben. Het is niet omdat uw regering op korte termijn regeert en geen toekomstvisie heeft, dat bedrijven die niet hebben en dat zij geen rechtszekerheid zouden willen voor hun uitbreidingsplannen.

Wat hebben we meegemaakt? Spirit en de VLD schrijven DHL af in Vlaanderen. Spirit en de VLD moeten het niet hebben. Uw minister-president in Vlaanderen – ik denk dat ik hem te veel eer zou betuigen als ik hem zou betitelen als uw vice-premier; het is veeleer uw lakei, uw slaafje – heeft gezegd dat er voor de uitbreiding van DHL in Vlaanderen geen draagvlak is. Dat was het orakel dat we normaal uit Brakel zouden verwachten. Maar deze keer was het de heer Somers die orakelde: “Daar is geen draagvlak voor.”

De heer Coene, uw voormalige rechterhand – ik vermoed dat hij u nog altijd met raad en daad bijstaat – schreef zelfs heel Zaventem af. Zaventem lag volgens hem nu eenmaal helemaal verkeerd, het moest gewoon verdwijnen.

U hebt zelf de kers op de taart geplaatst. U had de weg al geplaveid. U had al gezegd dat er een tweede nationale luchthaven moest komen en dat er in Zaventem geen toekomstmogelijkheden meer waren. Dat was geen zorg voor u, want de kostprijs, namelijk wie de vele miljarden euro's die een luchthaven zou kosten zou betalen, is natuurlijk de minste van uw zorgen. Laten wij dat bij het pakket Olympische spelen 2016 plaatsen en wiens zorg dat het dan zal zijn, wie dit zal betalen en wanneer.

De Vlaamse welvaart, het inkomen van vele duizenden gezinnen is blijkbaar geen zorg van deze meerderheid, tot de immer sluwe vice-

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

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

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

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

premier Vande Lanotte een beetje is beginnen bijsturen, nattigheid voelde en inzag dat dit nu toch niet kon. Het gaat nu, rechtstreeks en onrechtstreeks, over 14.000 arbeidsplaatsen. Het gaat over de plannen van DHL om te komen tot 25.000, tot 35.000 arbeidsplaatsen. Dit op het moment, mijnheer de eerste minister, dat wij weer worden geconfronteerd met sluitingen, herstructureringen en faillissementen, met 100 arbeidsplaatsen die elke dag in Vlaanderen verloren gaan. Op dit moment gaat uw meerderheid zo lichtzinnig om met de Vlaamse welvaart, met tewerkstelling en zekerheid voor duizenden en duizenden Vlaamse gezinnen in de gordel van Zaventem tot Tienen.

Zaventem was de bakermat van DHL. Dit bedrijf is met enkele werknemers opgestart in een garage in Zaventem en is uitgegroeid tot wat het nu is. Het verschaft werkzekerheid voor heel veel gezinnen, meestal laaggeschoolden, die – ik heb het toch goed begrepen – voor u een prioriteit zijn. Ik mag toch aannemen dat de zorg van alle politici in Vlaanderen voor het verlies aan tewerkstelling in Ford Genk toch oprecht was. Dan verrast mij de lichtzinnigheid waarmee zomaar heen gestapt wordt over het mogelijk vertrek van een bloeiend bedrijf dat – ik herhaal het – voor duizenden en duizenden arbeidsplaatsen zorgt.

Maak de bevolking niet wijs dat die Vlamingen van Zaventem tot Tienen mee zullen verhuizen naar Bierset of naar Chièvres. Maak hen niet wijs dat ze daar evengoed zullen worden onthaald als de Franstaligen in Zaventem. Mijnheer de eerste minister, hou die tewerkstelling hier. Het ergert mij mateloos dat wij moesten constateren dat de Waalse regering in Zaventem voltallig ter plaatse ging om de nachtelijke operaties van DHL te volgen en dat de minister-president van Vlaanderen dat niet nodig vond. De Vlaamse regering vond dat niet nodig, integendeel. Er was "geen draagvlak". Wie maalt er nu om 14.000 arbeidsplaatsen?

Het is ergerlijk dat het resultaat zou kunnen zijn dat, als de verhuis naar Bierset plaatsvindt – en dat zit er nog altijd in, als ik goed ben geïnformeerd –, de lusten naar Wallonië gaan en de lasten toch voor Vlaanderen blijven, omdat de noordelijke aankomst- en vertrekbaan vanuit Bierset precies over Riemst, Tongeren en Bilzen loopt. U behoudt de lasten, maar verhuist de lusten. Dat zou wel eens het resultaat kunnen zijn van wat u doet, mijnheer de eerste minister, en dat is verontrustend.

Het verontrustte mij dat er geen enkel ernstig gesprek werd gevoerd met DHL en dat er geen afweging van de mogelijkheden werd gemaakt. Er werd zomaar georakeld dat het niet kon en niet ging. Normaal zou u alle mogelijkheden in Zaventem moeten uitputten. U zou moeten kijken of er een verschuiving van andere nachtvluchten mogelijk is. U zou moeten kijken of DHL ook met het spoor tegen 2012 een efficiënte ontsluiting in Zaventem kan krijgen. Maar ik weet dat u voor de HST andere plannen hebt. Daarvoor mikt u op Schaarbeek; Zaventem mag niet worden ontsloten. Het zou wel eens te goed kunnen gaan.

Mijnheer de eerste minister, u zou ook wel eens aan meer dagvluchten kunnen denken, ook voor DHL. Ik denk dat zulks niet onbespreekbaar is.

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

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

Met een beetje creativiteit en dialoog moet het toch mogelijk zijn DHL bij te houden om te komen tot oplossingen die welvaart en welzijn, economie en ecologie combineren, en die vooral de welvaart van zoveel duizenden gezinnen behouden. Ik huiver ervoor, mijnheer de eerste minister, dat u een sociale ravage zal aanrichten op een moment dat de economie, gelukkig maar, weer zal aantrekken maar dat de tewerkstelling achterop blijft. We worden met 100 verloren arbeidsplaatsen per dag geconfronteerd.

Ik heb vijf vragen, mijnheer de eerste minister. Heeft de federale regering een vraag van DHL om zijn activiteiten in Zaventem uit te breiden ontvangen? Zo ja, wanneer is dat gebeurd en wat houdt deze aanvraag precies in? Welk standpunt heeft de regering ingenomen? Welke minister is hiervoor verantwoordelijk en volgt dit dossier binnen uw regering op? Wat is de laatste stand van zaken?

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, collega's, de beslissing over de toekomst van Zaventem en DHL wordt uitgesteld tot september. Deze tijd is zogezegd nodig om te overleggen met DHL en met de Gewesten om de zoveelste studie te maken. Nochtans, mijnheer de eerste minister, heeft de heer De Buck - directeur en afgevaardigd bestuurder van DHL - herhaaldelijk verklaard dat het investeringsplan en het uitbreidingsplan van DHL reeds begin 2003 is meegedeeld aan de bevoegde instanties. Het is dus quasi uitgesloten dat u daarvan niet op de hoogte was. We gaan ervan uit dat u de uitbreidingsplannen van DHL al van begin 2003 kende. In september krijgen we plots uw verklaring dat de mogelijkheid voor een tweede Belgische luchthaven moest onderzocht worden. Intussen weten we dat dit niet zo maar uit de lucht kwam vallen. We moeten dit bekijken in het licht van de kennis die de eerste minister had genomen van de uitbreidingsplannen van DHL.

Mijnheer de eerste minister, dat wil u nog steeds. U wil nog steeds twee luchthavens. Dat leiden we uit allerhande door u afgelegde verklaringen af. U wil twee luchthavens: één voor passagiers en één voor vracht. U maakt hiervoor een vergelijking met enkele buitenlandse luchthavens. U vergeet hierbij dat, buiten Afrika, Zaventem geen intercontinentale vluchten heeft, dat de TGV een deel van de korte afstandsvluchten heeft overgenomen, naar Charles de Gaulle en naar Schiphol. U blijft echter vasthouden aan een tweede luchthaven in Wallonië. Dat verklaart wellicht ook de ongehoord passieve houding van de VLD-ministers in de Vlaamse Regering tegenover een zo belangrijke tewerkstellingspool in ons land als Zaventem. Ook de inmenging van de heer Coene in het logistieke beleid van dit land is ongehoord. Zijn verklaringen creëerden wel het gat voor een minister Vande Lanotte om te zeggen dat hij kiest voor tewerkstelling.

Dat was het gevolg van de verklaringen van de heer Coene. Met het nieuwe perspectief van de Europese Centrale Bank zal het alleszins goedkoper zijn de heer Coene te verhuizen dan de hele luchthaven.

Voor ons moet Zaventem een multifunctionele luchthaven zijn en blijven. Dat betekent meer dan alleen maar passagiers en VIP's vervoeren van en naar Brussel. Zaventem is goed gelegen en is een interessante plaats. Mits een doelmatige ontsluiting kan zij verder een rol spelen als groei-, attractie- en tewerkstellingspool voor de

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

Nous souhaitons conserver Zaventem comme un aéroport multifonctionnel. Sa situation est en effet excellente et il revêt une trop grande importance pour l'ensemble de la région. Nous pensons également que le premier ministre a lui-même suscité les problèmes lorsqu'il a instauré la concentration des vols de nuit après une visite à

hele regio.

Mijnheer de eerste minister, u hebt zelf het probleem gecreëerd dat u nu moet oplossen. U hebt het gecreëerd toen u begin 2002 op bezoek ging naar Schiphol en in België de concentratie van de nachtvluchten invoerde. Toen is alles begonnen. Toen u uiteindelijk inzag dat u verkeerd was met uw concentratiemodel, hebt u de bocht naar de spreiding genomen. Het kwaad was echter geschied. Er ontstond een welles-nietesspel in uw regering, onder andere en vooral met de Mouvement Réformateur en met de FDF-fractie in de MR. Dat heeft de draagkracht van de luchthaven ondermijnd.

Nochtans hield u ons bij de voorstelling van het regeerakkoord voor dat het dossier van de nachtvluchten was opgelost. Hoeveel keer trouwens hebt u ons al niet voorgehouden dat het dossier opgelost is? In dit halfroond bent u minstens twee keer met veel gedreun en gebaren voor alle camera's die aanwezig waren, komen zeggen dat het dossier van de nachtvluchten opgelost was.

Welnu, het is niet opgelost. Niets is opgelost. Het dossier wordt acht maanden vooruitgeschoven. Ik vrees dat het acht chaotische maanden zullen worden, die bijzonder ongezond zullen zijn voor het dossier.

De onzekerheid bij de werknemers van DHL blijft uiteraard bestaan. Er is immers nog geen oplossing. Ook bij het personeel van en rond de luchthaven blijft de ongerustheid. Zonder DHL is er immers minder werk.

Alle actiegroepen die er zijn zullen hun acties nog versterken en intensifiëren. Acht maanden lang zullen de lobbymachines volop draaien. De druk op wie moet beslissen zal alsmaar toenemen. Ook in de interpellaties die vandaag werden ingediend, horen we de lobbymachine die in Wallonië van start gaat, evenals de lobbymachine van de Mouvement Réformateur in Brussel.

Wat zal er gebeuren met de verkoop van de overheidsaandelen in BIAC? ING moet investeerders zoeken voor de uitbouw van de luchthaven van Zaventem. In een dergelijk onzeker klimaat is het zeker niet het beste moment om investeerders aan te trekken.

En dan hebben we het nog niet over ruziemakende ministers en over het politieke opbod met het oog op de verkiezingen van 13 juni 2004. Het zullen acht verloren maanden zijn en de uitkomst is onzeker.

De regio rond Zaventem dankt haar welvaart aan de luchthaven. Die regio is echter reeds zwaar getroffen: Renault, Sabena, nu Sobelair en straks DHL. Het faillissement van Sobelair onderstreept het belang van het DHL-dossier voor de regio. Sommige ministers laten het uitschijnen alsof we te maken hebben met een luxeprobleem. Laat de jobs maar vertrekken. Mijnheer de eerste minister, Brussel telt 25% werklozen. Het dossier op deze manier aanpakken, is waanzinnig, onverantwoord en ongehoord lichtzinnig. Wij willen DHL in Zaventem houden en daarom is de volledige spreiding van alle nacht- en weekendvluchten bijzonder belangrijk. We rekenen erop dat de regering de nodige investeringen wil doen om de spreiding mogelijk te maken. Wij denken daarbij aan het elektronisch landingssysteem en aan de taxibaan 25L.

Schiphol. Il a ensuite pris conscience de son erreur et a commencé à plaider pour la dispersion des vols, mais le mal était déjà fait. A plusieurs reprises, il est venu clamer haut et fort dans cet hémicycle que le problème des vols de nuit était résolu, mais rien n'est moins vrai. Huit mois d'incertitude s'annoncent pour les riverains et pour les travailleurs de Zaventem, huit mois de tumulte au sein des groupes d'action, huit mois de lobbying. Il suffit d'écouter, dans le cadre de cette réunion, la teneur des interpellations des lobbyistes wallons.

Qu'advient-il de la vente des actions de BIAC? Comment ING peut-il trouver des investisseurs dans ce climat d'incertitude? Les querelles entre ministres et la surenchère politique à l'approche des élections nous font perdre huit mois et l'issue demeure incertaine. La région entourant Zaventem doit sa prospérité en grande partie à l'aéroport et a déjà été fortement touchée par la faillite de Sabena et la fermeture de Renault. Bruxelles compte 25 pour cent de chômeurs. Compte tenu des circonstances, il est tout à fait inadmissible de traiter ce dossier avec une telle désinvolture.

DHL doit rester à Zaventem. C'est pourquoi il faut s'occuper rapidement de la dispersion intégrale de l'ensemble des vols effectués la nuit et le week-end en investissant dans le système électronique d'atterrissage, la piste taxi 25 L et des avions moins bruyants.

De **voorzitter**: Gelieve te beëindigen.

01.04 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog maar één paragraaf. Daarom is het ook belangrijk om verder te investeren in geluidsarme vliegtuigen, om dagvluchten te verplaatsen enzovoort.

Mijnheer de eerste minister, wij willen dat de regering nu de noodzakelijke beslissingen neemt. We verzetten ons tegen het nieuwe uitstel. U zult uw objectief van 200.000 jobs niet bereiken met nieuwe studies en vage intentieverklaringen. Om buitenlandse ondernemingen in België te verankeren, moet u ervoor zorgen dat ondernemingen jaar na jaar kunnen investeren, en geen plannen maken op tien jaar. Vandaag niet beslissen over DHL is nefast omdat DHL weer een jaar langer zal wachten om te investeren.

Mijnheer de eerste minister, het is helemaal verkeerd het dossier uit te stellen. Niet beslissen is de slechtste beslissing. Het is bovendien het zoveelste manoeuvre dat moet dienen om de kiezer op 13 juni 2004 te misleiden.

01.05 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, ik denk dat ik niemand moet overtuigen van het feit dat het vandaag opnieuw doffe ellende is op de luchthaven, naar aanleiding van het faillissement van Sobelair. Het is doffe ellende voor tientallen, zelfs honderden gezinnen. Ik denk dat de onzekerheid waarmee zij vandaag te kampen hebben, zich voegt bij de meer globale onzekerheid omtrent de toekomst van onze nationale luchthaven, die voor een deel is gegroeid en gecreëerd tijdens de voorbije maanden.

Voor ik mijn vragen stel, wijs ik erop dat wij in het Parlement gedurende de voorbije jaren bijzonder veel discussies hebben gevoerd over de luchthaven, over de leefbaarheid en over het noodzakelijk evenwicht tussen economie en ecologie. Naar aanleiding van de discussie over de nachtvluchten, hebben wij ook gediscussieerd omtrent een aantal noodzakelijke ingrepen op de luchthaven om haar toekomst te vrijwaren.

Uit al die discussies heb ik twee fundamentele lessen getrokken. Ik stel immers vast dat er een groeiend bewustzijn is van het economisch belang van de luchthaven. Ik voeg er echter meteen aan toe dat een rapport van een aantal maanden geleden – er zijn immers ook veel rapporten geschreven – er nogmaals op wijst dat wij in deze periode onze troeven allesbehalve maximaal kunnen inzetten. Wij zijn enkele zware tegenslagen, zoals het faillissement van Sabena, geenszins te boven gekomen. Volgens het rapport moet men de opvolger, SNBA, qua economisch gewicht op ongeveer een vijfde schatten in vergelijking met het Sabena dat ter ziele is gegaan. Ook op het vlak van de capaciteit zijn er vandaag enorme gaten. Met andere woorden, de economische kracht van de luchthaven is op dit moment zwaar onderbenut.

Welke zijn nu de twee lessen die ik uit de lange debatten en de rapporten trek? Wat voor onze luchthaven dodelijk is, is onzekerheid. Een luchthaven leeft dankzij economische activiteit, dankzij

01.04 Simonne Creyf (CD&V): Le gouvernement doit prendre sans délai les décisions qui s'imposent. Les déclarations d'intention vagues et les nouvelles études ne suffisent pas pour atteindre l'objectif des 200.000 emplois. Ne rien décider signifie que DHL attendra de nouveau avant d'investir. L'absence de décision constitue la pire décision.

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

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

investeerders, dankzij investeringen en dankzij het aantrekken van nieuwe bedrijven en ondernemingen die tewerkstelling kunnen creëren en die een zeer sterk supplementair effect hebben op de economische meerwaarde en het aantal jobs. Onzekerheid is dodelijk voor potentiële investeerders.

Mijnheer de eerste minister, dit is mijn eerste punt van kritiek. Ik heb vastgesteld dat intussen ongeveer alles is gezegd over de toekomst van de luchthaven. Wij hebben in september uw pleidooi gehoord voor het zoeken naar een nieuwe tweede luchthaven. Dat zou worden bestudeerd. Een aantal weken geleden hebben wij de Vlaamse minister-president horen zeggen dat DHL mocht verhuizen, in ruil voor een aantal investeringen. Zondagmorgen hoorden wij de heer Coene, nog niet de minste in het debat van de voorbije jaren over de luchthaven, die zei dat Zaventem op termijn een afgesloten hoofdstuk is en dat wij moeten proberen elders een luchthaven te ontwikkelen.

Mijnheer de premier, voor potentiële investeerders – en wij hebben hen nodig in dit land en Vlaams-Brabant – is die gecreëerde onduidelijkheid dodelijk, niettegenstaande ik in de overtuiging was dat de federale regering er tijdens de vorige periode toch wel in geslaagd was om een aantal cruciale beslissingen te nemen die determinerend zijn voor de toekomst van Zaventem. Mijn eerste punt van kritiek is dus de voor een stuk gecreëerde onzekerheid.

Mijnheer de premier, het is ondertussen misschien een beetje een open deur intrappen, maar een tweede fundamenteel inzicht is dat de toekomst van Zaventem gehypothekeerd wordt, als men er niet in slaagt om een evenwicht te creëren tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. Ik zeg dat, omdat het mijn innige overtuiging is. Onderzoekers hebben dit trouwens ook aangegeven en men voelt het wanneer men er woont: wanneer men geen maatschappelijk draagvlak heeft voor de lawaaihinder en het functioneren van de luchthaven, dan komt vroeg of laat een hele regio in opstand tegen de economische ontwikkeling van de luchthaven. Ook de vorige regering heeft altijd geprobeerd het evenwicht tot stand te brengen door een spreidingsplan op te maken en hinderbeperkende maatregelen te implementeren. Dat waren allemaal beslissingen van de vorige regering die bij herhaling bekrachtigd werden.

Mijnheer de premier, ik was van oordeel dat men een evenwichtig spreidingsplan had en dat het uitgevoerd zou worden, als antwoord op de gecreëerde onzekerheid. De basis voor dat noodzakelijke evenwicht, waarvan ik zo overtuigd ben, dreigt echter doorbroken te worden, wanneer men DHL in de media eisen in verband met de toekomstige exploitatie hoort stellen. Sommigen hadden het over chantage ja dan neen.

Hoe dan ook, mijnheer de premier, wij hebben een en ander vooral via de pers moeten vernemen. Overigens heb ik intussen geleerd dat men met een beetje speurwerk de documenten wel vindt. Zo heb ik via bepaalde kanalen inderdaad wat informatie gekregen over de concrete plannen van DHL. Het is mijn inschatting dat het een compleet onvoldragen voorstel is, ook op het vlak van de voorwaarden. Het is nogal wisselend naargelang de week waarin men het voorstel bekijkt, want de cijfers veranderen. In elk geval is

pris un certain nombre de décisions fondamentales pour préserver l'avenir de Zaventem.

Deuxièmement, l'avenir de Zaventem sera hypothéqué si on ne trouve pas un équilibre entre viabilité et développement économique. Si les nuisances sonores deviennent excessives, toute la région se révoltera contre le développement de l'aéroport. Le premier ministre lui-même a toujours plaidé en faveur de mesures réduisant les nuisances et le gouvernement précédent avait décidé de les répartir. Or les exigences que pose aujourd'hui DHL menacent cet équilibre précaire. D'aucuns parlent même de chantage. J'ai eu vent, par certains canaux, d'informations concernant les projets de DHL et à mon sens, il est clair qu'ils vont à l'encontre des décisions prises et de la philosophie d'équilibre entre économie et écologie.

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

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

Comment vous y prendrez-vous pour réaliser la première option décidée lors du conclave du week-end dernier, à savoir le maintien de l'aéroport à Zaventem? Recourrez-vous à la task force mise sur pied par le ministre-président Somers? Une concertation aura-t-elle lieu

het strijdig met de beslissingen die wij tot voor kort vanuit de filosofie dat wij een evenwicht tot stand moesten brengen, genomen hebben.

Mijnheer de eerste minister, een bijkomend element, dat men zowel vindt in de rapporten die betrekking hebben op de economische kracht, maar zeker ook de economische potentie van onze luchthaven, is de zeer duidelijke conclusie dat dit investeringen vergt op het vlak van ontsluiting naar de TGV, naar het binnenlands spoorwegnet en zelfs naar het goederenspoorwegnet. Dat is zonneklaar. Als we kiezen voor Zaventem, moeten we kiezen voor deze investeringen. Sabena is eraan kapot gegaan. Ook dat hebben we geleerd. Vele bedrijven zullen misschien volgen als we daar die inspanning niet versneld kunnen laten doorvoeren.

Ik zal een aantal vragen die collega 's gesteld hebben niet herhalen. Een vraag wil ik eraan toevoegen. Met name, wat is de beslissingsprocedure of de onderzoeksprocedure die u tijdens de komende 210 dagen zult nastreven? U weet hoe complex het is. Het is een bijna onmogelijk dossier. U hebt de goedkeuring nodig van de Vlaamse overheid en eigenlijk ook van de Brusselse overheid, u heeft de goedkeuring nodig van de federale regering, u heeft een akkoord nodig met BIAC en met andere instanties in dit land. De vraag die ik heb is, op welke manier zal uw eerste optie uit het conclaaf van vorig weekend nagestreefd worden, met name DHL proberen op Zaventem te houden. Hoe zult u dit concreet doen? Zult u dit doen via de base-forse die minister-president Somers opgericht heeft? Zult u dit doen via een systematisch overleg? Zal er parallel gewerkt worden? Hoe zal dit allemaal gebeuren, want ook dat is een les uit het recente verleden, u heeft geen akkoord zolang niet iedereen op dezelfde lijn zit. Dit is natuurlijk het slechtste wat ons zou kunnen overkomen, want dit betekent dat de onzekerheid die we vandaag kennen wellicht ook voor de komende maanden en jaren zou gelden. Ik denk dat dit de meest fundamentele bedreiging is voor Zaventem.

01.06 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, comme on le voit depuis des mois, ce débat est passionnant mais aussi très passionnel et on a entendu beaucoup de choses. On a entendu des gens qui changeaient d'avis en fonction de différents types d'intérêts. On a également entendu beaucoup d'arguments contradictoires. Il me semble que la question fondamentale que nous devons nous poser collectivement, tous partis et toutes appartenances linguistiques confondus, c'est de savoir quel niveau de désagrément nous sommes prêts à accepter pour créer de l'activité économique et donc du développement.

Cela a déjà été répété, nous sommes ici devant un conflit d'intérêts divergents, d'une part, l'emploi, l'activité économique et le développement et, d'autre part, des considérations environnementales et des nuisances individuelles. C'est dans ce cadre que nous devons, ensemble et de manière non-passionnelle, réinventer des équilibres. A cet égard, je rappelle que la Cour européenne des droits de l'homme est intervenue à plusieurs reprises sur ce type de questions et a établi le principe du juste équilibre entre les intérêts des personnes qui pâtissent des nuisances et les intérêts de la société en général.

Dans ce cadre, je voudrais rappeler que l'arrêt de la Cour d'appel est,

systématiquement? Travaillerez-vous en parallèle? Si, en bout de course, tout le monde n'est pas sur la même longueur d'onde, l'incertitude subsistera et c'est précisément là la plus grande menace pour l'avenir de Zaventem.

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

pour nous, contestable car elle n'a pas posé le problème en termes d'intérêt général mais uniquement en termes d'intérêts individuels. Si les intérêts individuels peuvent être considérés comme sacrés, c'est seulement dans des perspectives d'intérêt général, me semble-t-il. Par exemple, l'intérêt général dont on n'a pas parlé est celui des risques aux tiers, c'est-à-dire le volume de personnes dérangées ou qui subissent ces nuisances.

En ce qui concerne DHL, je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit à propos de la décision du gouvernement. D'abord, en tant que Bruxelloise, je suis satisfaite d'une chose dans cet accord, c'est qu'il n'y aura pas de développement - ou de non-développement - sans un accord explicite de la Région bruxelloise, de la Région flamande et de l'Etat fédéral. Je crois que c'est un acquis important et nous le surveillerons de près. On ne pourra pas nous passer par-dessus la tête, si je puis m'exprimer ainsi.

Ensuite, un signal a été donné à la compagnie DHL, même si, comme le collègue Bonte l'a dit, ce n'est pas un signal définitif et clair. Mais il y a quand même un signal indiquant que le gouvernement allait trouver une solution pour le développement économique de cette multinationale. Cela a d'ailleurs permis de rassurer quelque peu les travailleurs car il ne s'agit pas seulement d'emplois à développer, mais aussi d'emplois actuels. Il me semble que les travailleurs étaient plutôt rassurés.

Monsieur le premier ministre, des questions ont déjà été posées par rapport à ces emplois. Nous avons déjà entendu beaucoup de choses contradictoires, notamment que les experts remettent aujourd'hui en cause les chiffres avancés par DHL. On a parlé de 5.000 emplois, de 9.600 emplois. J'ai entendu M. Bourgeois parler de 14.000 ou même de 35.000 emplois directs et indirects.

Dès lors, monsieur le premier ministre, pouvez-vous nous dire quelle est la situation actuelle? De quel type d'emploi s'agit-il? Avez-vous des précisions en ce qui concerne le plan "développement emploi" de DHL ou des documents à nous fournir?

Par ailleurs, la position excessive de DHL, qui n'accepterait aucune limitation du nombre de vols ou des normes d'encadrement est peu admissible; il est hors de question que nous nous y soumettions ou que nous acceptions ce chantage.

A cet égard, monsieur le premier ministre, serait-il possible de réfléchir en termes de normes d'encadrement plutôt qu'en termes de mouvement? Déterminera-t-on prochainement des normes d'encadrement par rapport aux nuisances objectives engendrées par l'aéroport? Autrement dit, la limite des 25.000 vols est-elle négociable? Pourrait-on opter pour des normes d'encadrement en fonction de la moyenne du volume actuel qui est de 84.000 quota count?

En outre, certaines personnes proches du dossier affirment que le plan de dispersion avancé par le ministre Anciaux est incompatible avec le plan d'extension de DHL et qu'il faudra donc le revoir. En effet, ce plan, que nous avons toujours contesté, serait beaucoup trop complexe au niveau de la sécurité et du développement des décollages et des atterrissages. Monsieur le premier ministre,

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

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

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

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

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

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

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

Volgens persberichten zouden vandaag vier nieuwe routes in

disposez-vous d'informations à ce sujet?

Une autre question fondamentale est de savoir si, avec le départ d'un client important tel que DHL, l'aéroport de Zaventem est viable vu, de surcroît, la faillite de Sobelair?

Pour terminer, monsieur le premier ministre, la presse annonce quatre nouvelles routes, empruntées dès aujourd'hui. A nouveau, il me semble que le ministre Anciaux a agi de manière quelque peu vicieuse en décidant de trois routes sur les quatre. Je ne comprends pas pourquoi l'urgence a prévalu en la matière. Je regrette amèrement cette attitude unilatérale d'un ministre dans un dossier aussi sensible.

01.07 Willy Corts (VLD): Mijnheer de premier, collega's, wat ik uit het besluit van het voorbije weekend onthouden heb, is dat het blijkbaar de bedoeling is en de vaste wil van de regering om aan DHL toe te laten haar Europees operationeel hoofdkwartier in ons land te behouden. Dat is een fundamenteel gegeven, buiten al de andere dingen die u daarrond weeft.

Wij hebben een land dat voor zijn expansie, voor een heel stuk zal moeten rekenen op de toekomst van haar dienstensector. Ik kan mij niet inbeelden – dat is een economische benadering – dat men eigenlijk deze expansie kan waarmaken als we daarin de logistieke poot – en DHL is daarin een belangrijke factor – geen kans zouden geven.

Men discussieert en palavert hier inderdaad al maanden, maar de ene week hoor ik zeggen dat DHL niet mag vliegen en de andere week hoor ik van dezelfde collega dat DHL mag blijven. We gaan natuurlijk een koerierbedrijf dat het vliegtuignetwerk gebruikt niet melden dat het die vliegtuigen niet mag gebruiken. Dat is natuurlijk geen oplossing.

Wat de VLD betreft, noteren wij vooral dat we eigenlijk een dubbelbesluit hebben dat voor een stuk, mijnheer Bourgeois, het gevolg is van de federalisering van dit land. Daar zijn we het toch over eens? Maar, wat de VLD betreft is het voor ons duidelijk dat wij bij ons standpunt blijven, namelijk dat DHL best in Zaventem kan blijven. Laat daar geen twijfel over bestaan.

Ik wil terzake een paar vragen stellen. Daarna probeer ik een aantal suggesties te doen, want ik hoor hier uiteraard veel kritiek.

Als ik het goed begrepen heb, zijn wij allemaal voor DHL, voor het economische en voor het evenwicht tussen economie en ecologie. Maar, ik hoor tot nu toe weinig concrete voorstellen terzake. De hst zal het probleem niet oplossen, dus zal ik een aantal suggestie doen. Vooraf wil ik mij aansluiten bij een aantal vragen die reeds gesteld zijn. Ik voeg ze eraan toe.

Ten eerste, welk is het impact van DHL op het exploitatieresultaat van de luchthaven?

Ten tweede, men spreekt over de tewerkstelling, maar daar bestaat onzekerheid over. Sommigen twijfelen over die cijfers. Ik kan dat begrijpen. Wat zijn nu eigenlijk de cijfers? Aan de hand van de

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

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

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

Un effort doit être demandé à DHL en termes de modernisation de sa flotte. Nous devons également nous demander si le plafond de 25.000 vols de nuit sera tenable à terme. Le nombre global de vols ne constitue pas le seul chiffre pertinent. Un déplacement des vols charter est sans doute envisageable, mais nous devons également éviter les drames sociaux. Enfin, certains travaux d'infrastructure, tels que l'ILS sur la piste 7, s'imposent d'urgence.

informatie waarover de regering beschikt, wat zijn de cijfers inzake directe en indirecte tewerkstelling die naarvoor worden geschoven? In welke mate heeft de regering die cijfers kritisch kunnen controleren?

Ten derde, als men ooit denkt aan een investering elders, heeft de regering dan zicht op de investeringskosten en wie die zal financieren? Ik ben bang dat men in een dergelijk economisch belangrijk dossier heel snel in een communautaire discussie kan vervallen. Het is misschien een liberale reflex maar wij, de belastingbetaler, of hij nu Waal, Vlaming of Brusselaar, zal daarbij de rekening moeten voor betalen.

Premier, eigenlijk wil niemand DHL weg. Iedereen wenst ecologie en economie te verzoenen. Wij wensen u terzake een aantal voorstellen en positieve suggesties voor te leggen, die in feite ook gericht zijn tot minister Anciaux.

Ten eerste ben ik ervan overtuigd dat aan DHL een inspanning moet worden gevraagd om haar vloot verder te moderniseren. Ze vliegen vandaag nog altijd met toestellen met een individuele quota count van 11. Deze types van vliegtuigen overschrijden systematisch zowel de Vlaamse geluidspieknorm van 90 dBA als de Brusselse pieknorm van 76 dBA. Men kan misschien de directie van DHL erop wijzen dat in Duitsland, de thuisbasis van het moederbedrijf, diezelfde piekwaarden zijn vastgelegd op 75 dBA overdag en 50 dBA 's nachts. Als het inderdaad een multinationalaal bedrijf is dat het ernstig meent, dan meen ik dat men hun op dit vlak een inspanning moet vragen.

Ten tweede, wat betreft het fameuze plafond van 25.000 nachtvluchten. Moet het plafond een fetisj zijn? Misschien moet de premier – via hem richt ik mij opnieuw tot de federale minister van Mobiliteit – wel een wat bredere denkpiste bewandelen. Het probleem van de nachtvluchten, zo hebben wij geleerd, waarvan het aantal in 1996 en 1997 rond de 30.000 lag, is zich scherp beginnen te stellen toen men het beleid is beginnen bepalen schier uitsluitend aan de hand van de zogeheten global count. Op die wijze hield men eigenlijk geen rekening met de frequentie of het aantal vluchten dat de betrokken inwoners 's nachts boven hun hoofd krijgen. Een billijk spreidingsplan – blijkbaar is iedereen daarvoor – moet dus gestalte krijgen aan de hand van een combinatie van elementen waarbij niet zozeer de global count in aanmerking wordt genomen, maar evenzeer het aantal vluchten en de individuele quota counts van de toestellen.

Vandaar dat het belangrijk is dat de regering DHL ervan overtuigt de meest lawaaierige toestellen uit circulatie te nemen. Als ik de evolutie van de technologie, ook inzake vliegtuigmotoren, volg – dat probeer ik toch – meen ik dat wij stilaan, na een zekere overbruggingsperiode, klaar zijn om ervan uit te gaan dat ook op Zaventem vliegtuigen met een quota count van meer dan 8 – daar lijkt een grens te liggen inzake lawaaihinder – geleidelijk moeten afgebouwd worden. Uiteraard moet dit op termijn gebeuren en zonder aan de slagkracht van Zaventem te raken.

Ten slotte nog een laatste suggestie. Men zegt hier zeer gemakkelijk iets te willen doen aan de chartervluchten. Ik weet dat dit vooral in de zomermaanden zeer vervelend is. Ik woon en leef onder de

vliegtuigen, collega's, en u ook gedeeltelijk, mijnheer Laeremans. Niet alle aanwezigen kunnen dat zeggen. Wellicht kan dit voor een stuk verschoven worden. Uiteraard deel ik de opmerking die de heer Bonte heeft gemaakt, met name dat wij ons het sociale drama voor ogen moeten houden dat zich vandaag bij Sobelair afspeelt. Daaruit blijkt nog maar eens dat de maatschappijen met vliegtuigactiviteiten zeer kwetsbaar zijn.

Ten slotte wil ik ook nog zeggen dat een positieve bijdrage om een reële spreiding te verwezenlijken zou kunnen zijn dat wij een aantal infrastructuurwerken uitvoeren. Ik denk aan de IRS op baan 7, zodat die bij oostenwind kan worden gebruikt. Ik denk ook aan de aanleg van de taxi way, zodat men nu en dan ook de 25L zou kunnen aanwenden. Iedereen is het erover eens dat wij Zaventem verder moeten uitbouwen, maar dat zulks moet gebeuren met respect voor het evenwicht tussen ecologie en economie. Er moet maatschappelijke draagkracht aanwezig zijn.

Mijnheer de eerste minister – en deze boodschap geef ik mee vanuit de regio – Ik denk dat de meerderheid van de bevolking bereid is groot deel van de lasten te dragen, omdat men wel beseft welke belangrijke economische groei inzake tewerkstelling de luchthaven heden betekent.

01.08 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord préciser deux choses. En premier lieu, je n'habite pas dans une zone concernée par la dispersion des vols de nuit; je suis donc indépendant par rapport à ce problème. En deuxième lieu, je parle en mon nom personnel et je ne suis le porte-parole de personne.

Comme M. Bonte l'a très bien résumé, nous nous trouvons devant un dossier très délicat d'arbitrage entre la nécessité de développer l'emploi dans notre pays, notamment dans la zone centrale - le Brabant flamand ou Bruxelles - et la nécessité de respecter un minimum de qualité de vie pour des centaines de milliers de personnes. Il s'agit effectivement de centaines de milliers de personnes qui habitent le Brabant flamand ou Bruxelles. C'est important de le rappeler.

Je pense aussi que l'aéroport de Bruxelles a un avenir, et c'est une donnée fondamentale pour le développement de Bruxelles et des régions environnantes. Cependant, il n'a pas d'avenir dans la configuration de ses fonctions actuelles. Autrement dit, il faudra restructurer, à terme et progressivement, les fonctions de l'aéroport, en essayant de le faire avec le moins de pertes d'emplois possibles, et même, si c'est faisable, avec une croissance globale de l'emploi.

Ainsi, l'acceptabilité politique de l'aéroport en Brabant flamand et à Bruxelles restera acquise. Autrement, les gens iront un jour se coucher sur les pistes, ils détruiront des infrastructures de l'aéroport. Il faut en être bien conscient. Ceux qui rêvent que l'on va faire de Zaventem, un Heathrow, parce que les pistes permettraient de le faire, se trompent. Ces gens sont coupés de la population et il faut qu'ils remettent les pieds sur terre.

Nous devons surtout avoir une approche globale, qui suppose une étude globale et indépendante, afin d'essayer de répartir au mieux

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

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

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

Wij moeten vooral kiezen voor een allesomvattende aanpak, teneinde te trachten de diverse soorten luchtvervoer waaraan Brussel en ons land nood hebben

les différents types de transports aériens dont Bruxelles et notre pays ont besoin, tout d'abord sur les différents aéroports régionaux existants ou susceptibles d'être créés, mais en tenant également compte des synergies possibles avec les pays voisins.

Il est clair que, notamment suite au développement du réseau du TGV vers Paris, qui existe depuis longtemps, mais aussi, bientôt, celui vers Schiphol, Heathrow et Düsseldorf, nous avons intérêt à réfléchir à l'échelle de l'Eurorégion et à ne pas nous contenter uniquement de réfléchir à une meilleure division du travail entre aéroports, belge, flamand ou wallon - il n'y en a pas à Bruxelles, même si l'on parle de Bruxelles-National. Je crois que c'est fondamental.

Les Français ont aussi de gros problèmes de développement aéroportuaire, notamment à Lille. Cet aéroport pose, à une plus petite échelle, les mêmes problèmes que ceux rencontrés à Bruxelles-National. Il est aussi mal situé, par rapport aux habitants et aux activités de la ville. On est à la recherche d'un troisième site pour un aéroport de Paris. Il est donc clair que des synergies devraient pouvoir s'établir, notamment avec la France, mais peut-être aussi avec la Hollande, surtout depuis que la KLM et Air France se sont mariées.

Aussi, monsieur le premier ministre, il est particulièrement important que ceux qui réaliseront les études le fassent, bien entendu en concertation avec la Flandre, la Wallonie et Bruxelles, avec BIAAC et tous les secteurs industriels intéressés, mais soient surtout totalement indépendants par rapport aux lobbies et aux intérêts belges et soient également capables de réaliser une étude qui dépasse les cadres de nos frontières nationales.

Par ailleurs, certains modèles d'aéroport se sont développés pour desservir, sous une forme d'aéroport de proximité, de grandes agglomérations. Un des meilleurs exemples est le National Airport à Washington, qui dessert une grande quantité de vols de type moyen courrier pendant la journée mais qui est fermé la nuit. Je ne dis pas qu'il faut d'emblée fermer Zaventem pendant la nuit. Je pense qu'il importe surtout d'éviter de supprimer de l'emploi à court terme; mais, à long terme, il importe de chercher des solutions qui, à mon sens, doivent s'inspirer notamment de la division du travail qui existe entre le National Airport et le Dallas Airport à Washington, division du travail qui existe également dans de nombreuses autres villes dans le monde.

Avant de vous interroger, monsieur le premier ministre, je voudrais vous dire aussi que la façon dont M. Anciaux gère depuis quelques mois le dossier a créé une énorme méfiance parmi la population, à l'égard de tout ce que le gouvernement entreprend dans ce domaine. Certes, ce n'est pas votre faute. Je le lui ai d'ailleurs déjà dit. Donc, je ne m'en cache pas, mais sa façon de procéder - peut-être est-ce une question de communication, mais j'ignore pourquoi? - suscite une énorme méfiance dans la population. Il est important que les Flamands, les Bruxellois et les Wallons cessent d'avoir l'impression que, dans ce dossier, certains essaient de leur faire des enfants dans le dos.

Comme l'a dit Mme Lalieux, nous serons extrêmement vigilants. Il

te spreiden over de verschillende bestaande of nog te bouwen regionale luchthavens, daarbij echter ook rekening houdend met mogelijke

samenwerkingsverbanden met de buurlanden Frankrijk en Nederland. Wij hebben er belang bij om van een "Euroregiobenadering" uit te gaan.

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

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

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

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

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

Hoever staat het met de lopende studies? Kan men garanderen dat

est dans l'intérêt de Bruxelles que l'aéroport de Bruxelles-National se développe. Il est important que l'on puisse y développer le volume d'emploi global, ce qui ne signifie pas qu'il faille maintenir le même type d'emploi "ad vitam aeternam" dans cet aéroport, sous peine de courir tout droit au casse-pipe! En résumé, nous avons besoin de cet aéroport, nous voulons collaborer avec les Flamands et les Wallons au développement d'une bonne politique aéroportuaire, mais nous ne voulons pas que l'on continue à faire croire que nous refusons de supporter une part équitable des charges et que l'on essaye subrepticement de nous donner plus que notre part de charges en la matière.

Voici mes questions.

1. Les textes publiés ce week-end étant relativement sibyllins, le gouvernement a-t-il donné des garanties formelles à DHL? Personnellement, j'espère que DHL restera en Belgique. Donc, je soutiens le gouvernement dans ses efforts en ce sens, mais celui-ci a-t-il déjà reçu des garanties formelles, autres que générales consistant à dire que tout est négociable, par exemple?

2. Un deuxième aéroport national est-il toujours une hypothèse possible? Je n'y suis pas hostile. Il peut s'agir d'un aéroport existant qui serait transformé ou d'une autre solution. Mais je suis très heureux que vous ayez eu le courage, monsieur le premier ministre, de mettre les pieds dans le plat et de dire qu'il ne fallait pas exclure la possibilité d'avoir un deuxième aéroport national dans notre pays. J'ignore s'il en faut un ou pas. Des études indépendantes doivent le démontrer. Mais les tabous étaient à proscrire en la matière et votre grand mérite a été de casser ces tabous. Je vous en remercie et je vous en félicite.

3. Où en sont les études en cours? A-t-on la garantie que les personnes qui effectuent ces études sont indépendantes de BIAC? En effet, cette dernière a commis des erreurs manifestes d'investissement en 1996, 1997 et 1998. Si tout l'argent de BIAC avait été investi pour développer autre chose ailleurs, la situation serait meilleure. Bien entendu, je me méfie de BIAC qui essaie de rattraper une mayonnaise qu'il a fait tourner.

4. Monsieur le premier ministre, avez-vous des contacts internationaux, avec la France, les Pays-Bas, peut-être l'Allemagne et l'Angleterre pour essayer d'arriver à une politique aéroportuaire globale pour l'Eurorégion? Enfin, j'aimerais vous entendre répéter que vous allez travailler en concertation avec les Régions, dans un esprit de collaboration et de négociation et non pas comme M. Anciaux, dans un esprit de coups de force.

01.09 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le premier ministre, pour répondre au projet d'extension des activités de DHL, le gouvernement a fixé, le week-end dernier, le calendrier et la procédure de décision relative au maintien de la société allemande de courrier express à Bruxelles-National ou sa délocalisation sur un aéroport régional. Le 1^{er} septembre prochain, on saura si DHL peut garder Bruxelles-National comme centre opérationnel européen (option 1) ou si, faute d'accord, la délocalisation s'impose (option 2).

Pour la première option qui a toujours eu la préférence de DHL, cela

ze niets van doen hebben met BIAC dat nu probeert goed te maken wat het door slechte investeringen in de periode 1996-1998 heeft verknald?

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

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

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

suppose un accord avec les Régions, notamment sur les aspects environnementaux. La seconde option qui deviendrait, en l'absence d'un accord, la solution de rechange qui verrait l'un des huit aéroports régionaux ayant fait l'objet d'un rapport général de BIAC accueillir les vols de nuit de DHL.

Une étude définitive examinera les possibilités d'extension d'un aéroport régional, avec une attention particulière pour Bierset et Jehonville. Selon ce qui a filtré dans la presse, l'étude de BIAC aurait également porté son attention sur l'aérodrome militaire de Chièvres, utilisé par l'armée américaine aussi longtemps que le SHAPE est installé en Belgique, selon les termes de l'accord de 1967 entre la Belgique et le SACEUR.

Monsieur le premier ministre, pouvez-vous confirmer que l'étude de BIAC traite de l'aérodrome de Chièvres? Quelles sont les conclusions de BIAC sur le site de Chièvres? L'option 2 retenue par le Conseil des ministres n'exclut pas formellement un éventuel aménagement de Chièvres pour y héberger DHL. Une telle hypothèse est-elle crédible tant que le SACEUR n'a pas fait part de son intention de délocaliser le quartier général des forces de l'OTAN en Europe?

Enfin, pouvez-vous me confirmer que l'attitude de la Belgique vis-à-vis de l'Alliance atlantique et de son commandement militaire reste inchangée et que la convention de 1967 sera maintenue?

Le **président**: Madame Galant, je vous félicite, vous vous en êtes tenue au temps imparti. Vous êtes un exemple pour cette Maison!

Madame Nagy, il y a un petit problème en ce qui vous concerne. Vous avez introduit une interpellation à l'égard de M. Anciaux mais une partie de celle-ci concerne DHL, l'autre portant sur les vols de nuit et tout ce qui s'ensuit. Je vous propose d'adresser votre interpellation au premier ministre puisqu'on peut la joindre au train d'interventions de cette après-midi.

Vous poserez ensuite une question à M. Anciaux parce que vous n'avez pas l'autorisation de la conférence des présidents d'adresser votre interpellation à M. Anciaux.

01.10 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, la déclaration de majorité du gouvernement violet choisit de privilégier la dispersion et la répartition des nuisances aériennes, au mépris de données aussi élémentaires que la densité et le nombre de personnes affectées par les retombées négatives d'une décision publique. Je me réjouis d'entendre que le PS remet en question la dispersion, mais elle figure en tant que telle dans l'accord de la majorité violette. Nous verrons par la suite qu'il s'agit d'un élément important, qui va conditionner le développement futur d'une agglomération d'un million d'habitants. On considère aujourd'hui qu'il est normal de la survoler, en négligeant la règle valable dans l'ensemble des décisions relatives à l'infrastructure; à savoir: la prise en considération du risque, du nombre de personnes concernées, de l'individualisation des droits, mais aussi des critères d'équité qui sont d'application partout dans le monde, sauf à Bruxelles.

Je n'aime pas beaucoup opposer une décision environnementale à une décision économique, car je pense qu'un projet lié à l'économie et à l'emploi durable ne se réalise jamais si l'on n'intègre pas la dimension environnementale. Il ne me semble pas qu'investir dans

luchthavens.

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

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

01.10 Marie Nagy (ECOLO): In de regeringsverklaring wordt gekozen voor de spreiding en verdeling van de geluidshinder, zonder dat rekening wordt gehouden met elementaire gegevens zoals de bevolkingsdichtheid en het aantal personen dat met de kwalijke gevolgen van een overheidsbeslissing wordt geconfronteerd. Het verheugt mij dat de PS de spreiding opnieuw ter discussie stelt, maar dat principe is als zodanig in het paarse regeerakkoord opgenomen.

Ik weeg niet graag een economische beslissing af tegen

une société misant essentiellement sur le trafic aérien - alors que l'on connaît tous les problèmes que pose le transport aérien en termes environnementaux - soit une garantie de durabilité pour l'emploi. Il faut considérer l'ensemble des problématiques liées directement à cette question. Lorsque l'on entend les propositions de DHL, il convient de les mettre en parallèle avec les pertes d'emplois à la SNCB ou à la Poste, alors que l'on opère des investissements publics importants.

Comme l'emploi est une question très sensible, il faut traiter de ces sujets avec beaucoup de soin et de réflexion. On ne peut jamais opposer la dimension de la durabilité si l'on veut que les investissements soient aussi efficaces que possible.

Monsieur le premier ministre, durant le week-end, vous avez décidé d'envoyer un signal à DHL pour lui permettre de développer en Belgique - et, de préférence, à Bruxelles-National - son très grand centre de tri. Cette décision de principe revient à accepter les termes de la négociation imposés par DHL; à donner une préférence à Zaventem pour son développement, à mettre en question le quota non encore atteint des 25.000 vols de nuit, mais prévu dans le permis d'environnement de l'aéroport. Cela revient aussi à différer la question à une date postérieure aux élections régionales, puisque vous fixez à septembre 2004 le moment où chacun saura de quoi il retourne vraiment, et ce, quel que soit le scénario: que DHL développe, totalement ou partiellement, ses activités à Zaventem ou que des opérateurs délestés sollicitent un aéroport wallon.

Si l'on se réfère aux documents présentés par DHL et à l'interview qui paraît aujourd'hui dans le quotidien "Le Soir", on constate que DHL ne se contente pas de doubler les vols de nuits. En effet, M. de Buck ne s'engage pas réellement sur un nombre. Il dit que le plafond des 25.000 lui semble difficilement compatible avec les investissements consentis et que le nombre de vols pourrait aller jusqu'à 32.000, 34.000 voire 35.000. Autrement dit, DHL passerait donc de 16.000 mouvements à une fourchette oscillant entre 25.000 et 35.000 mouvements.

Par ailleurs, DHL demande également qu'on lui garantisse une liberté d'accès sur 30 ans sans limite du nombre de mouvements nocturnes, ce sans aucune restriction en matière de bruit émis la nuit par les avions au-delà des normes minimales à l'échelon européen.

Je voudrais vous poser cinq questions, monsieur le premier ministre.

Avez-vous assoupli votre position en ce qui concerne le plafond des 25.000 mouvements autorisés la nuit à Bruxelles-National?

Est-il exact que les membres du gouvernement considèrent que d'autres limitations des nuisances sonores instituées sous la précédente législature comme les quotas de bruits saisonniers et/ou par mouvement pourraient également être abrogés ou revus à la hausse? Une telle mesure a-t-elle été exigée par DHL?

Le gouvernement compte-t-il réellement se baser uniquement sur les études confiées à la BIAC pour prendre attitude dans ce dossier ou compte-t-il commander certaines études ne passant pas par la BIAC? Dans l'affirmative, le ministre peut-il me dire lesquelles?

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

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

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

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

De regering denkt er voorts aan een aantal nachtvluchten van

Le gouvernement pense-t-il réellement que des avions beaucoup moins bruyants, réduisant ainsi le volume de bruit émis, pourraient être mis sur le marché? De quelle manière le gouvernement envisage-t-il d'obliger DHL à acheter ce type d'avion?

Pour permettre à DHL de développer son trafic de nuit tout en limitant l'augmentation du nombre de vols de nuit à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, le gouvernement envisage de délocaliser les vols de nuit actuellement opérés par d'autres compagnies vers un ou plusieurs autres aéroports belges. Le ministre réalise-t-il qu'attribuer à DHL la totalité des 25.000 mouvements nocturnes, actuellement autorisés à Bruxelles-National, revient, en réalité, à permettre une augmentation du nombre de décollages nocturnes des avions de DHL, qui sont évidemment les plus bruyants, de plus de 50% par rapport au nombre de vols actuellement autorisés? Je souhaiterais avoir une réponse précise à ce sujet.

Je me permettrai d'ailleurs, comme le président l'a dit, d'interroger le ministre Anciaux sur la mise en œuvre de quatre nouvelles routes et sur son plan de dispersion. En effet, il me semble que, dans son avis, le Conseil d'Etat met le doigt sur un certain nombre de problèmes. Peut-être souhaitez-vous faire des commentaires à ce sujet. En tout cas, pour ma part, je voudrais que l'on me dise quels sont les liens entre les décisions prises ce week-end et la décision du ministre qui sera effective dès ce soir.

01.11 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, je souhaite soulever deux points. Tout d'abord, en ce qui concerne DHL, nous avons pris acte de votre décision qui, en tant que telle, n'est pas mauvaise de tenter de garder DHL chez nous, pour peu évidemment que des bons choix soient pris à partir du 1^{er} septembre. Mes questions sont simples et plusieurs rejoignent ce qui a déjà été demandé.

1. Est-il envisageable pour vous de remettre en question le seuil des 25.000 vols nocturnes par an sur Zaventem? C'est la question fondamentale à laquelle il faut nous donner une réponse. Nous verrons ainsi quelle direction nous risquons de prendre dans les possibilités d'extension.

2. Si l'on veut vraiment prendre une décision qui ménage les impératifs économiques et environnementaux, tout en faisant participer l'ensemble des acteurs tant institutionnels, Régions et Etat fédéral, que politiques, majorité et opposition, la méthode pour aboutir à cette décision me semble importante.

D'abord, comme M. de Donnea l'a demandé, à qui comptez-vous confier les études, si l'idée est de lancer des études complémentaires? On connaît les études de BIAC et sa subjectivité éventuelle vu son rôle très impliqué dans la gestion de l'aéroport de Zaventem. L'idée est de confier ces études à des acteurs les plus indépendants possible pour étudier comment envisager l'avenir de l'implantation de DHL de la manière la plus opportune.

Ensuite, ne faudrait-il pas saisir cette occasion pour avoir enfin ce débat que nous n'avons, selon moi, jamais approfondi suffisamment

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

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

Voorts ware het, afgezien van het DHL-dossier, nuttig te onderzoeken in welke richting men zich moet specialiseren, hoe de vluchten kunnen worden gespreid en welke specialisatiecapaciteit de diverse regionale luchthavens aankunnen. Ook de kwestie van de eventuele

chez nous et profiter des décisions que nous allons prendre par rapport à DHL pour mener un véritable débat sur une politique aéroportuaire à long terme chez nous, qui impliquerait à la fois l'ensemble des acteurs institutionnels – Régions/fédéral – et l'ensemble des acteurs politiques – majorité/opposition? En effet, il s'agit de décisions qui prennent des options pour un très long terme et vous devez obtenir une union sacrée des représentants politiques. J'estime que pour des choix de cette importance, les méthodes doivent être originales. Nous sommes prêts, en tant que parti de l'opposition responsable, à y participer dans ce cadre.

Enfin, en ce qui concerne les objets de cette conférence nécessaire sur l'avenir de la politique aéroportuaire, je crois qu'au-delà de DHL, il serait bon d'examiner les spécialisations à suivre, comment peuvent être répartis les vols, quelles capacités de spécialisations pourront être supportées par les différents aéroports régionaux. Ce serait l'occasion également pour nous – M. de Donnea l'a dit – d'avoir un débat sur l'avenir éventuel de ce troisième aéroport dont il a été question.

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

Sur le deuxième point, vu l'actualité, il me semble essentiel d'obtenir des réponses.

Vous qui aimez bien les grandes communications, je m'étonne qu'au-delà des multiples conférences de presse données au château de Grand-Leez, nous n'ayons pas entendu un mot sur la décision qui semble avoir été prise par le gouvernement, à savoir de retirer la décision du Conseil des ministres du 3 décembre. A priori, c'est une bonne nouvelle si ce n'est que, par ailleurs, nous savons qu'en agissant ainsi, vous laissez au ministre Anciaux la compétence de prendre seul les mêmes décisions, par arrêté royal. Bref, je m'étonne de la méthode visant à ne pas communiquer ce qui semblait avoir été l'essentiel des mesures annoncées.

Par ailleurs, j'aimerais savoir où en est la situation, décisionnelle et juridique, par rapport aux quatre nouvelles routes qui, comme par hasard, vont être décidées et vont être lancées ce soir, malgré toutes les interpellations que nous avons développées encore la semaine dernière devant le ministre.

Je résume ma position: existe-t-il oui ou non une décision du Conseil des ministres par rapport à ces quatre routes ou ce dossier relève-t-il de la seule compétence du ministre Anciaux?

En tant que premier ministre représentant le gouvernement, couvrez-vous les décisions qui viennent d'être prises?

Comment analysez-vous l'arrêt du Conseil d'Etat qui suspend ce plan parce qu'il le considère comme contraire aux intérêts des riverains, en reprenant d'ailleurs certaines de nos critiques, comme par exemple le fait que ce plan soit contraire aux critères de

toekomst van de derde luchthaven waarover men het heeft gehad, zou moeten worden besproken.

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

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

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

proportionnalité et qu'il implique aussi le survol des zones les plus densément peuplées? Comment considérez-vous le fait de reprendre deux des routes qui étaient prévues dans ce plan, lui-même suspendu par le Conseil d'Etat? Comment réagissez-vous devant le choix d'autres routes, sans que ce choix n'ait reçu l'aval du gouvernement?

Je m'étonne de la gestion de plus en plus chaotique de ce dossier où l'on va d'avancées en retraits, toujours dans un flou artistique total sur les volontés politiques. Je me demande ce qu'en pensent les ministres francophones. Je ne supporte pas l'hypocrisie: on prend la décision de retirer un plan en sachant que, de cette manière, on donne un blanc seing aux actions du ministre de la Mobilité. J'aimerais donc savoir si vous couvrez oui ou non cette décision et comment vous l'analysez, eu égard à l'arrêt du Conseil d'Etat. Je pense à tout le moins que, dans un Etat de droit, nous sommes tenus de respecter les arrêts d'une juridiction indépendante. Il serait d'ailleurs bienvenu d'en relire les motivations.

01.12 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, ik heb met mevrouw Nagy het volgende afgesproken.

01.12 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: J'ai convenu d'un certain nombre de choses avec Mme Nagy.

Concernant le plan de dispersion, j'ai convenu avec Mme Nagy qu'un débat ultérieur sera organisé avec le ministre de la Mobilité.

Je voudrais néanmoins souligner qu'une décision du Conseil des ministres a été prise samedi et qu'elle a donné lieu à un communiqué de l'agence Belga. Tout en respectant l'arrêt du Conseil d'Etat, le ministre a la possibilité de poursuivre le plan de dispersion, comme annoncé, en tenant compte des remarques émises. En effet, le Conseil d'Etat n'a jamais interdit de disperser: il a demandé de mieux motiver; ce qui a été fait. Le Conseil d'Etat a également demandé de prendre des dispositions plus claires sur le plan de la sécurité; ce qui a aussi été fait.

Dès lors, Mme Milquet a tort quand elle dit que le Conseil d'Etat a interdit de disperser. Le Conseil d'Etat a seulement demandé de mieux motiver et de prendre davantage de mesures sur le volet des dispositifs de sécurité. Ces deux points ont été respectés par le ministre de la Mobilité. Ce sont ces précisions qui, avec l'aval du Conseil des ministres, ont été communiquées samedi à l'agence Belga.

Voilà pour le plan de dispersion.

Monsieur le président, je propose que davantage d'éléments, d'argumentations et d'informations soient donnés par le ministre de la Mobilité, au sein de votre commission, je suppose dans les prochains jours.

Ik wil het nu hebben over het voornaamste onderwerp van de verschillende interpellaties, namelijk de beslissing over DHL.

Mijnheer de voorzitter, dit is de eerste keer sinds de start van de nieuwe regeerperiode dat ik hier vandaag terug in de commissie voor de Infrastructuur verschijn. Ik stel een manifeste verandering vast

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

Je constate que la commission s'est réellement métamorphosée. Ces dernières années, j'ai été assailli de questions sur les nuisances et la nécessité de disperser les vols de nuit.

van het klimaat binnen deze commissie. Vele collega's, die hier altijd aanwezig zijn, zoals mijnheer Cortois en mijnheer Bonte, zullen dat onderkennen en mijnheer Laeremans zal het wat moeilijker hebben om toe te geven - in zijn binnenste zal hij het wel eens zijn met mij - dat de commissie een gedaanteverwisseling heeft ondergaan. De voorbij jaren werd ik vooral achtervolgd door de hinder rond Zaventem, de nachtvluchten en de noodzakelijke spreiding van deze nachtvluchten. Vandaag is dat niet meer het geval, mijnheer voorzitter.

Vandaag is bij diegenen die de laatste jaren interpellaties hebben gehouden en vragen hebben gesteld over de hinder rond de luchthaven, plots niet veel sprake meer over deze hinder. Het belangrijkste thema van de verschillende interpellanten is plots de tewerkstelling geworden en terecht zou ik zeggen. De kunst van de politiek zou erin moeten bestaan om de tewerkstelling in en rond Zaventem veilig te stellen en dat met een zo laag mogelijke hinder. U zal van mij aannemen dat ik dus even wou opmerken dat de verandering van het klimaat binnen deze commissie zo kenschetsend is vergeleken met wat wij tijdens de voorbije maanden en jaren hebben meegemaakt.

De regering heeft ten eerste gezorgd voor het verder spreiden van de vluchten en dus ook het spreiden van de hinder - de heer Anciaux zal daar de nodige uitleg over geven - en zij heeft daarbij uitgevoerd wat zij had beloofd bij de start van de nieuwe regeerperiode.

De regering wil nu tevens de zekerheid geven aan DHL dat zij de uitbreiding die zij plant in België tot stand kan brengen. Dat is geen eenvoudige beslissing, want DHL is, zoals u weet, opgegaan in een nieuwe groep, samen met Danzas en met Deutsche Post en zij is thans de grootste logistieke onderneming in de wereld. DHL, als grootste logistieke onderneming, heeft reeds een operationeel centrum en haar administratief hoofdkwartier in België en in Zaventem.

Zij heeft nu de beslissing genomen om, gelet op het feit dat zij samen met Danzas en Deutsche Post in één grote groep is opgegaan en met het oog op haar expansie in de komende jaren, zo snel mogelijk een keuze te maken over de vestigingsplaats van het operationeel centrum van gans het Europese netwerk. Ik heb het niet over het administratieve centrum dat in Zaventem is gevestigd en waar geen discussie over bestaat. Het gaat over het operationele hoofdkwartier van de nieuwe groep, die uiteraard veel groter is dan de vroegere DHL, omdat nu ook de activiteiten van Danzas en Deutsche Post erin zijn ondergebracht. Deze groep wil dus met andere woorden haar operationeel hoofdkwartier in België vestigen.

België geniet de voorkeur. Op de Ministerraad van dit weekend hebben we een kaderbesluit aangenomen waarin wij de garantie, de waarborg geven aan DHL dat zij haar operationele hoofdkwartier voor het Europese netwerk in België kan vestigen en tot stand kan brengen. Hierdoor is er dus met andere woorden geen nood om dat in een ander land van de Europese Unie - laat staan in een van onze buurlanden - te doen.

Heel belangrijk daarbij is de reactie die er na onze beslissing gekomen is van DHL. Die reactie was positief. DHL heeft na het

Subitement, le thème de l'emploi prime, à juste titre d'ailleurs. Nous devons préserver l'emploi à Zaventem en occasionnant le moins de nuisances possibles. C'est la raison pour laquelle le gouvernement veille à disperser les vols et les nuisances.

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

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

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

nemen van ons kaderbesluit meegedeeld dat dit een positief en duidelijk signaal was vanwege de Belgische autoriteiten om het hoofdkwartier van DHL in België te installeren en in de toekomst verder uit te breiden. Men maakt daarbij gewag van een substantiële uitbreiding van zowel de directe als de indirecte tewerkstelling. Gemeenzaam zegt DHL daarover dat dit op termijn – niet nu, maar op termijn – zou kunnen leiden tot ongeveer een verdubbeling van zowel de directe als de indirecte tewerkstelling van het huidige operationele hoofdkwartier dat in Zaventem gevestigd is.

Het is een daad van goed bestuur. Wanneer de regering geconfronteerd wordt met een wereldleider op het vlak van de logistiek – en wij liggen in het logistieke hart van Europa – dan is het evident dat wij er alles aan doen om dat bedrijf, dat een enorme expansie voorziet in de komende jaren, de kans te geven om dat te doen in ons land, in België en in eerste instantie op de plaats waar dat bedrijf vandaag gevestigd is, namelijk Zaventem. Zij zijn vandaag gevestigd in Zaventem. Wij hebben dit weekend ook beslist dat de eerste fase van die uitbreiding gerust en zonder enig probleem in Zaventem kan gebeuren, binnen de bestaande beperkingen die vandaag in Zaventem gelden.

U kent de bestaande beperkingen die vandaag in Zaventem gelden. Het zijn er grosso modo twee.

Ten eerste is er het aantal bewegingen. Daarop staat een aantal.

Ten tweede is er de totale quota count. Dat is de totale geluidsuitstoot die over een jaar tijd in een bepaalde periode, meer bepaald de nacht, wordt gemaakt. Dit is ook beperkt tot 84.500 quota count. Dat is de optelsom van de geluidsuitstoot die elk vliegtuig maakt. De geluidsuitstoot die elk vliegtuig maakt hangt – zoals u weet – niet alleen af van het soort vliegtuig, maar ook van het ladingspercentage. Hoe groter de load, de lading van een vliegtuig is, hoe hoger uiteraard de quota count is. Men kan dus een zeer geluidsvriendelijk toestel hebben met een hoge quota count, maar door een beperkte load, een lage gebruikte capaciteit kan men een lage geluidsuitstoot hebben. Dat zijn grosso modo de twee grote begrenzings die wij vandaag kennen.

Mijnheer de voorzitter, de beslissing die wij hebben genomen en die ik nog even wil toelichten, geeft aan DHL de zekerheid dat zij hun uitbreiding in Zaventem kunnen doen, wanneer daarover uiteraard een akkoord wordt bereikt tussen alle actoren die te maken hebben met Zaventem.

Indien dat om een of andere reden niet kan – als andere argumenten de bovenhand halen – geeft het de zekerheid dat wij parallel klaar zullen zijn met de keuze van wat wij gemeenzaam zijn gaan noemen “een tweede exploitatiezetel” voor de luchthavenuitbater BIAC. Op dit moment willen wij de zoektocht naar een locatie voor die tweede exploitatie beëindigen. Dat is de beslissing die wij hebben getroffen.

Ten eerste, wij geven DHL vandaag de garantie dat het operationeel hoofdkwartier voor haar Europese netwerk in België kan blijven.

Ten tweede, wij zeggen dat de eerste fase van de uitbreiding in de komende jaren gerust kan gebeuren in Zaventem. Wij hebben immers geanalyseerd dat dit gerust binnen de twee geldende beperkingen kan, namelijk het aantal bewegingen en de totale geluidsuitstoot tijdens een bepaalde periode, meer bepaald de nacht.

Intervenir, DHL a la certitude que nous proposerons un deuxième siège d'exploitation pour BIAC.

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

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

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

DHL et les autorités régionales ont réagi positivement à notre proposition. Il s'agit à présent de mettre les cinq acteurs sur la même longueur d'ondes avant le mois de septembre 2004. Nous sommes cependant réalistes et conscients qu'il n'y aura peut-être pas d'accord. C'est la raison pour

Ten derde, wij gaan onderhandelen met alle actoren, dus ook met de Vlaamse en de Brusselse regering, met BIAC en met DHL. Er zal dus een akkoord nodig zijn tussen de vijf actoren en wij wensen dat tot stand te brengen voor 1 september aanstaande. Deze onderhandelingen worden onmiddellijk aangevat en de regering heeft beslist een aantal punten ter tafel te brengen.

Het gaat immers niet alleen om de uitbreiding van DHL. Als deze uitbreiding in Zaventem gebeurt, dient dit in omstandigheden waarbij de globale geluidsoverlast in en rond de luchthaven kan worden teruggedrongen. Dat is waarover wij jarenlang in en buiten de commissie hebben gediscussieerd.

Dit is ook de reden waarom wij in onze beslissing heel duidelijk een aantal bepalende elementen hebben aangegeven voor de onderhandelingen. Een eerste mogelijkheid bij uitbreiding in Zaventem is de verplaatsing van andere activiteiten. Wij zullen de wenselijkheid en mogelijkheid hiervan nagaan. Wij zouden ook bestaande vluchten kunnen verschuiven, waardoor wij een langere geluidsluwte kunnen creëren in en rond de luchthaven. Wij kunnen ook bijkomend investeren in de luchthaveninfrastructuur zelf.

Alleen al de lengte van een opstijg- of landingsbaan is natuurlijk heel bepalend voor de geluidsoverlast die in de omgeving wordt veroorzaakt.

Ten vierde, wij willen ook onderhandelen over het verstrengen van de individuele quota count, de individuele uitstoot van geluid van vliegtuigen. Dat wordt ook mee bepaald door de loadfactor, het percentage van de laadruimte van het vliegtuig dat wordt gebruikt. Ik wil ook even aanhalen dat DHL de voorbije jaren al ernstige inspanningen heeft geleverd, al was het maar door een groot deel van de vloot van oude Boeiings te vervangen door nieuwe 757's die een quota count hebben van ongeveer vier, en als de laadruimte niet volledig wordt gebruikt, beneden de vier. Er zijn echter ook nog altijd toestellen zoals de Mac Donald Douglas die voor intercontinentaal vervoer wordt gebruikt en ook de A300 die wordt gebruikt voor de aanvoer van de buitenkant van Europa die een quota count kennen van ongeveer 12 of zelfs meer.

Ten vijfde, wij hebben voorts ook aangegeven dat wij een uitbreiding mogelijk willen maken mits een verlaging van het globale geluidsquotum. Dat globale geluidsquotum ligt nu op 84.500 voor de nacht in Zaventem. Dat kan pas worden teruggebracht bij een modernisering van de toestellen, bij een verdere investering in geluidsarme toestellen van de nieuwe generatie, waarbij ook rekening zal worden gehouden met het zogenaamde hoofdstuk 4, chapter 4. Dat is de internationale Bijbel van geluidsnormering op internationaal vlak die de meest strenge benadering is die wij nastreven.

Dat is de eerste optie die wij hebben. U hebt ook de positieve reactie van DHL en van de verschillende regionale overheden gezien. Wij gaan aan tafel zitten om te zien of de bijkomende fases van de uitbreiding effectief kunnen gebeuren in Zaventem in omstandigheden waarbij in elk geval de globale geluidsoverlast verder wordt teruggedrongen in en rond Zaventem. Wij gaan daarbij niet uit van een aantal oekazes. Wij gaan daarbij uit van de vijf

laquelle nous recherchons, en parallèle, un deuxième site d'exploitation éventuel pour BIAC. Si aucun accord n'intervient dans les six mois, la solution de rechange que nous proposerons à DHL sera alors déjà prête.

instrumenten die ik zojuist heb aangehaald. Wij vertrekken dus niet van zaken waarover wij het niet willen hebben. Waar wij het niet over willen hebben is dat de geluidsoverlast en de werkzaamheden toenemen rond Zaventem. Waar het moet over gaan is het mogelijk maken van de uitbreiding met de vijf instrumenten die ik heb genoemd. Die zijn niet limitatief en die kunnen ervoor zorgen dat de totale geluidsoverlast kan worden ingekrompen.

Tegelijkertijd is het echter mogelijk – dat is een heel belangrijk onderdeel van de beslissing – dat de onderhandelingen geen resultaten opleveren. De Gewesten kunnen bijvoorbeeld een strengere benadering hebben dan wij DHL kan menen dat er onvoldoende flexibiliteit in het uiteindelijk akkoord zit. Het zou dus kunnen zijn dat er op een bepaald ogenblik geen akkoord inzit. Wanneer men onderhandelingen over een akkoord start, weet men nooit met 100% zekerheid of het zal lukken.

Om met andere woorden geen zes maanden tijd te verliezen tussen het opstarten en het besluiten van de onderhandeling – want dat zal een aantal maanden in beslag nemen – hebben wij de beslissing genomen om in diezelfde tijd, op basis van de studie die nu reeds verricht is, te onderzoeken waar eventueel een tweede exploitatiezetel van BIAC zal komen. Niet van DHL, want dit is een private onderneming die zegt dat, om economisch te kunnen werken, het maar een zetel, een operationeel hoofdkwartier nodig heeft. Geen twee of drie of vier...

De tweede exploitatiezetel van BIAC zal gebruikt worden indien er voor 1 september geen akkoord zou kunnen bereikt worden tussen de vijf actoren over de uitbreiding van DHL in Zaventem. Als er om een of andere reden geen akkoord komt met betrekking tot Zaventem, dan zal de keuze gemaakt zijn over waar de tweede exploitatiezetel zou kunnen komen.

Waarom is het nodig om dit nu te doen mijnheer de voorzitter? Als men klaar wil zijn tegen 2010, op het ogenblik dat die uitbreiding van DHL er komt, dan moet men nu in 2004 een beslissing nemen omdat de nodige infrastructuurwerken jaren en jaren in beslag zullen nemen. Het gaat hier niet om een kleine investering.

BIAC a réalisé une étude dont elle a rendu les résultats publics, voici quelques jours, dans un communiqué très détaillé. Cette société y fait part des résultats de son étude concernant huit sites possibles pour son deuxième siège d'exploitation en Belgique.

BIAC a utilisé tous les paramètres nécessaires pour semblable étude, comme le nombre de gens concernés par ces nuisances sonores, le nombre d'hectares de terrains nécessaires, les coûts afférents à la création de ce deuxième siège d'exploitation, etc.

Ces huit sites ont fait l'objet d'une étude détaillée, tant en Flandre qu'en Wallonie. En fonction de la situation particulière de l'aéroport et des infrastructures existantes, les coûts variaient de 1,53 milliard d'euros à 2,2 milliards d'euros.

Mijnheer de voorzitter, de conclusies die BIAC vorige week bekend maakte over haar studies rond deze acht mogelijke vestigingsplaatsen gaan grotendeels over regionale of militaire

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

Les conclusions rendues publiques la semaine dernière par BIAC à propos des études

luchthavens. Ze hebben voorlopig geen "greenfields" onderzocht. Met "greenfields" wordt een plaats bedoeld – in het Gents noemen ze dat een blet, maar ik weet niet of u het verstaat als ik dat woord gebruik – waar op dit ogenblik niets bestaat. Dat hebben ze dus niet onderzocht. Ze hebben voornamelijk bestaande regionale en militaire luchthavens onderzocht. Hun conclusie is dat de kostprijs van een tweede exploitatiezetel oploopt van 1,53 tot 2,2 miljard euro, afhankelijk van het aantal mensen dat woont rond de luchthaven, de investeringen die moeten gebeuren en de bestaande infrastructuur.

Wij hebben nu beslist dat wij uiteraard – want daar heeft mijnheer de Donnea 100% gelijk – met medewerking van een internationaal expert, maar ook met medewerking van andere experts, zowel BIAC als het betrokken Gewest of de betrokken Gewesten, een bijkomende studie gaan doen. Dit was een algemene studie, waarbij een aantal voorkeuren zijn geuit, onder meer Bierset, Gionville, en eventueel de ontwikkeling van een nieuwe "greenfield", dat kan bekeken worden.

De bedoeling van deze tweede, meer gedetailleerde studie, waarvan de internationale expertise de basis vormt, is om aan de regering een locatie te geven van een mogelijke tweede exploitatiezetel voor BIAC, die we gaan weerhouden op 1 september, indien er geen akkoord is rond de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem.

Het is om die reden dat ook DHL positief op de beslissing heeft gereageerd. Omdat DHL de zekerheid heeft dat op 1 september ofwel de uitbreiding in Zaventem mogelijk is op basis van een globaal akkoord dat afgesloten is tussen de 5 actoren, waarbij het probleem van de geluidsoverlast een heel belangrijk element vormt, want die geluidsoverlast moet naar beneden, en daar zullen dus ook inspanningen moeten gebeuren, ook door DHL, ofwel, als dit akkoord er niet is, dat wij beginnen met het nemen van de verschillende stappen die nodig zijn om die tweede exploitatiezetel tot stand te brengen.

In dat verband, op basis van de studies die nu al gedaan zijn, hebben wij al de beslissing genomen dat, indien wij overgaan tot een tweede exploitatiezetel, BIAC zal instappen in het kapitaal van de weerhouden luchthaven. Dat kan, ik herhaal het nogmaals, een regionale luchthaven zijn, of een "greenfield". Zodoende wordt het met andere woorden effectief een tweede exploitatiezetel van de huidige Nationale Luchthaven, van BIAC. Ten slotte gaat het om een activiteit die vandaag bij BIAC, zijnde op de Nationale Luchthaven, gebeurt.

On peut évidemment dire – comme je l'ai aussi lu dans la presse – que nous n'avons pas pris de décision et qu'elle ne sera prise qu'en septembre. Ce n'est absolument pas exact. La décision est très claire. D'abord, nous donnons la garantie à DHL de pouvoir procéder à l'extension. Ensuite, la première phase de l'extension peut se faire à Zaventem, dans les limites existantes dont je vous ai parlé. Enfin, l'extension ultérieure, pour les années 2010 et suivantes, se fera aussi en Belgique, normalement à Zaventem si on trouve un accord entre les cinq acteurs. Pour ce faire, il faudra naturellement que les nuisances sonores globales diminuent, notamment grâce à des investissements particuliers touchant l'infrastructure mais aussi les utilisateurs de l'aéroport. Si cet accord n'est pas possible entre tous les acteurs, si l'on ne peut avoir toutes les certitudes et garanties

relatives aux 8 lieux d'établissement possibles concernent en grande partie des aéroports militaires ou régionaux. Aucun "greenfield" n'a fait, à ce jour, l'objet d'une étude. Un "greenfield" constitue un site actuellement inoccupé. Selon les conclusions de BIAC, le coût d'un second siège d'exploitation serait de 1,53 à 2,2 milliards d'euros, selon le nombre des riverains, les investissements qui seront nécessaires et l'infrastructure existante.

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

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

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

nécessaires, nous serons prêts, avant le 1er septembre, à proposer un choix clair pour un deuxième site d'exploitation. On pourrait alors lancer immédiatement l'opération pour que ce deuxième siège de BIAC soit installé. Voilà la décision du gouvernement.

Mijnheer de voorzitter, ik ben tevreden dat DHL hierop positief heeft gereageerd en heeft besloten deel te nemen aan de onderhandelingen en dat zij in deze kaderbesluiten kunnen komen.

Ten tweede, volgens de informatie waarover ik beschik, zullen de regionale overheden positief reageren en zijn zij bereid om binnen deze kaderbeslissing te werken aan een oplossing voor dit dossier.

Mijnheer de voorzitter, voor het overige neem ik aan dat rond de problematiek van het spreidingsplan zelf de heer Anciaux meer toelichting zal geven. Ikzelf heb al aangegeven dat wij zaterdag tijdens de Ministerraad de juiste beslissing hebben getroffen. Hierover is trouwens een persmededeling van de regering verschenen.

De **voorzitter**: Collega's, wij hadden minister Anciaux gevraagd tegen 16.00 uur. Het is al een stuk later en ik dring erop aan dat men compact is in zijn reactie.

Je demande à nos collègues d'être concis en ce qui concerne leurs réactions à la déclaration du premier ministre.

Nous avons prévu M. Anciaux à 16 heures et je crois que si l'exactitude est la politesse des rois cela n'empêche pas les parlements d'essayer de l'être.

Mag ik ervan uitgaan dat iedereen die het woord heeft gevoerd zal reageren? Ik zal de chronologie van de sprekers volgen.

01.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, u bent begonnen met een vrij wereldvreemde vaststelling. U zei: "Tiens, dat is hier nogal veranderd. Die commissie spreekt niet meer over hinder." Maar over de hinder heeft de kiezer zich ondertussen al uitgesproken. Mevrouw Durant, de grote oorzaak van de hinder, van het concentratiebeleid, is verdwenen, want de Agalev'ers en Ecolo hebben een klap van jewelste gekregen.

De oorzaken van de grote problemen, onder meer ook uw kabinetschef, de heer Coene, en uw eigen voortvarendheid in de zaak van het concentratiebeleid, zijn weggenomen. Het beleid moest wel van koers veranderen, onder meer omdat het hof van beroep van Brussel u zeer terecht verplicht heeft te spreiden.

Intussen is er een begin van spreidingsbeleid in aantocht. Uiteraard is de stemming dan anders. Over dat spreidingsbeleid hebben wij in deze commissie al vier of vijf debatten gevoerd. De voorzitter kan dat getuigen. Die debatten gingen specifiek over de lawaaihinder. Zo heel veel is er dus ook weer niet veranderd. Wij zijn daarmee nog altijd intensief bezig.

Een echte maximale spreiding is er tot nu toe niet. Daarvoor zijn er een aantal belangrijke infrastructuurwerken nodig. Daarover bent u vandaag opnieuw veel te vaag geweest.

Ten tweede, u hebt vandaag al niet veel meer gezegd dan wij al

eveneens de deelname van BIAC aan de tweede vestiging afronden.

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

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

wisten. Wij hebben van het internet uw beslissing van afgelopen vrijdag geplukt. Vandaag hebt u daar zeer weinig aan toegevoegd. U hebt zeker niet geantwoord op heel veel vragen die gesteld werden. Dat betreurt ik ten zeerste.

Wat dat betreft, zegt u dat we geen tijd zullen verliezen. U zal de tijd in de komende maanden nuttig besteden aan een studie. Maar u hebt al heel veel tijd verloren. U wist sinds februari 2003 dat DHL uitbreidingsplannen had. U hebt dus een heel jaar verloren. U hebt ondertussen geen ernstig dossier gemaakt. U hebt geen ernstige documenten van DHL. Er ligt niks. U hebt een jaar lang struisvogelpolitiek gevoerd, waardoor wij vandaag uiteindelijk geen stap verder staan.

De onzekerheid blijft bovendien bestaan. Daarstraks werd hier gezegd dat die onzekerheid dodelijk is. Toch zegt u vandaag opnieuw dat het acht maanden zal duren eer er beslissingen zullen vallen. Ondertussen blijft er een fenomenale onzekerheid bestaan, waarbij nog altijd de mogelijkheid blijft bestaan dat een totaal nieuwe luchthaven wordt gebouwd in Wallonië met Vlaamse centen, waarbij een zeer groot deel van de trafiek van de cargo van Vlaanderen naar Wallonië zal verhuizen, evenals de arbeidsplaatsen die daarmee gepaard gaan. Die onzekerheid hebt u vandaag absoluut niet weggenomen.

Ik heb u cijfers gevraagd en het dossier van DHL. U hebt enkel het dossier van BIAC aangekondigd. Dat is al iets. Het bevat al enkele conclusies, maar het lijkt mij veel te weinig. De gegevens van DHL moet u aan ons overmaken. Het kan niet dat wij acht maanden lang een diepvriespolitiek meemaken waarbij het Parlement, waarbij de oppositie verstoken blijft van de elementaire dossiers van DHL. U moet die documentatie geven. Ik doe een beroep op mijn parlementair controlerecht om die documenten op te eisen. U moet het Parlement inlichten over wat DHL juist vraagt. Het gaat niet op dat u die informatie verstoken blijft houden voor de parlementsleden.

Ik had u ook gevraagd naar duidelijkheid in verband met de aansluiting van de luchthaven op het HST-netwerk. Dat kan zeer belangrijk zijn in het verhaal van DHL, want dat kan een belangrijke vervangende functie hebben voor transport. Daarover hebt u zelfs niets gezegd. U hebt in uw vorige regering de plannen van de HST opgeschoven van 2002 naar 2020. Ondertussen, nu dat dossier zo belangrijk is geworden, zwijgt u daarover.

Ook minister Anciaux is hier aanwezig. Hij heeft voor Ring-TV verklaard dat het opschuiven naar september voor hem al te doorzichtig is. Hij heeft gezegd: "Zodra er een akkoord is, en hopelijk is dat veel vroeger, dan gaan wij onmiddellijk daarmee door." Mijn vraag aan u is opnieuw: waarom wacht u tot september om dat mee te delen, als er in mei, april of maart een akkoord is? Wat zult u doen? Ik geef het ook mee aan de minister van Mobiliteit. Misschien zal die er eventueel op antwoorden. Waarom wil u per se wachten tot september en de bevolking in onzekerheid laten? Wij zijn in elk geval niet tevreden met uw antwoord. Wij dienen een motie in waarin wij snel duidelijkheid vragen en wij eisen dat de gegevens die wij hebben opgevraagd aan het Parlement ter beschikking worden gesteld.

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

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

01.14 Geert Bourgeois (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, eigenlijk komt uw antwoord erop neer dat u zoveel mogelijk, zoniet alles, in het werk zult stellen om DHL in België te houden. U hebt niet gezegd dat u kunt verzekeren dat DHL in Zaventem blijft. U hebt ook niet gezegd dat dit uw ambitie is. U hebt gezegd dat u ernaar streeft om DHL in België te houden. Dat hebt u gezegd. Ik heb u heel goed gehoord, mijnheer de eerste minister.

01.15 Eerste minister Guy Verhofstadt: (...) optie en de andere is een bijkomende. (...)

01.16 Geert Bourgeois (N-VA): Mijnheer de eerste minister, blijf een beetje voorzichtig in uw bewoordingen. Dit is een dialoog en u hebt niet eens op mijn vragen geantwoord. Als iemand zich al iets mag aanmatigen in deze zaal, dan bent u de laatste om dat te mogen doen. Ik heb u vijf concrete vragen gesteld. U hebt op geen enkele geantwoord. Voor u het Parlement de les spelt, mijnheer de eerste minister, moet u een klein beetje voorzichtig zijn in uw bewoordingen. U bent vergeten wat u in uw rol als oppositieleider gedaan hebt. U bent vergeten wat de waarde en het belang van dit Parlement is. U bent vergeten dat een communiqué van Belga iets anders is dan hier informatie verstrekken.

01.17 Eerste minister Guy Verhofstadt: (...)

01.18 Geert Bourgeois (N-VA): Mijnheer de eerste minister, u komt hier zeggen dat DHL daar positief op reageert. Welnu, de Franstalige kranten koppen vandaag iets anders. "DHL ne promet pas de rester en Belgique." Dat is de kop van vandaag in een Franstalige Belgische krant. U hebt dus geen akkoord. U zegt dat u zult onderhandelen met DHL, maar wat u zegt is helemaal niet zo evident. Neem het mij niet kwalijk, maar ik neem al die positieve reacties met een korrel zout. Het is niet zeker dat zij in België blijven, als het niet Zaventem wordt. Dat is de rode draad.

Mijnheer de eerste minister, later onderhandelen is te laat. U moest al een studie hebben. Ik heb u gevraagd wanneer u dit dossier ontvangen hebt. Het is van begin 2003. U durft het niet te bevestigen. In een snel en efficiënt bestuur had u nu al resultaat moeten hebben. U had rapporten moeten hebben over de mogelijkheden inzake nachtvluchten, verschuivingen van nachtvluchten, de bijkomende ontsluiting van Zaventem door middel van het spoor, ecologische beperkingen van vliegtuigen, lawaai, nieuwe technologieën, andere landingsbanen enzovoort. U hebt dit allemaal niet. U kunt op dit ogenblik niet verzekeren dat DHL in Zaventem blijft.

Mijnheer de eerste minister, het bedrijf, de werknemers en de omwonenden vragen rechtszekerheid. Als DHL nu investeert, plannen maakt en een bedrijfsplan heeft, dan moet u zeggen of zij de kans krijgen om uit te breiden en bijkomende tewerkstelling te creëren.

U garandeert dit niet. De toestand is hoogst onzeker. U hebt het debat publiek gevoerd zoals altijd, op de markt, zoals aan de toog in een café. Vandaag nog zegt DHL dat het absoluut niet zeker is dat ze hier blijven. Dat is het resultaat van de manier waarop u dit dossier

01.14 Geert Bourgeois (N-VA): Le premier ministre déclare qu'il est déterminé à mettre tout en œuvre pour que DHL reste en Belgique. En Belgique, a-t-il bien dit; ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd...

01.16 Geert Bourgeois (N-VA): J'ai posé cinq questions concrètes au premier ministre mais il n'a répondu à aucune d'entre elles.

01.18 Geert Bourgeois (N-VA): Il qualifie la réaction de DHL de positive mais aujourd'hui, les quotidiens francophones titrent: "DHL ne promet pas de rester en Belgique". Donc, je pense que cette "réaction positive" est loin d'être établie. La vérité, c'est que si DHL ne peut étendre ses activités à Zaventem, elle ne restera probablement pas en Belgique. Le premier ministre ne peut garantir que DHL restera en Belgique. Ce que demandent en premier lieu les entreprises, les travailleurs et les riverains, c'est une sécurité juridique. Or le premier ministre ne leur donne pas cette sécurité. Nous plaçons, nous aussi, en faveur d'un équilibre entre écologie et économie mais pour cela, il faut qu'il y ait une économie.

aangepakt hebt. Welnu, mijnheer de eerste minister, die welvaart, die tewerkstelling van zoveel duizenden mensen, die toekomstige welvaart, dat is uw verantwoordelijkheid, de verantwoordelijkheid van de VLD. Wij zijn nooit van standpunt veranderd. Wij pleiten voor evenwicht tussen economie en ecologie. Daarvoor moet u natuurlijk nog een economie hebben.

01.19 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, wij hebben hier ook een gedaantewisseling meegemaakt van de eerste minister. In 2002 zwoer de eerste minister nog bij Schiphol, bij concentratie. Er was een regeringscrisis nodig om de eerste minister te doen beslissen tot spreiding. Ondertussen slaagt de regering er niet in te beslissen tot de noodzakelijke investeringen voor een volledige spreiding. Minister Anciaux heeft ons dat bevestigd tijdens een vorige interpellatie in de commissie voor Infrastructuur.

Ten tweede, mijnheer de eerste minister, verbergt u dat voor DHL de keuze niet tussen Zaventem of een tweede site in België gaat maar tussen Zaventem of elders in Europa. Die tweede exploitatiezetel van BIAC waar u zo vurig over spreekt, dat is een afleidingsmanoeuvre. Ik zou u willen vragen of die tweede exploitatiezetel er komt, ook als DHL beslist er geen gebruik van te maken.

01.20 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de premier, ik zal niet ingaan op uw kwalificatie van deze commissie als één die nogal een gedaantewisseling ondergaan heeft. Ik herhaal wel dat ik nogal wat wispelturigheid gezien heb in de voorbije dagen en weken in de standpunten van een aantal vooraanstaanden. Ik wil de leden van de commissie er toch nog eens op wijzen dat de minister-president van Vlaanderen, die toch wel iets te zeggen heeft inzake economische ontwikkeling en investeringen, er op een bepaald moment voor pleitte om DHL naar Wallonië te brengen in ruil voor een aantal investeringen.

Mijnheer de premier, als wij hier in de vorige legislatuur dikwijls in zijn tussengekomen, dan was dat het gevolg van een zeer scherp pleidooi, tot op het einde vastgehouden door de bevoegde minister, voor een verbod op nachtvluchten waarover ik steeds gezegd heb dat het een economisch drama zou zijn en dat we het niet konden laten gebeuren. Het concentratiemodel had als gevolg dat men massaal in opstand kwam tegen de nachtvluchten. Dat was de drijfveer van heel wat leden van deze commissie om te pleiten voor een spreiding.

Met andere woorden, ook in het dossier van het nachtlawaai heb ik ervaren dat heel wat collega's als motivatie de zorg voor de economische ontwikkeling van de regio hadden. Ik wil hier twee zaken aan toevoegen, mijnheer de premier. U wijst er terecht op dat vandaag, op dit moment nog heel wat capaciteit niet benut wordt op de luchthaven. Ik heb daar ook naar verwezen. Het rapport waarnaar ik daarstraks verwees en dat door een aantal vooraanstaande economen is opgesteld spreekt nu van Zaventem als spelend in tweede afdeling.

Tot voor 2000, toen Sabena nog bestond, was het nog een eersteklasseluchthaven. Zij illustreren dat op basis van allerlei cijfers. Ik denk dat ze inderdaad gelijk hebben. Daarmee wil ik ook

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

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

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

aangeven dat er vandaag inderdaad capaciteitsoverschot is. Als de regering kiest voor Zaventem, wat ik ten volle ondersteun, als toekomst voor DHL, zal dit uit de daden blijken. U heeft gelijk: als je in 2010 klaar wilt zijn, moet je vandaag beslissingen nemen. Eigenlijk moest je ze gisteren al genomen hebben.

Waar ik naar verwees in mijn tussenkomst is dat er een pak beslissingen reeds werden genomen tijdens de vorige legislatuur, in februari 2000, in februari 2001, in februari 2002 en telkens herbevestigd, die fundamenteel zijn om niet enkel vandaag een capaciteitsoverschot te hebben, maar ook de capaciteit te verhogen en dit op een ecologische en duurzame manier. Ik verwijs naar de TGV. Ook hier, in dit rapport – het zoveelste op rij – spreekt men over een fundamentele schakel die je moet maken of je verliest elke concurrentie in Europa met Charles de Gaulle, met Schiphol enzovoort. Dit werd reeds beslist in 2001. We moeten daar vooruit in gaan.

Een tweede element waarover reeds werd beslist.

01.21 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer Vande Lanotte is met zijn spoorweginvesteringen al in september naar het Parlement gekomen voor de komende vier jaren. Het is de eerste keer dat ik een regering zie die van bij haar aantreden met haar spoorweginvesteringen komt – inclusief deze waarop u wijst –, daarover al beslist en ze kenbaar maakt. Meestal praat ze er vier jaar over en doet ze er niets aan.

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

01.22 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): Mijnheer de premier, ik heb verwezen naar een beslissing die in 2000 werd genomen. Wij zitten nu in 2004. Hetzelfde kan je zeggen over de ontwikkeling van een spoorstation voor goederen op Brucargo. Hetzelfde kun je zeggen over een beslissing – ik heb het nu over de ruimte om economische ontwikkeling toe te laten – van de vorige regering om de verhuis van de militaire luchthaven van Melsbroek door te voeren. Daar ligt het, mijnheer de premier.

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

Als de regering effectief kiest voor Zaventem als toekomstperspectief – ik steun haar daarin 200% - zou dit ook moeten blijken uit een aantal fundamentele investeringsbeslissingen voor de luchthaven. Vooral de ontsluiting via het spoor en via de weg zullen moeten verbeterd worden, want wij hebben nu hinder van lawaai. Stel u voor dat DHL zich ontwikkelt en andere economische actoren zich ook ontwikkelen, dan zullen wij in de toekomst niet meer op de luchthaven geraken! We moeten dus ook rond mobiliteit en ontsluiting fundamentele beslissingen nemen.

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

Tot slot, mijnheer de premier, wil ik uit het interessante rapport een alinea voorlezen. Het zijn drie regels, mijnheer de voorzitter. Het is een beetje ongebruikelijk dat je dit terugvindt in een economisch rapport. Het verklaart ook onmiddellijk een beetje mijn ontgoocheling en misschien enige agressiviteit in het begin van mijn tussenkomst.

Ik citeer: "Ondanks het verschijnsel dat de geluidsbelasting feitelijk is afgenomen, is vliegtuiggeluid in de subjectieve beleving van de mensen alleen maar toegenomen. Dit is een bekend verschijnsel rondom andere luchthavens. Met name wanneer luchthavens sterker in de belangstelling komen te staan, bijvoorbeeld als gevolg van

politieke of media-aandacht, neemt de negatieve aandacht voor vliegtuiglawaai toe.

Op het ogenblik dat luchthavens sterker in de belangstelling komen te staan, bijvoorbeeld als gevolg van politieke of media-aandacht, neemt de negatieve aandacht voor vliegtuiglawaai toe. In de periode 1990-2000 nam rond Schiphol het aantal geluidsbelaste woningen met 30% af, terwijl het aantal klachten in dezelfde periode meer dan verdrievoudigde. Velen zouden dit moeten lezen, mijnheer de eerste minister. Dit zou ertoe moeten leiden dat beslissingen worden genomen en effectief worden doorgevoerd en gerealiseerd in plaats van steeds opnieuw cinema op te voeren over het al dan niet toekomst hebben van onze luchthaven.

01.23 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je voudrais apporter une rectification. Le PS n'a jamais été en faveur d'une concentration absolue, comme certains sous le précédent gouvernement, ni pour une dispersion absolue.

Mais, il ne faut pas me faire dire ce que je n'ai pas voulu dire, madame Nagy. Nous contestons la philosophie de l'arrêt de la Cour d'appel, et d'ailleurs la vice-première ministre l'a toujours contesté, parce que cet arrêt oublie de poser deux types de questions: d'abord, le risque aux tiers dont j'ai parlé tout à l'heure qui ne tient pas compte de la sécurité de la majorité des citoyens; ensuite, la non-recherche d'un équilibre entre le développement économique et le respect des intérêts individuels.

Je suis parfois étonnée de la réaction de certains de mes collègues qui siègent au gouvernement. Je voudrais ajouter, monsieur le ministre, que la réussite de ce dossier résultera d'une concertation et d'un dialogue de tous les niveaux institutionnels avec la population. Plus on en parlera, plus les gens se plaindront, même si les nuisances diminuent. Je plaide pour que le ministre compétent en la matière, M. Anciaux qui était parmi nous, consulte de manière ultra multilatérale l'ensemble de ses partenaires et aussi les acteurs économiques car ce n'est que d'un consensus de l'ensemble des parties que viendra la clé d'un développement.

01.24 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de eerste minister, voor ons is de boodschap dat wij alles moeten doen om DHL in Zaventem te houden. Wij hebben een aantal suggesties gedaan voor de perceptie van de geluidshinder, die vandaag zeer sterk wordt aanvoeld. Collega's, toch blijf ik erbij dat er tijdens de jaren 1996 en 1997 veel meer vluchten met lawaaieriger vliegtuigen waren.

Vanuit de VLD hebben wij een reeks suggesties gedaan, die u waarschijnlijk kunt doorgeven aan de minister voor Mobiliteit. Ik zou zeggen: vlieg erin en doe er alles voor om DHL in Zaventem te houden en deze formidabele groeipool voor ons land, voor Vlaams-Brabant en voor Brussel te behouden.

Ik breng natuurlijk begrip op voor wie opmerkt dat het resultaat van de investeringsbeslissing in het spoor over twee jaar nog niet zichtbaar zal zijn. Iedereen die beleidsmatig bezig is, moet beseffen dat bijvoorbeeld de beslissing tot bouw van een kinderkribbe pas drie jaar later tot een zichtbaar resultaat leidt.

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

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

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

(...)

01.25 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, le premier ministre n'a pas répondu à une de mes questions, à savoir s'il a déjà pris ou s'il compte prendre des contacts avec le gouvernement français et/ou les responsables de la Région Nord-Pas-de-Calais en vue d'examiner ensemble d'éventuelles synergies et, voire même, des partages de frais en ce qui concerne l'établissement de nouvelles infrastructures aéroportuaires.

01.26 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le premier ministre, je prends acte de votre volonté de concertation entre les différents niveaux de pouvoir. Par conséquent, j'en conclus que le gouvernement fédéral tiendra compte de la position qui a été arrêtée par le gouvernement wallon, par la voie de son ministre de l'Economie en charge des aéroports, qui a clairement déclaré que le site de Chièvres était totalement inapproprié.

01.27 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, j'ai entendu les explications de M. le premier ministre. Il en résulte que, si des décisions ne sont pas formellement prises, les orientations sont assez claires et la préférence pour Zaventem me semble évidente, alors qu'en termes de nuisance, vu déjà le seuil bientôt atteint des 25.000 mouvements, une extension à Bruxelles n'est pas opportune. Il vaudrait mieux se tourner vers des alternatives régionales. Je n'ai pas entendu non plus de volonté de mener toutes les études indépendantes tel que souhaité.

Par rapport aux décisions qui ont été prises et aux nouvelles routes de dispersion des vols la nuit, j'ai bien vérifié l'ensemble du site du gouvernement: aucun communiqué officiel de votre part n'a été transmis durant le week-end. Peut-être une petite phrase sibylline a-t-elle pu être glissée à un journaliste, mais aucune trace d'un communiqué officiel, ce qui est à tout le moins surprenant étant donné l'ensemble des communiqués qui nous sont parvenus, de manière générale, sur des matières plus dérisoires.

01.28 Guy Verhofstadt, premier ministre: Vous devriez mieux regarder, madame! Peut-être n'avez-vous pas consulté internet depuis vendredi soir!

01.29 Joëlle Milquet (cdH): Dans ce cas, je vérifierai pour la troisième ou quatrième fois!

En ce qui concerne l'arrêt du Conseil d'Etat, si vous vous souvenez

01.25 François-Xavier de Donnea (MR): U heeft niet geantwoord op mijn vraag of er eventueel contact werd opgenomen met de Franse regering en/of de hoogste autoriteiten van de Région Nord-Pas-de-Calais om te onderzoeken of er mogelijk kan samengewerkt worden bij de aanleg van een nieuwe luchthaveninfrastructuur.

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

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

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

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

01.28 Eerste minister Guy Verhofstadt: Dan zou u toch eens beter moeten kijken, mevrouw!

01.29 Joëlle Milquet (cdH): De Raad van State heeft de uitvoering van het plan niet omwille van de motivering

de vos études, ce n'est pas pour des questions de motivation que l'on suspend l'exécution d'une décision en général, mais parce que l'on craint un préjudice grave et difficilement réparable pour les riverains. Je ne vous donnerai pas, à nouveau, lecture de l'arrêt de Conseil d'Etat que j'ai sous les yeux. Il est suffisamment explicite et il précise surtout que les plans ne tiennent pas compte des densités de population survolées ou de la dispersion au-dessus des zones survolées. Donc, ce n'est pas du tout pour des questions de motivation que l'arrêt suspendait l'exécution du plan. Par conséquent, mon analyse reste identique.

geschorst, maar omdat hij heeft vastgesteld dat er voor de omwonenden een ernstig en moeilijk herstelbaar nadeel dreigt. Mijn analyse blijft dus ongewijzigd.

Motions **Moties**

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

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

“La Chambre,

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

et la réponse du premier ministre,

recommande au gouvernement

- de tout mettre en œuvre pour maintenir DHL et les emplois actuels et futurs qui en dépendent, ainsi que le quartier général opérationnel de l'entreprise, à Zaventem;
- de prévoir à cet effet un cadre économique et écologique permettant de garantir une sécurité juridique réciproque;
- de rechercher des solutions créatives qui permettent de répartir et de limiter au maximum les nuisances des vols de nuit et de week-end, notamment en déplaçant des vols de nuit, en recourant aux technologies modernes et à de nouveaux avions et en réalisant un désenclavement ferroviaire rapide et efficace de Zaventem;
- de garantir la sécurité juridique de DHL, des travailleurs et des riverains.“

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

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Geert Bourgeois, van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet, van de heer Willy Cortois en van mevrouw Marie Nagy

en het antwoord van de eerste minister,

beveelt de regering aan

- alles in het werk te stellen om DHL en de daaraan verbonden huidige en toekomstige tewerkstelling en het operationele hoofdkwartier in Zaventem te behouden;
- daarvoor een economisch en ecologisch kader te creëren waarbinnen wederzijds rechtszekerheid kan gegeven worden;
- alle creatieve oplossingen te zoeken die ertoe leiden dat de hinder van nacht- en weekendvluchten gespreid wordt en zo laag mogelijk gehouden wordt, onder andere door het verschuiven van nachtvluchten, de inschakeling van moderne technologie en nieuwe vliegtuigen, een snelle en efficiënte spoorontsluiting van Zaventem;
- rechtszekerheid te bieden aan DHL, de werknemers en de omwonenden.“

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

“La Chambre,

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

et la réponse du premier ministre,

demande au gouvernement

1. de prendre les initiatives nécessaires pour garantir le maintien et le développement des activités de

DHL à Zaventem;

2. de procéder simultanément à la dispersion totale des nuisances nocturnes afin qu'elles soient ramenées à des proportions raisonnables pour l'ensemble des riverains;
3. de négocier avec DHL pour réduire les nuisances sonores des appareils."

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

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Geert Bourgeois, van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet, van de heer Willy Cortois en van mevrouw Marie Nagy

en het antwoord van de eerste minister,

vraagt de regering

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

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

"La Chambre,

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

et la réponse du premier ministre,

- constate que le gouvernement a géré le dossier de l'aéroport de Zaventem et de l'entreprise DHL avec un manque total de professionnalisme;
- déplore que le gouvernement reporte de huit mois la décision en la matière jusqu'au mois de septembre 2004, laissant ainsi les travailleurs et les riverains dans la plus grande incertitude;
- demande que le gouvernement fédéral informe exhaustivement le parlement sur le dossier DHL et les rapports de BIAC relatifs à l'aéroport de Zaventem;
- demande que le gouvernement prenne sans délai les décisions qui s'imposent en ce qui concerne la liaison TGV directe avec l'aéroport;
- demande que le gouvernement propose rapidement une solution créative préservant l'avenir de l'aéroport de Zaventem et des travailleurs de l'aéroport tout en tenant compte de la viabilité de l'environnement et de la qualité de vie des riverains."

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

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Geert Bourgeois, van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet, van de heer Willy Cortois en van mevrouw Marie Nagy

en het antwoord van de eerste minister,

- stelt vast dat de regering op een uiterst onprofessionele manier het dossier van de luchthaven van Zaventem en DHL heeft aangepakt;
- betreurt dat de regering de beslissing hieromtrent 8 maand lang doorschuift tot in september 2004 met grote onzekerheid voor de betrokken werknemers en omwonenden tot gevolg;
- vraagt dat de federale regering het parlement volledig informeert over het DHL-dossier en de rapporten van BIAC over de luchthaven van Zaventem;
- vraagt dat de regering onverwijld de nodige beslissingen neemt omtrent de rechtstreekse HST-aansluiting van de luchthaven;
- vraagt dat de regering spoedig een creatieve oplossing naar voren schuift die de toekomst van de luchthaven van Zaventem veilig stelt en zekerheid biedt voor de werknemers van de luchthaven en die tegelijkertijd rekening houdt met de leefbare omgeving en de levenskwaliteit van de omwonenden."

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

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

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

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

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

02.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma première question porte en effet sur l'état de la gare d'Havré en Hainaut; elle est située sur la ligne 118 Mons-Charleroi et fait donc partie de la dorsale wallonne, un axe transversal majeur.

Dans son avis 2003/16, le comité consultatif des usagers de la SNCB procède à un état des lieux de la gare et rédige à son sujet un rapport consternant.

J'attire votre attention, monsieur le ministre, sur une série de faits que j'énonce par écrit dans le libellé de ma question pour qu'elle soit complète et claire:

- le bâtiment de la gare est abandonné alors qu'il est de construction récente;
- aucune signalétique n'est présente aux alentours de la gare;
- les guichets sont fermés depuis longtemps;
- la clientèle automobile doit se satisfaire d'un parking sans éclairage et limité en places disponibles;
- la hauteur moyenne des quais n'est pas conforme, le revêtement des quais est déplorable;
- aucune ligne de sécurité n'est tracée malgré le passage de trains rapides;
- l'éclairage est tout à fait insuffisant sur l'une des deux voies;
- aucune horloge n'est placée sur le quai;
- le premier arrêt des TEC n'est pas renseigné alors qu'il se situe pourtant à plusieurs centaines de mètres de la gare;
- les poubelles sont inexistantes, à l'inverse des détritiques de toutes sortes qui sont nombreux;
- l'état de l'ancien bâtiment de la gare est pitoyable: les baies vitrées sont masquées de panneaux tagués.

Et je vous passe toute une série d'éléments secondaires.

Monsieur le ministre, la SNCB donne en l'occurrence le sentiment de s'être totalement désinvestie de la gare d'Havré. Son état de délabrement et les manquements les plus élémentaires en matière d'aménagement font peine à voir. Il en va tout de même de l'image de la SNCB et de sa crédibilité dans sa qualité d'entreprise publique, je le rappelle, au service du citoyen.

Avez-vous pris connaissance de cet avis du comité consultatif des usagers?

Etes-vous informé du piètre état de la gare d'Havré?

Des investissements sont ou seront-ils consentis pour remédier à cet état de délabrement? Si oui, quand entreront-ils en vigueur?

02.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, l'accueil des voyageurs dans les gares est un critère de satisfaction non négligeable de la clientèle. Aussi la SNCB se doit de

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

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

02.02 Minister Bert Anciaux: Ongeveer 80 stations worden dagelijks door 75% van de

procéder à des choix judicieux en matière de stratégie d'investissement dans les limites budgétaires qui lui sont imparties.

Il est à remarquer que quelques 80 gares du réseau accueillent 75% de la clientèle journalière. La SNCB estime par conséquent nécessaire et logique d'accorder la plus grande priorité en matière d'investissement et d'infrastructure à ces gares.

Réservant une attention toute particulière à l'accueil de ses clients, la SNCB a ainsi élaboré les normes Revalor 2000, lesquelles prévoient des critères d'infrastructure d'un niveau très élevé. L'objectif était d'appliquer systématiquement ces critères lors des travaux de rénovation ou de transformation des gares. Pour des raisons financières, la SNCB a été amenée à se limiter aux grands projets et aux travaux déjà en cours.

Lorsque la SNCB ne peut, pour des raisons budgétaires, investir dans certains bâtiments de gares, elle essaie de s'associer aux pouvoirs locaux qui disposent de subsides spécialement réservés à la rénovation de bâtiments locaux. En ce qui concerne le bâtiment de gare du point d'arrêt d'Havré, cette démarche a été effectuée, mais elle n'a pas pu aboutir.

Pour améliorer la qualité des services des trains, des gares, des points d'arrêt des lignes chemins de fer secondaires, j'ai l'intention de poursuivre le fonctionnement des six comités de lignes prévus dans l'avenant au deuxième contrat de gestion SNCB-Etat. De plus, je demanderai à mes services d'étudier la possibilité d'augmenter le nombre des comités de lignes ou de rechercher des procédures d'observation de la qualité qui seraient applicables de façon plus générale sur l'entièreté du réseau. J'ai l'intention d'essayer d'impliquer le plus possible, dans cette procédure d'observation de la qualité, les associations de voyageurs, mais je voudrais aussi inciter, à titre individuel, des voyageurs à réagir.

02.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, il y a peu d'éléments dans la réponse du ministre, du moins dans la partie qui lui a été transmise par la SNCB, spécifiquement à propos de la gare d'Havré, et je le déplore.

Monsieur le ministre, la SNCB a dressé l'inventaire d'une centaine de gares jugées déficitaires, sur base d'un comptage, en 2002. La SNCB pourrait les supprimer si l'Etat ne consent pas à une subvention qui couvrirait ce déficit. La gare d'Havré est répertoriée dans cette liste parce qu'elle enregistre une baisse de 25% de voyageurs par rapport à l'année précédente. C'est le seul critère que la SNCB retient dans cette classification de gares à supprimer. Monsieur le ministre, il existe aujourd'hui, en Afrique centrale, parce qu'il faut y inculquer un certain nombre de modèles, des séminaires pour expliquer que des décisions doivent être prises sur base de plusieurs critères.

Visiblement, la SNCB en est toujours réduite à ce genre de décisions. Elle ferait bien de suivre de tels séminaires, ce qui lui permettrait de comprendre comment prendre des décisions. En effet, en l'état actuel des choses, un certain nombre de critères pourraient être pris en compte, au-delà du nombre de voyageurs embarqués, tels que l'état des lieux, la fréquence de la desserte, la situation géographique, la structure démographique ou les critères socio-

trainreizigers gebruikt. Bijgevolg is de NMBS van oordeel dat de investeringen en infrastructuurwerken bij voorrang naar die stations moeten gaan.

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

Wat de secundaire spoorlijnen betreft, ben ik van plan de werking van de zes lijncomités zoals bepaald in het aanhangsel bij het tweede beheerscontract te bestendigen. Tevens wil ik de mogelijkheid onderzoeken om het aantal comités op te trekken en naar kwaliteitsprocedures streven die voor het hele net gelden en waarbij de reizigers zoveel mogelijk worden betrokken.

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

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

économiques. Apparemment, la SNCB ne voit qu'un seul critère. En réalité, elle a renoncé depuis longtemps à investir dans cette gare. C'est dommageable dans la mesure où, si l'on veut rehausser le niveau de fréquentation des lignes de la SNCB, ce n'est évidemment pas en laissant à l'abandon un certain nombre de gares que l'on y arrivera.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, conformément à l'article 47, §1 de la loi du 21 mars 1991, un comité consultatif est mis en place auprès de chaque entreprise publique autonome.

Le Comité consultatif des usagers de la SNCB émet des avis sur toute question relative aux services fournis par l'entreprise des chemins de fer. Bien que composé exclusivement de membres volontaires, le nombre d'avis émis, d'assemblées ou de réunions de concertation n'a cessé de croître au fil des années.

Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur:

- les manquements de la SNCB à l'égard de son comité consultatif;
- les difficultés du comité consultatif dans l'exercice de ses missions;
- les mesures urgentes à prendre pour remédier à ces difficultés.

Dans une question précédente, j'appuyais le comité dans une de ses revendications - la 2003/01 - relative à l'offre réduite de la SNCB en période de fin d'année.

Dans cet avis comme dans d'autres, la réponse de la SNCB souffrait d'insuffisance aux yeux du comité. Il faut savoir que lorsqu'un avis est adressé à la SNCB, il est tout d'abord renvoyé dans différents services, selon les compétences des uns et des autres; ces derniers élaborent une partie de la réponse. Ensuite, on essaie de regrouper les éléments de réponse, quand les informations ne sont pas perdues dans le dédale administratif de la société.

Certains avis ne furent l'objet d'aucun traitement au sein de la SNCB qui prétextait, soit que la réponse à ces questions relevait de votre compétence, soit que des réunions avaient déjà eu lieu sur les sujets. Dans ces cas-là, la SNCB ne daigne pas répondre au comité consultatif. Le délai moyen d'attente du comité pour obtenir une réponse est de 3 à 4 mois, quand il y a réponse. Au cours de ces cinq dernières années, le comité a adressé à la SNCB pas moins d'une centaine d'avis et près de la moitié d'entre eux ne reçurent aucune réponse.

Or, un avenant à l'article 64 de l'actuel contrat de gestion précise, d'une part, que la SNCB doit répondre dans le mois à tous les avis

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

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

émis par le comité et, d'autre part, que la SNCB est tenue d'informer le comité dans les meilleurs délais de changements qui concernent l'organisation. Trop rarement, ces exigences sont rencontrées. J'en ajoute une autre car il n'y a pas que l'article 64 qui entre en ligne de compte. L'article 14 stipule que toute demande, par exemple de fermeture de gare, doit être accompagnée d'un avis préalable du comité consultatif, ce qui, en aucun cas, n'est réalisé.

Réclamé de longue date, le comité dispose depuis 2003 d'une assistance professionnelle limitée, chargée de la préparation de ses dossiers. Le président du comité me fait savoir que la SNCB lui fournit une aide à mi-temps. Il ajoute que vous seriez favorable à la mise en place d'une assistance à temps plein pour l'aider dans les missions du comité; vous le lui auriez dit à l'occasion d'une réunion à laquelle vous assistiez. Il est clair que, dans l'état actuel de ces missions, ce serait favorable. Toutefois, il ne faut évidemment pas que le prochain contrat de gestion surcharge ce comité de missions supplémentaires. Dans ce cas, il faudrait évidemment revoir les moyens dont il dispose.

Monsieur le ministre, êtes-vous vraiment favorable à une assistance temps plein pour le Comité consultatif des usagers? Peut-on espérer une meilleure collaboration de la SNCB, notamment dans le respect des articles 64 et 14 qui visent les missions de ce comité?

Tenterez-vous de réserver une place plus importante au comité dans le futur contrat de gestion de la SNCB? Je vous remercie.

03.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, la SNCB m'a assuré qu'elle avait toujours privilégié le contact avec le comité consultatif des usagers. C'est une instance légalement prévue. La SNCB elle-même n'hésite pas à initier des discussions avec le CCU à propos de dossiers importants.

Je peux aussi vous informer de l'existence d'un groupe de travail qui comprend des membres du comité consultatif des usagers et des représentants de la SNCB. Il se réunit à intervalles réguliers, et ce, à la grande satisfaction de tous les participants.

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

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

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

Voorts bestaat er een werkgroep met leden van het Raadgevend Comité van de gebruikers en vertegenwoordigers van de NMBS. Die werkgroep komt regelmatig bijeen, tot algemene tevredenheid.

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

Ik ben voorstander van een

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

Présidente: Camille Dieu.
Voorzitter: Camille Dieu.

03.03 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, j'ai trois remarques à formuler en réponse aux explications données par le ministre.

Monsieur le ministre, vous semblez un peu gêné d'énoncer la réponse formulée par la SNCB. Je le comprends bien volontiers, d'autant que l'avis de la SNCB sur les relations qu'elle entretient avec le comité consultatif des usagers tranche avec celui du même comité, de son président et de ses membres. Il suffit de lire, dans le rapport annuel du comité consultatif, la manière dont ils évoquent leurs relations avec la SNCB pour se rendre compte que la réponse écrite que vous êtes bien obligé de me lire est complètement ridicule.

J'ai un motif de satisfaction, à savoir votre volonté de doter ce comité de plus de moyens, notamment de lui accorder un mi-temps supplémentaire et donc, finalement, un temps plein de secrétariat. Je rappelle que ce comité est composé de bénévoles.

Je pense qu'il est important de leur donner un certain nombre de moyens. J'espère que ce souhait se concrétisera le plus rapidement possible. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

(La réponse sera fournie par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)
(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)

04.01 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'arrêté ministériel du 1^{er} février 1991 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière dispose en son article 11b que, je cite: "dans les agglomérations comptant plus de 30.000 habitants, les lieux d'hébergement ne sont pas indiqués; dans les agglomérations, les restaurants ne sont pas signalés". Si cet arrêté ministériel n'autorise pas la signalisation des restaurants dans les agglomérations, c'est selon toute vraisemblance parce que le législateur a considéré que le nombre d'établissements

04.01 Colette Burgeon (PS): In toepassing van het ministerieel besluit van 1 februari 1991 wordt in de bebouwde kom geen bewegwijzering naar de restaurants en in agglomeraties met meer dan 30.000 inwoners geen bewegwijzering naar overnachtingsmogelijkheden aangebracht. Het aanbrengen van

de ce type serait impossible à signaler sans compromettre la sécurité routière.

Il existe pourtant des situations où ce n'est pas le cas. Mes questions seront les suivantes.

- Pourriez-vous me dire sur quel critère se base l'article 11b pour interdire l'indication des lieux d'hébergement et des restaurants?
- Pourquoi a-t-on fixé une norme de 30.000 habitants? Estimez-vous qu'il existe toujours un lien entre le nombre d'habitants et le nombre d'établissements horeca dans une agglomération?
- Dans l'affirmative, existe-t-il des possibilités de prise en considération de certaines situations particulières? Quelle est alors la procédure à suivre?
- Dans la négative, peut-on déroger à cet arrêté? Selon quelles modalités? Quelles sont les sanctions encourues puisqu'on ne l'indique pas dans le document?

04.02 Bert Anciaux, ministre: Madame Burgeon, j'attire votre attention sur le fait que, dès l'origine, il a été décidé d'appliquer de manière très restrictive la réglementation relative à la signalisation de lieux et établissements d'intérêt général ou de nature touristique. Dans ce contexte, il convient de préciser les deux dispositions que vous citez. Premièrement, le fait que les lieux d'hébergement ne sont pas signalés dans les agglomérations comptant plus de 30.000 habitants et, deuxièmement, le fait qu'entre les signaux délimitant une agglomération, les restaurants ne sont pas signalés.

La réglementation ne permet pas de prendre en compte certaines situations particulières. Il est vrai que la norme des 30.000 habitants est arbitraire mais je suis d'avis que cette norme doit continuer à être respectée. On peut imaginer que, plus une localité est grande, plus le nombre d'établissements d'hébergement est important. Par conséquent, le nombre des signaux indiquant ces établissements augmenterait.

Par ailleurs, des alternatives existent pour les gestionnaires de voiries, notamment l'utilisation de points d'information et, par exemple, le placement d'un plan précis de la ville. Ainsi, une localité de plus de 30.000 habitants est plus à même d'installer ce type de structure qu'une petite agglomération.

Un des principaux objectifs de la signalisation routière est de garantir une sécurité routière optimale, tout en répondant à d'autres nécessités telles que l'indication des destinations. En Belgique, la signalisation est assurée par plus de 180 signaux différents et par des marquages au sol.

Toute personne circulant sur la voie publique est confrontée à un nombre substantiel d'informations dont certaines sont de très grande importance. A part ces données statiques, tout conducteur doit également adapter sa conduite en fonction des données dynamiques constituant son environnement immédiat: les autres conducteurs, les conditions atmosphériques, etc. Ainsi, il est indispensable que le

een dergelijke bewegwijzing houdt echter in tal van gevallen geen gevaar in voor de verkeersveiligheid.

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

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

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

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

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

Een reglementering die het mogelijk maakt rekening te houden met de plaatselijke toestand zou bovendien leiden tot

conducteur soit à même d'avoir une idée précise de ses propres obligations et du comportement à adopter. Par ailleurs, il est important de veiller à ce que ce conducteur ne soit pas assailli de données qui ne sont pas directement liées à cet impératif.

En outre, une réglementation permettant de tenir compte de situations particulières entraînerait le risque que de nombreuses demandes adressées aux gestionnaires des voiries poursuivent des fins publicitaires. Pour ces raisons, la signalisation vers des hôtels ou des restaurants est secondaire en termes de sécurité routière. Une modification de la réglementation ne me semble pas recommandable.

04.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, la question m'est venue à la suite du changement de mobilier urbain réalisé dans notre ville. Dans d'autres pays européens, il y a des signalisations d'hébergement et de restaurants. C'était la raison de ma question.

Comme vous le dites, et j'en conviens, la signalisation est appliquée de manière très restrictive en Belgique. Cependant, cet arrêté ne traite pas des sanctions. Dès lors, nous ignorons quelles sont les sanctions encourues en la matière et vous n'avez pas répondu à cet égard.

J'ai déjà vu, dans certaines villes, de grands panneaux avec d'un côté des plans et de l'autre de la publicité et qui sont très mal disposés, diminuant ainsi la visibilité des automobilistes. Si on les remplaçait par quelques plaques indiquant les hébergements et les restaurants, cela serait peut-être moins dangereux. De petites plaques, dans un nouveau mobilier urbain, éviteraient ce genre de problème.

Certains commerçants qui réclament ces nouvelles plaques se sentent quelque peu lésés par rapport à ce qui est autorisé dans d'autres pays d'Europe et qui ne l'est pas chez nous. Il ne s'agit pas là à proprement parler d'harmonie européenne.

Il y a aussi le problème des sanctions. Aucune sanction n'est prévue dans le document. Je peux comprendre votre réaction, il faut être très prudent. Quel est votre avis à ce sujet? Je pense personnellement que le document devrait comporter des sanctions. Je souhaiterais une réponse sur ce point.

04.04 Bert Anciaux, ministre: Madame la présidente, je communiquerai une réponse écrite à Mme Burgeon.

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

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

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

05.01 Françoise Colinia (MR): Monsieur le ministre, des véhicules de différentes catégories circulent sur la voie publique. Je centrerai

tal van aanvragen die worden ingediend voor reclame-doeleinden.

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

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

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

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

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

05.01 Françoise Colinia (MR): Bij de verschillende automerken

mon intervention sur les voitures automobiles. Les voitures se différencient par leur taille et par leur catégorie: il y a des voitures de tourisme, de sport, des berlines. Leur nombre croissant d'année en année induit une réflexion chaque jour plus pointue sur l'amélioration de la sécurité des usagers. En fait, les véhicules sont équipés d'un ensemble de moyens techniques qui assurent la sécurité des personnes: airbags, ceintures de sécurité, systèmes sophistiqués de freinage. Cependant, une question semble à mon avis ignorée à ce jour, c'est la hauteur différente des pare-chocs équipant des voitures de marques différentes. Comme leur nom l'indique, les pare-chocs sont censés permettre d'éviter les petits chocs.

Serait-il intéressant de légiférer en la matière afin d'obliger les constructeurs à uniformiser la hauteur des pare-chocs? La réflexion pourrait être menée dans deux directions, la première visant à une amélioration de la sécurité des voyageurs et la seconde visant à éviter des dégâts aux voitures en cas de choc à faible vitesse, ce qui permettrait une diminution des frais de réparation. Y-a-t-il actuellement en Belgique une réflexion à ce sujet? Dans l'affirmative, pouvez-vous m'en donner les premières conclusions?

Quant au niveau européen, les directives en la matière mèneraient-elles dans les prochaines années à mettre notre parc automobile en conformité avec de nouvelles normes?

05.02 Bert Anciaux, ministre: Depuis quelques années déjà, les personnes qui s'occupent de sécurité routière dans notre pays comme ailleurs partagent le souci exprimé par l'honorable membre. Fin de l'année passée, les multiples réunions des groupes de travail concernés ont débouché sur la mise en œuvre de la directive 2003/102/CI relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule moteur et préalablement à celle-ci. Les structures frontales des véhicules seront soumises à une série de tests d'impact prescrits par cette directive et ne seront acceptées que dans la mesure où certains indicateurs critiques ne sont pas dépassés.

À partir du 1^{er} octobre 2005, chaque nouvelle structure frontale doit satisfaire aux dispositions de cette directive. Après le 31 décembre 2012, plus aucun nouveau véhicule ne satisfaisant pas à cette directive ne sera admis à la circulation.

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

05.04 Bert Anciaux, ministre: Oui, oui, mais pas seulement le pare-choc, le capot également.

05.05 Françoise Colinia (MR): Donc, le capot et le pare-choc avant. Et quid en ce qui concerne la structure arrière?

05.06 Bert Anciaux, ministre: Ce n'est pas prévu dans cette

bevinde de bumpers zich op een verschillende hoogte.

Zou het interessant zijn een wet uit te vaardigen die de autoconstructeurs ertoe zou verplichten de hoogte van de bumpers te standaardiseren? Bij een botsing tegen een lage snelheid zou dit de veiligheid van de inzittenden verbeteren en de schade aan de voertuigen beperken. Wordt hier op dit ogenblik in België over nagedacht? Zo ja, wat zijn de eerste conclusies?

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

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

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

05.04 Minister Bert Anciaux: Ja, en ook de motorkap.

05.05 Françoise Colinia (MR): En de achterzijde?

05.06 Minister Bert Anciaux: Die

directive.

is niet opgenomen in de richtlijn.

05.07 Françoise Colinia (MR): Puis-je savoir pourquoi? Quand on se gare en marche arrière, par exemple, et que quelqu'un veut vous dépasser...

05.08 Bert Anciaux, ministre: Ce n'est pas prévu.

05.09 Françoise Colinia (MR): Et vous ne comptez pas prévoir quelque chose pour la structure arrière?

05.10 Bert Anciaux, ministre: Je veux bien étudier ce problème, mais je n'ai pas encore de réponse à ce sujet. C'est une question de "kreukelzone".

05.10 Minister Bert Anciaux: Daarover heb ik nog geen antwoord. Het gaat hem om de "kreukelzone".

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

05.11 Françoise Colinia (MR): Het schokabsorberende gedeelte.

05.12 Bert Anciaux, ministre: Oui, ce doit probablement être cela.

05.12 Minister Bert Anciaux: Waarschijnlijk.

05.13 Françoise Colinia (MR): Une petite question me vient à la suite de votre réponse. On parle de normes européennes. Mais quid des voitures américaines, japonaises ou coréennes?

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

05.14 Bert Anciaux, ministre: Ce sont naturellement les mêmes règles. Pour les voitures de marque américaine, ce sont les normes européennes qui prévalent.

05.14 Minister Bert Anciaux: Daarvoor gelden dezelfde regels.

05.15 Françoise Colinia (MR): Pour l'importation?

05.16 Bert Anciaux, ministre: Oui, mais la plupart des voitures américaines sont fabriquées en Europe.

05.17 Françoise Colinia (MR): Je remercie le ministre, madame la présidente.

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

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

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

06.01 Guido De Padt (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het kader van Europees Eureka-project Thermopole wordt momenteel een nieuwe soort verlichtingspalen gebruikt. De deelnemers aan het project komen uit Denemarken, Duitsland, Groot-Brittannië en Canada. Het zal u ongetwijfeld bekend zijn dat dergelijke verlichtingspalen heel wat voordelen hebben: ze zijn sterker en goedkoper dan staal; ze zijn onderhoudsvrij; ze kunnen gerecycleerd worden en ze zijn eveneens bestand tegen regen en zware windstoten.

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

Ces poteaux d'éclairage présentent de nombreux avantages: ils sont plus solides et

Het belangrijkste is dat de palen bij aanrijding door een voertuig de aanrijdingschok opvangen, waardoor de bestuurder gevrijwaard blijft van de volledige impact. De thermoplastische verlichtingspalen bezwijken bij een aanrijding. Hun ineensorting wordt bevorderd ter hoogte van de dienstlукjes van de bedrading. De verlichtingspaal kan bij een impact als het ware "scharnieren" over een ingebouwd zwak punt. Hierdoor kan dit type verlichtingspalen vele mensenlevens redden bij verkeersongevallen.

Ik heb hierover een aantal vragen. Bent u, mijnheer de minister, door uw administratie ingelicht over dit project? Was er vanuit ons land de vraag om te participeren aan dit project? Zal u, als bevoegde minister, deze nieuwe technische ontwikkeling gebruiken om uw verkeersveiligheidsbeleid mee gestalte te geven? In bevestigend geval, op welke manier zal u dat doen? Zal u, gelet op de belangrijke verkeersveiligheidsaspecten van deze verlichtingspalen, initiatieven nemen om de plaatsing ervan op te leggen of te bevorderen, bijvoorbeeld in de vorm van ondersteuning of subsidie aan de gemeenten die op risicoplakten hun bestaande palen zouden vervangen door thermoplastische verlichtingspalen?

06.02 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw de voorzitter, ik ga onmiddellijk antwoorden op de vragen van mijnheer De Padt. Het Europese Eureka-project Thermopole staat op het internet en kan bijgevolg door alle geïnteresseerde administratieve diensten geraadpleegd worden. Tot op heden waren er geen vragen gericht aan mijn administratie om te participeren aan het project.

Indien het inderdaad het geval is dat deze verlichtingspalen kunnen bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid, dan zal ik er alles aan doen om dit mee te ondersteunen. Het plakten van verlichtingspalen behoort echter tot de bevoegdheid van wegbeheerder, zoals u weet, namelijk de gewesten, de provincies en de gemeentes. Ik zal deze instanties te gepasten tijde aanschrijven om hen attent te maken en in te lichten over deze vooruitgang. We wachten het onderzoek nog verder af en als het positief is zullen we zeker de nodige promotie - als ik dat mag zeggen - maken bij de collega's, de gewestelijke en provinciale overheden maken.

Ten derde, de betreffende palen zijn nieuw en er zijn momenteel nog geen Belgische constructeurs. Wel is er een verplicht te hanteren Europese norm 40/3/2. Binnen het Belgisch Instituut voor Normering wordt er gewerkt om de Europese norm in België te integreren opdat deze in de toekomst zou kunnen gelden als Belgische norm.

Daarnaast is er de Europese norm 12.767 die op drie kwaliteitsniveaus werkt. Ten eerste op het energieniveau, vervolgens op het performantieniveau en ten laatste op het niveau veiligheid voor de gebruiker. Deze Europese norm kan door de verschillende federale en regionale bestuurlijke overheden als leidraad worden gebruikt en dit in afwachting van een Belgische norm.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden deze kunstharspalen wel geplaatst, niet als verlichtingspalen, maar wel als signalisatiepalen. Er bestaat de mogelijkheid om de Europese norm 12.767 op te leggen via de bepalingen van het bijzonder bestek. Tot

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

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

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

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

daar mijn antwoord.

signalisation. Il est possible d'imposer la norme 12.767 par le biais des dispositions du cahier spécial des charges.

06.03 Guido De Padt (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de belangstelling voor dit op het eerste gezicht banaal onderwerp. Toch kunnen zich ernstige ongevallen doen wanneer men tegen een paal rijdt. Ik weet dat de invoering van dergelijke palen een dure zaak is, zeker in vergelijking met de gebruikelijke palen. Toch verwacht ik enige ondersteuning van de federale overheid, al was het maar voor zogenaamde "zwarte punten". Men kan ook denken aan pilootprojecten gespreid over het land en de Gewesten, dit om ze uit te testen en te promoten. Misschien kan u de administratie de opdracht geven hier in de toekomst over na te denken.

06.03 Guido De Padt (VLD): L'introduction de ce type de poteaux impliquera évidemment des coûts supplémentaires. Les pouvoirs publics fédéraux pourraient éventuellement accorder une subvention pour le placement de ces poteaux, ne fût-ce qu'aux points noirs. On pourrait également lancer plusieurs projets pilotes pour promouvoir cette nouvelle technologie.

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

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

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

07.01 Alisson De Clercq (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, chers collègues, les modifications du Code de la route instaurant des sens uniques limités aux cyclistes posent problème dans leur application, notamment à Charleroi. Une circulaire ministérielle de votre prédécesseur a fixé au 1er juillet 2004, la date d'entrée en vigueur de cette innovation, sans doute pétrie de bonnes intentions, mais très difficile et pratiquement impossible à concrétiser dans des délais aussi courts, surtout dans les grandes villes.

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

A Charleroi, 520 rues sont concernées. Dans un premier temps, il faudra mener une étude poussée pour chacune de ces rues, afin de voir si la configuration des lieux et la largeur de la chaussée sont compatibles. La matérialisation du sens unique limité aux cyclistes, pour lesquels j'ai la plus grande sympathie, exigera la pose de très nombreux panneaux de signalisation, un marquage au sol et même, dans certains cas, une signalisation lumineuse.

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

Il n'est raisonnablement pas possible d'être prêt pour le 1er juillet de cette année. La circulaire aurait dû établir une différence entre les villages et les grandes villes. Pour Charleroi, le coût de son application sera extrêmement élevé et l'état des finances communales ne permet pas de dégager les budgets nécessaires.

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

J'attire aussi votre attention sur les risques très importants en matière de sécurité auxquels seront inmanquablement exposés les cyclistes empruntant ces sens uniques limités à leur seul usage, et débouchant dans un carrefour par une rue d'où jamais aucun automobiliste ne s'attendait à voir surgir un vélo.

Monsieur le ministre, dans l'intérêt de la sécurité des cyclistes, des piétons et des automobilistes, ne pensez-vous pas qu'il faudrait

réexaminer ces dispositions? A tout le moins, ne faudrait-il pas prévoir un délai supplémentaire pour permettre son application?

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

07.02 Bert Anciaux, ministre: Madame la présidente, en ce qui concerne l'aspect sécurité routière, toutes les études qui ont été réalisées montrent qu'il y a une augmentation de la sécurité. Lorsque l'on roule à contresens, il y a un contact visuel entre les usagers, donc une meilleure perception. En devenant règle générale, cette mesure ne pourra plus être ignorée par les autres usagers. Cela constitue également un renforcement de la sécurité des cyclistes. Il convient de signaler que si certains carrefours présentent un autre degré de dangerosité pour la sortie, il est préférable de ne pas y installer des sens uniques limités. Il est permis de déroger à cette règle. Cette possibilité constitue une exception et il faut une motivation particulière. Si l'entrée et la sortie des rues présentent un aspect plus sensible, il est recommandé de faire procéder à des marquages au sol. L'IBSR publiera, au début de cette année, une brochure qui détaillera les mesures pratiques de placement.

En ce qui concerne l'impact budgétaire, une lettre circulaire (référence D010/355073) intitulée "Mise en œuvre des différentes mesures en matière de sécurité routière – Récapitulation des dates-clés" a été adressée le 24 janvier 2003 à toutes les communes pour les sensibiliser en temps utile aux mesures à prendre à l'échéance. Parmi celles-ci se trouve l'instauration des sens uniques limités.

En matière de financement, à titre d'exemple, je sais que la Région de Bruxelles-Capitale, pour ne citer qu'elle, subventionne, entre autres, les études de signalisation.

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

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

Wat de budgettaire weerslag van die maatregel betreft, kregen alle gemeenten op 24 januari 2003 een rondzendbrief, zodat ze tijdig op de hoogte waren van de maatregelen die ze tegen een bepaalde datum zouden moeten nemen.

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

07.03 Alisson De Clercq (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je crains fort que l'on ne déplore de nombreuses victimes avant que les usagers de la route ne s'habituent à de nouvelles pratiques. Il faut être prudent car, même si le risque est faible, il existe; nous parlons quand même de la vie de nos concitoyens et de leur sécurité.

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

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

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

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

08.01 Trees Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb aan de voorgangster van de heer Anciaux, namelijk mevrouw Durant, in de vorige legislatuur een vraag gesteld in verband met zebrapaden in zone 30. Het leek dat die zebrapaden in zone 30 zouden afgeschaft worden. Mevrouw Durant heeft mij geantwoord dat deze niet verboden zijn in zone 30, maar niet aanbevolen worden zodat de voetgangers de mogelijkheid wordt geboden in zone 30 over te steken waar zij het wensen.

Mijnheer de minister klopt het dat in zone 30 geen nieuwe oversteekplaatsen moeten worden aangebracht? Is het juist dat bestaande zebrapaden mogen worden afgebouwd?

08.02 Minister Bert Anciaux: Voorzitter, wat betreft het al of niet aanleggen van zebrapaden in zone 30 sluit ik mij aan bij het standpunt van mijn voorganger. In de zone 30 hoeven er in het algemeen geen zebrapaden aangelegd te worden, omdat de voetgangers er overal, waar ze dit wensen, veilig kunnen oversteken. Er is ook geen reden om de voetgangers die willen oversteken te groeperen op bepaalde plaatsen zoals dit met een zebrapad wel gebeurt.

Toch, mevrouw Pieters, is het niet verboden om een zebrapad aan te leggen in zone 30. Sinds 1 april 1996 geeft een zebrapad ondubbelzinnig voorrang aan voetgangers die willen oversteken. Deze voorrang voor overstekende voetgangers geldt niet tegenover trams, zoals u weet. In welbepaalde gevallen, denk maar aan een situatie ter hoogte van een schoolpoort, kan het inderdaad aangewezen zijn om in een zone 30 toch een zebrapad aan te leggen, dit precies om gebruik te maken van de voorrang die van zo een zebrapad uitgaat. Kortom de huidige regeling wordt volgens mij inderdaad het best behouden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Marie Nagy relative à son interpellation n° 205.

09 Vraag van mevrouw Marie Nagy in verband met haar interpellatie nr. 205

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

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

09.01 Marie Nagy (ECOLO): Madame la présidente, ce n'est pas cette partie de l'interpellation, c'est la première partie de l'interpellation qui portait sur l'avis rendu par le Conseil d'Etat sur le plan de dispersion du trafic.

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

La **présidente:** Le président m'avait dit que votre question portait sur la deuxième partie.

09.02 Marie Nagy (ECOLO): Ce n'est pas grave. La première partie était la partie adressée au premier ministre.

09.02 Marie Nagy (ECOLO): Op de buitengewone ministerraad van 16 en 17 januari heeft de regering

Monsieur le ministre, au terme du Conseil des ministres extraordinaire de ces 16 et 17 janvier, le gouvernement a confirmé son intention de procéder à la mise en œuvre du plan de dispersion du trafic aérien. Vous avez cependant été chargé de répondre aux objections du Conseil d'Etat en la matière, soulevées dans son arrêt en suspension de décembre 2003.

Pour rappel, l'arrêt en suspension du Conseil d'Etat soulève le préjudice grave et irréparable en termes de sécurité qui pourrait intervenir si la piste 02/20 était utilisée comme prévu initialement. Afin de respecter cet arrêt, il convient de revoir l'ensemble du schéma d'utilisation des pistes pour redonner un caractère exceptionnel à l'utilisation de la piste 02/20. Comment le plan du ministre Anciaux peut-il être maintenu alors que l'un de ses éléments essentiels est désavoué par le Conseil d'Etat? Comment comptez-vous, monsieur le ministre, vous y prendre pour éviter de mettre le gouvernement en porte-à-faux par rapport à l'arrêt du Conseil d'Etat?

L'arrêt du Conseil d'Etat stipule aussi que les moyens choisis pour répondre au jugement de la cour d'appel ne sont pas légaux en ce qu'ils constituent une atteinte grave au principe constitutionnel de droit à la santé et à un environnement sain. Confirmez-vous que le gouvernement ne compte pas revenir sur le choix des moyens, c'est-à-dire sur la dispersion des vols?

Un arrêt en suspension a pour finalité de préserver l'effet utile d'une annulation éventuelle. Le ministre réalise-t-il qu'en passant outre cet arrêt, il place l'Etat belge, ainsi que l'ensemble des opérateurs concernés, dans une situation d'insécurité juridique particulièrement grave?

Le Conseil d'Etat met en avant, d'une part, que tous les scénarios envisagés n'ont pas pu être examinés par Eurocontrol et, d'autre part, que les scénarios choisis ne respectent pas les principes élémentaires en droit européen de l'étude préalable d'impact sur l'environnement. Le Conseil d'Etat en conclut que la décision du conseil des ministres du 3 décembre 2003 sur le plan de dispersion du trafic aérien est viciée. Comment le gouvernement compte-t-il répondre à ces objections du Conseil d'Etat tout en maintenant le plan de dispersion?

09.03 Bert Anciaux, ministre: Je répondrai d'abord à vos quatre premières questions qui concernent l'accord du Conseil des ministres du 3 décembre 2003 relatif à l'arrêt du Conseil d'Etat. L'analyse détaillée de cet arrêt permet de constater que celui-ci considèrerait la décision comme illégale. Plusieurs raisons ont été avancées. Premièrement, le dossier administratif est insuffisant pour justifier une utilisation plus intense de la piste 20/02. Deuxièmement, il y a une augmentation des risques environnementaux et de sécurité pour les habitants dans la prolongation de cette piste.

Ainsi, le gouvernement accepte cet arrêt et a retiré sa décision du 3 décembre 2003. Selon la philosophie de base de celui-ci, des caractéristiques exceptionnelles ne peuvent être attribuées à la piste 02/20. L'usage de cette piste doit figurer dans le schéma de l'utilisation préférentielle, de sorte qu'il soit possible d'employer

haar voornemen bevestigd om het plan voor de spreiding van het luchtverkeer uit te voeren. U werd er echter mee belast aan de bezwaren van de Raad van State ter zake tegemoet te komen.

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

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

De regering legt zich neer bij dat arrest en heeft bijgevolg haar beslissing van 3 december 2003 ingetrokken. Baan 20/02 zal

toutes les pistes de manière équitable. La piste 20/02 sera utilisée dans le cadre des limites de sécurité prévues. En soi, elle n'est pas plus dangereuse que d'autres, mais moins fréquemment utilisable.

Le gouvernement tiendra compte des remarques et constatations de l'arrêt du Conseil d'Etat et fournira la preuve que le scénario choisi par le gouvernement est sûr et qu'il tient compte, d'une façon équitable, des intérêts communs et particuliers des habitants de la zone visée.

Le Conseil des ministres du 16 janvier a annulé la décision du 3 décembre 2003 concernant l'accord de principe sur une politique cohérente en matière de bruit au sujet des vols de jour et de nuit pour l'aéroport de Bruxelles-National. Par cette décision de vendredi dernier, la suspension du Conseil d'Etat est devenue sans objet.

Le Conseil des ministres m'a demandé de prendre des mesures provisoires, en tenant compte des remarques du Conseil d'Etat et en respectant l'accord politique sur cette question. Il n'y a donc pas de situation d'insécurité juridique. Au contraire, si le gouvernement n'avait pas annulé sa décision du 3 décembre 2003, on aurait connu une situation juridiquement instable.

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

09.04 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses, mais je pense cependant que vous jouez un petit peu avec les mots, avec les gens et avec le Conseil d'Etat. Pourquoi? En fait, vous retirez la décision, donc vous coupez l'herbe sous les pieds du Conseil d'Etat puisque son arrêt est en suspension. Vous savez pertinemment que l'arrêt sur le fond – définitif - pouvait nuire à la suite de la mise en œuvre de votre plan.

Aujourd'hui, nous apprenons qu'à partir de ce soir, il y aura quatre nouvelles voies à partir de la piste 20. Ces pistes, d'après les documents de la décision du 3 décembre, figurent évidemment dans la décision. Vous dites que l'ensemble est retiré, mais vous rendez applicable une partie de la décision qui se trouve dans les annexes de la séance du 3 décembre 2003, point 3 (modification des procédures existantes).

09.05 Bert Anciaux, ministre: Il s'agit d'une décision du 16 octobre 2003. Cela signifie qu'elle a été prise deux mois avant l'arrêt du Conseil d'Etat.

09.06 Marie Nagy (ECOLO): C'est là que vous jouez!

09.07 Bert Anciaux, ministre: Je ne joue pas!

09.08 Marie Nagy (ECOLO): En fait, vous prenez cette décision, qui a été fortement contestée au sein de cette commission, et vous

worden gebruikt in het kader van de vastgestelde veiligheidsbeperkingen. Op zich is ze niet gevaarlijker dan andere maar ze kan minder vaak in gebruik worden genomen.

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

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

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

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

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

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

09.08 Marie Nagy (ECOLO): Vandaag zegt u dat u dit plan

donnez instruction à Belgocontrol afin que ces pistes puissent être effectivement opérationnelles huit semaines plus tard. Vous intégrez cela dans votre plan que le kern adopte le 3 décembre 2003 et que le Conseil d'Etat casse par une décision en suspension.

Aujourd'hui, vous dites que vous retirez ce plan alors que vous avez déjà fait passer une partie intégrante de cet accord. Je trouve qu'il y a là un problème de responsabilité politique, d'explicitation par rapport aux gens.

Les objections du Conseil d'Etat que vous avez rappelées, monsieur le ministre, consistaient dans le fait de ne pas avoir soumis cette décision à une étude d'impact préalable et de ne pas avoir examiné les éléments de sécurité et d'impact sur la population. Vous n'avez toujours pas donné les informations à cet égard! On est en train de prendre des décisions qui peuvent être dangereuses. On applique le principe du fait accompli en contournant des plans d'ensemble. Cela permet à chacun de se présenter comme "lavant plus blanc que blanc" mais, en réalité, il y a une augmentation du survol de la périphérie est de Bruxelles. C'est cela, les nouvelles lignes!

09.09 Bert Anciaux, ministre: Le nombre des vols est identique.

09.10 Marie Nagy (ECOLO): Oui, mais il y a une partie nouvelle de la population qui est concernée. Cela faisait partie de votre plan du 3 décembre. Aujourd'hui, vous dites que cet élément est à part, mais il était intégré dans ce plan.

Je trouve qu'il y a là une difficulté et je tiens à le souligner. Ce sont de drôles de manières d'agir, d'autant plus qu'on ne répond pas sur le fond aux objections du Conseil d'État, même si vous lui coupez l'herbe sous le pied en retirant le plan d'ensemble. Il me semble évident qu'en cas de contestation sur la mise en œuvre de ces pistes, le Conseil d'État ne pourra que renvoyer à sa décision par rapport au Conseil des ministres du 3 décembre. Je ne doute pas que cela entraînera encore des modifications et des incertitudes quant aux pistes qui sont vraiment en œuvre autour de l'aéroport de Bruxelles.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.45 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.45 uur.

intrekt terwijl u al een deel van het akkoord hebt doorgevoerd. Hier rijst een probleem van politieke verantwoordelijkheid.

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

09.09 Minister Bert Anciaux: Het aantal vluchten is hetzelfde.

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

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