



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

lundi

02-02-2004

Après-midi

maandag

02-02-2004

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réouverture d'un point d'arrêt à Halanzy et à Messancy" (n° 1334) 1
Orateurs: **André Perpète, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la publication des résultats des contrôles SAFA" (n° 1378) 2
Orateurs: **Dominique Tilmans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de 4
 - M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1394) 4
 - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le dossier DHL" (n° 1501) 4
Orateurs: **Bart Laeremans, Willy Cortois, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les vols armés vers les Etats-Unis" (n° 1364) 14
Orateurs: **Zoé Genot, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle procédure en matière de règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux" (n° 1346) 16
Orateurs: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la prévention des risques d'une catastrophe aérienne majeure" (n° 1397) 17
Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le programme de rachat et d'isolation" (n° 1398) 19
Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêt des quotas pour les vols de nuit" (n° 1399) 21

INHOUD

Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de heropening van een stopplaats in Halanzy en Messancy" (nr. 1334) 1
Sprekers: **André Perpète, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bekendmaking van de resultaten van de SAFA-controles" (nr. 1378) 2
Sprekers: **Dominique Tilmans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen van 4
 - de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1394) 4
 - de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het dossier DHL" (nr. 1501) 4
Sprekers: **Bart Laeremans, Willy Cortois, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanwezigheid van gewapende agenten op vluchten naar de Verenigde Staten" (nr. 1364) 14
Sprekers: **Zoé Genot, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe procedure inzake aanvullende verkeersreglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld" (nr. 1346) 16
Sprekers: **Olivier Chastel, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het voorkomen van risicofactoren die tot een ernstig vliegtuigongeval kunnen leiden" (nr. 1397) 17
Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het programma van de terugkoop en de isolatie" (nr. 1398) 19
Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het besluit betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem voor de nachtvluchten" 21

		(nr. 1399)	
<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	
Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la transposition en droit belge de la Directive 2002/30/CE" (n° 1400)	22	Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn 2002/30/EG" (nr. 1400)	22
<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	
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière" (n° 1387)	24	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid" (nr. 1387)	24
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les centres de perfectionnement à la conduite" (n° 1461)	27	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de centra voor voortgezette rijopleiding" (nr. 1461)	27
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "une éventuelle réforme du système d'immatriculation des véhicules" (n° 1436)	28	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een mogelijke hervorming van het registratiesysteem van de voertuigen" (nr. 1436)	28
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la signalétique dans les gares et aux abords de celles-ci" (n° 1467)	30	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 1467)	30
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

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

du

LUNDI 2 FEVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 2 FEBRUARI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.07 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

01.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon les plans de la SNCB et en concertation avec les principaux bourgmestres du sud du Luxembourg, les points d'arrêts de la gare de Halanzy et de Messancy devaient être réouverts dans le courant de l'année 2003.

Cela devait être fait après la fin des travaux de modernisation et d'électrification des lignes 165 Libramont-Athus et 167 Athus-Virton. Aujourd'hui, alors que ces travaux sont terminés, ces deux points d'arrêt ne sont pas remis en service.

Disposez-vous, monsieur le ministre, d'informations précises quant à la date de leur remise en service? Si un point d'arrêt est effectivement recréé, qu'en est-il de la gare? En cas de réouverture du point d'arrêt, une valorisation à des fins privées de la gare est-elle envisageable? Enfin, les usagers de la SNCB au départ d'Halanzy et de Messancy se verraient-ils appliquer la taxe de 2,5 euros pour prise d'un titre de transport dans le train?

01.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, comme il est stipulé dans le contrat de gestion actuel, la SNCB a étudié la faisabilité et les conditions de réouverture au transport intérieur de voyageurs sur le tronçon Arlon-Athus-Virton.

Un rapport a été remis au ministre des Transports en mai 2001. Il en ressort qu'une éventuelle réouverture de cette ligne ne peut être envisagée que si l'Etat s'engage vis-à-vis de la SNCB à supporter les coûts supplémentaires entraînés par cette desserte.

Par conséquent, la décision de réouverture est liée au contenu du troisième contrat de gestion et du plan de transport de la SNCB, qui

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

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

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

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

Het station van Halanzy mag

sont en cours d'élaboration.

Concernant le bâtiment de la gare d'Halanzy, il peut être actuellement vendu, sous réserve de conserver une propriété suffisante pour autoriser une éventuelle réexploitation du point d'arrêt.

En effet, la taxe de 2,50 euros n'est pas systématiquement d'application dans les points d'arrêt. Elle ne s'applique pas aux voyageurs qui informent rapidement l'accompagnateur de train de leur non-possession d'un titre de transport valable.

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

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

01.03 André Perpète (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse, monsieur le président.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le président, vous savez qu'en Suisse a été rendu publique, le 14 janvier, la liste des avions interdits sur leur territoire suite à la problématique de l'accident survenu en Egypte. Parmi les avions figure un DC-8 opéré par la société de fret Silk Way originaire d'Azerbaïdjan. Cet appareil immatriculé 4K-AZ25 a été inspecté le 1^{er} septembre 2003, soit peu après avoir fréquenté les aéroports d'Ostende et de Liège en août. Le DC-8 de la Silk Way a-t-il fait l'objet d'un contrôle et avec quel résultat? Cet appareil est-il interdit de vol en Belgique?

Avant la Suisse, la Grande-Bretagne a publié une "black list" pour les vols interdits. Parmi ceux-ci figure Air Memphis, qui propose des vols charter au départ d'Ostende. Les appareils Air Memphis ont-ils fait l'objet d'un contrôle de la SAFA? Quelles en étaient les conclusions?

Depuis lors, la commissaire européenne aux Transports, Mme de Palacio, a soutenu l'initiative britannique et rien ne s'oppose plus aujourd'hui à ce que la Belgique publie une "black list" des avions interdits de vol. Quels sont les appareils actuellement frappés d'une telle interdiction en Belgique?

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

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

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

02.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le DC-8 de la compagnie Silk Way immatriculé 4K-AZ25 a été inspecté le 1^{er} août 2003 à l'aéroport d'Ostende. Cette inspection a donné lieu à plusieurs remarques:

Une remarque de la catégorie 3, c'est-à-dire de la catégorie la plus sévère.

Six remarques de la catégorie 2, c'est-à-dire de gravité moyenne.

Une remarque de la catégorie 1, c'est-à-dire de la catégorie la moins grave.

La réglementation SAFA prévoit qu'en cas où l'avion reçoit une remarque de la catégorie 1, l'inspecteur donne une information verbale au commandant de bord à la fin de l'inspection. En cas d'une

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

Dat toestel is in België niet verboden omdat er geen aanvraag tot het bekomen van verkeersrechten voor werd

remarque de la catégorie 2, un rapport est envoyé à l'autorité d'immatriculation et à l'exploitant de l'avion. En cas d'une remarque de la catégorie 3, la réglementation SAFA prévoit plusieurs actions possibles: l'inspecteur qui a effectué le contrôle peut exiger des restrictions sur les vols prévus, une correction immédiate de l'anomalie, une réparation immédiate sur place ou encore ordonner un départ vers la base de maintenance de l'avion sans passager.

Cet appareil n'est actuellement pas interdit en Belgique puisque aucune demande de droit de trafic n'a été introduite.

Lorsqu'une demande sera introduite, la DGTA rendra sa décision aussi sur la base de la preuve de correction des remarques citées. Il ne faut pas oublier que les remarques données ne rendent compte de l'état de l'avion qu'au moment de l'inspection.

Le Boeing 707-300 de la compagnie Air Memphis, immatriculé SU-AVZ, a été inspecté à l'aéroport d'Ostende le 23 octobre 2003 et le 17 janvier 2004.

Durant l'inspection du 23 octobre 2003, une remarque de catégorie 2 a été formulée concernant une fuite d'huile au moteur 3. Cette fuite a été réparée et ensuite inspectée par un atelier de maintenance.

Il est utile de noter que cet avion a subi un D-check, c'est-à-dire une vérification technique en profondeur, terminée le 9 octobre 2003, donc quelques jours avant notre contrôle. Avant délivrance des droits de trafic par la DGTA, des contrats ont été pris avec des responsables de l'atelier de maintenance qui a effectué ce D-check pour s'assurer de la parfaite remise en service de cet avion.

Durant l'inspection du 17 janvier 2004, trois remarques de catégorie 1 - gravité mineure - ont été formulées ainsi qu'une remarque de catégorie 2 - gravité moyenne - d'ordre technique.

Conformément aux procédures du programme SAFA, les autorités aéronautiques du pays d'immatriculation, ainsi que la compagnie, sont averties par courrier de ces résultats. Il est exact que la compagnie Air Memphis a été interdite au Royaume-Uni, mais cette interdiction est levée depuis mai 2002. Cela prouve une fois de plus qu'il faut être très attentif et très prudent avec les données présentées par la presse.

De toute façon, j'ai écrit une lettre au responsable de la DGTA pour souligner que la DGTA ne pouvait prendre aucun risque dans cette affaire. Je veux que la Belgique soit un pays très strict au niveau de la sécurité aérienne.

02.03 Dominique Tilmans (MR): Merci, monsieur le ministre. Je voudrais simplement que vous répondiez à la dernière question, qui concernait le fait de permettre aux voyageurs belges d'être assurés de la fiabilité de l'appareil qui est affrété pour leur voyage. Est-ce que la Belgique compte publier une "black list" des avions non fiables?

02.04 Bert Anciaux, ministre: Comme vous le savez, j'ai déjà

ingédiend. Het DGLV zal een beslissing nemen op het ogenblik dat zo'n aanvraag wordt ingediend.

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

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

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

02.03 Dominique Tilmans (MR): Zal u ervoor zorgen dat de Belgische reizigers inlichtingen kunnen inwinnen over de veiligheid van de toestellen waarin zij vliegen? Zal u een zwarte lijst van onbetrouwbare vliegtuigen verspreiden?

02.04 Minister Bert Anciaux: Ik

répondu à cette question la semaine passée. Je suis tout à fait favorable à une "black list"; j'attends d'ailleurs la procédure européenne à cet égard. Cela dit, si elle tarde à venir, je prendrai des décisions rapidement à ce sujet.

ben voorstander van de verspreiding van deze zwarte lijst. Ik wacht op het resultaat van de Europese procedure maar indien dit al te lang op zich laat wachten, zal ik sneller een beslissing nemen.

02.05 Dominique Tilmans (MR): Donc, vous pourriez anticiper la décision européenne?

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

02.06 Bert Anciaux, ministre: Oui, je le ferai si c'est nécessaire.

02.06 Minister Bert Anciaux: Ja.

02.07 Dominique Tilmans (MR): Parfait, je vous remercie monsieur le ministre.

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

De **voorzitter:** Mevrouw Avontroodt heeft haar vraag (nr. 1380) laten uitstellen.

La question n° 1390 de Mme Colinia est reportée.

Het volgende punt op de agenda zijn de samengevoegde vragen van de heer Cortois en de heer Laeremans.

De heer Cortois werd verwittigd dat zijn vraag aan de orde is en naar verluidt begeeft hij zich momenteel naar deze commissie. Inmiddels zal ik evenwel de heer Laeremans zijn vraag laten formuleren. Ik kan moeilijk aan de minister meedelen dat het Parlement niet aanwezig is.

02.08 Minister Bert Anciaux: In andere commissies, voorzitter, wordt dat dan schriftelijk afgehandeld.

De **voorzitter:** Ja, wij zullen dat ook doen, maar in dit geval gaat het om samengevoegde vragen.

03 Samengevoegde vragen van

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

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

03 Questions jointes de

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

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

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, het zou zelfs kunnen dat dit voor de minister gemakkelijker uitkomt, omdat mijn vraag wel samengevoegd is, maar toch voor een stuk onderscheiden is van de vraag van de heer Cortois. Ik neem aan dat de antwoorden op die vragen ook voor een stuk onderscheiden zijn.

Gezien de nieuwe elementen in de actualiteit sinds het voorbije weekend, zal ik wat bijvragen moeten stellen. Ik hoop dat u die kan noteren.

Mijnheer de minister, vorige vrijdag heb ik mijn vraag overgemaakt, waarin ik opmerkte dat tijdens de dagen daarvoor, tegenstrijdige

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La semaine dernière, DHL a fait des déclarations contradictoires au sujet de l'emplacement de son futur centre d'activités. Les porte-parole national et international ont tenu des propos discordants. Le ministre peut-il clarifier la situation? Un article de l'édition du week-end du "Standaard" a même révélé qu'en dehors de Zaventem,

berichten van DHL in verband met de keuze van de locatie voor hun hoofdkwartier waren verspreid. De woorden van een internationale woordvoerder vanuit Oostenrijk of Zwitserland – ik weet het niet meer – in verband met Zaventem als enige mogelijke locatie in België werden tegengesproken door de verklaring van de nationale woordvoerder van Zaventem, de heer De Buck. Op dat vlak moet uiteraard snel klaarheid komen.

De dag nadat ik mijn vraag stelde, verscheen er in De Standaard een ander artikel waaruit bleek dat er nog een andere mogelijkheid bestond, met name dat er een optie was om in Duitsland een centrum verder uit te breiden of nieuw te plaatsen, niet in plaats van Zaventem, maar bovenop Zaventem.

U had zelf al op 14 januari, in antwoord op een vraag die ik u had gesteld, mijnheer de minister, gezegd dat een spreiding over diverse locaties technisch wel degelijk mogelijk zou kunnen zijn. Het ging vooral om een spreiding in het binnenland, maar blijkbaar gaat het nu over een spreiding bij ons enerzijds en in Duitsland anderzijds. Ik had graag geweten in welke mate u daarop al zicht heeft. Wat wil DHL nu precies? Die firma zendt immers voortdurend tegenstrijdige berichten uit.

Er wordt in datzelfde artikel ook melding gemaakt van zeer verregaande eisen van DHL, die volgens mij volstrekt onmogelijk zijn. DHL eist dat er de komende dertig jaar geen enkel plafond voor het aantal nachtvluchten zou zijn en helemaal geen geluidsbeperkingen. Dat lijkt mij zodanig onredelijk dat de journalist het misschien wat overtrokken heeft weergegeven. Ik krijg daarover toch graag wat klaarheid.

Kunt u intussen ook het u door DHL overgemaakte dossier ter beschikking stellen? Dat is immers belangrijk in het kader van ons controlerecht. Ik heb u vorige keer al gevraagd of wij daarop zicht kunnen krijgen. Kunt u meer duidelijkheid geven over de werkgelegenheidsaspecten van dit dossier? Ook daar worden immers de wildste cijfers en heel tegenstrijdige cijfers gegeven en ook daarop hebben wij nog geen zicht gekregen vanwege de regering.

Ik lees vervolgens in datzelfde artikel dat BIAC een nota heeft opgesteld over het DHL-project, met name Pegasus. Ik zou daarvan ook graag een kopie krijgen. Via een medewerker hebben wij aan BIAC het dossier opgevraagd met betrekking tot de studie over de acht verschillende luchthavens van ons land. Wij kregen daarop een negatief antwoord. Eerste minister Verhofstadt heeft echter verklaard echter dat dit dossier publiek zou zijn en ook daarop zou ik graag zicht hebben.

Ten slotte, wat het eerste luik van mijn vraag betreft, mijnheer de minister, heeft u op Ring-TV verklaard dat het uitstellen van de beslissing tot september een al te doorzichtige operatie is en dat het voor u best wat vlugger mag en kan. Hoe zult u dat in werkelijkheid omzetten? Als er inderdaad sneller een akkoord is met DHL, zal men dan wachten tot september om de knoop door te hakken? Binnen welke termijn ziet u het realistisch?

Er is ook de problematiek van de HST. Transportdeskundigen hebben reeds verklaard dat de aanwezigheid van de HST op de luchthaven

la société se proposait également d'ouvrir un centre en Allemagne. Par ailleurs, est-il exact que, dans le cadre des négociations, DHL impose des exigences impossibles concernant le nombre de vols de nuit et la limitation des nuisances sonores? Pouvons-nous examiner le dossier communiqué par DHL au ministre? Avez-vous obtenu des précisions sur le volet emploi de ce dossier?

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

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

D'après les experts, la présence du TGV à Zaventem pourrait influencer sur le nombre de vols et de vols de nuit. Lors de notre visite à l'aéroport, vendredi, BIAC nous a informé que la liaison entre l'aéroport et le réseau TGV ferait partie des négociations avec DHL. Est-ce exact? Zaventem sera-t-il équipé d'un terminal TGV à part entière?

een invloed kan hebben op het aantal dagvluchten, alsook op het aantal nachtvluchten in functie van de koerierdiensten. Wordt de aansluiting van de luchthaven op het HST-netwerk ook aangekaart in de gesprekken met DHL?

Die vraag is eigenlijk gedeeltelijk achterhaald. Wij hebben vrijdag met de commissie voor de Infrastructuur een gesprek gehad met de mensen van BIAC op de luchthaven en daar heeft men gezegd dat de aanwezigheid van de HST op de luchthaven in het pakket zat dat DHL aan BIAC had overhandigd. Dat speelde dus wel degelijk een rol in het hele verhaal. In welke mate kan dit het percentage nachtvluchten doen dalen?

Over de HST is vrijdag ook verklaard dat de rechtstreekse aansluiting van de luchthaven op het HST-netwerk deel zou uitmaken van het fameuze Diabolo-project. Daardoor zou er een volwaardige terminal voor de HST op Zaventem komen. Dat is voor mij een nieuw feit. Dit was nog helemaal niet duidelijk. Eerder was immers gezegd dat het bouwen van een nieuwe terminal zeer veel geld zou kosten. Klopt dit allemaal? Hoe zit deze situatie in elkaar?

Wordt overwogen of er een terminal in Zaventem komt, of wordt het een terminal in Schaarbeek? Over Schaarbeek werd gezegd dat dit op heel lange termijn zou zijn en dat dit niet meer aan de orde zou komen. De terminal in Zaventem zou echter deel uitmaken van het Diabolo-project. Ik had hier graag een zicht op gekregen, mijnheer de minister.

03.02 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel u gerust. Het is niet mijn bedoeling u nogmaals alle aspecten van het beleid rond Zaventem te laten toelichten. Mijn uitgangspunt is ook mijn bekommernis en gaat uit van de regeringsbeslissing van Gembloux, waarbij de regering in de eerste plaats opteert voor het behoud van de cargo van een belangrijk koerierbedrijf op Zaventem. Hoe maakt ze dat waar op een zodanige manier dat ecologie en economie zich erin kunnen terugvinden? Het gaat dus om het fameuze evenwicht.

Alle andere aspecten laat ik bewust terzijde. Dan beginnen we immers opnieuw een hele discussie die niet veel vooruitgang brengt aan wat ons nu zou moeten bezighouden. Dat is mijn persoonlijke mening. Wat ons nu zou moeten bezighouden, is de vraag of er een reële mogelijkheid bestaat om de activiteit van DHL op Zaventem te vrijwaren.

Ik had een aantal suggesties gedaan naar aanleiding van de interpellaties en vragen van zowat een week geleden aan de eerste minister. De tijd gaat zo snel, dus het kan al veertien dagen geleden zijn. Dat doet er niet toe. Willen we Zaventem maximaal rentabiliseren – ik vul het begrip niet in, maar neem het enkel als principe –, moeten we ervan uitgaan dat de enige mogelijke formule om dat te doen, een maximale spreiding is. Op die manier kunnen de lasten maximaal worden gespreid en kan, zowel in het Brussels Gewest als in het Vlaams Gewest, een draagvlak worden gecreëerd naar de bevolking toe.

Mijnheer de minister, ik had een aantal vragen en suggesties die meer over dat aspect van de problematiek gaan.

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

Est-il en effet ressorti des entretiens avec DHL que l'entreprise comptait retirer de la circulation ses appareils les plus bruyants d'ici à 2005 ou à 2006, c'est-à-dire à la date d'expiration du contrat de leasing? Il m'est

Ten eerste, is het juist dat er in de contacten die u met DHL hebt, sprake is van de maximale spreiding van de lasten? We lezen ook wel met flarden in de pers dat DHL een aantal van hun meest luidruchtige toestellen uit dienst zou kunnen nemen. Deze boosdoeners, zijnde de MD 11 en de Airbus 300, hebben allebei een individueel quotum dat dichterbij 12 dan bij 11 ligt en zijn dus bakken die heel veel lawaai maken. Deze toestellen zou DHL in 2005 of 2006 uit dienst kunnen nemen. Immers, blijkbaar lopen de leasingcontracten ervan ten einde. Hebt u daarvan weet?

Het is natuurlijk een stap in de goede richting. Anderzijds hoor ik in kringen rond de luchthaven en rond BIAC dat het de bedoeling is van DHL in 2006 de oude toestellen te vervangen door de Boeing 767.

Die hebben nog altijd een individuele quota count die rond de 10 schommelt. Dat is dan niet juist. Dus dat zijn ook nog altijd zeer lawaaijige bakken. Wat betekent dat? Dergelijke minimale verbetering, die volgens mij ook van het bedrijf zelf minimale inspanningen vergt, biedt eigenlijk geen oplossing en, mijnheer de minister, u weet dat beter dan ik.

De pieknorm in Vlaanderen ligt op 90 dBA. Wij hebben veel lawaai gemaakt omdat men in Brussel die pieknorm heeft verlaagd tot 70 of 73 dBA. Doch, met het invoeren van dat verbeterde type, de Boeing 767, lost men het probleem niet op en gaat men zowel in Vlaanderen als in Brussel boven wat zij allebei nu als pieknorm hebben ingesteld.

Mijnheer Laeremans, soms denk ik nog eens met heimwee terug aan de tijd dat we twee petjes droegen hier in het Parlement: we droegen een week het federale petje en een week het Vlaamse. Dat was voor uw tijd, mijnheer Laeremans, gelukkig voor u, denk ik, maar het liet ons dikwijls toe de ene week een dossier aan te pakken en het de volgende week te vervolledigen. Mocht ik in het Vlaams Parlement zetelen, dan zou ik vandaag vragen of het wel correct is dat gedurende al die tijd – en ondanks het feit dat die normen er zijn en dat men de overtredingen ook langs Vlaamse zijde heeft vastgesteld – er nooit een pv, een veroordeling of een boete uit is gevolgd. Is dat juist, of niet? Misschien herinnert u zich dat nog.

03.03 Minister **Bert Anciaux**: Ik herinner mij dat, maar ik mag er niet op antwoorden.

03.04 **Willy Cortois** (VLD): Ik weet het, maar dan zetten we even de micro's af en zegt u het ons zo.

03.05 Minister **Bert Anciaux**: Ik denk dat het waar is wat u zegt.

03.06 **Willy Cortois** (VLD): Ik wil alleen aangeven – en zonder partijpolitieke consideransen – dat men wel roept dat men moet zorgen voor de kwaliteit van de leefomgeving, maar dat ik moet vaststellen dat wij, Vlamingen, – die nochtans altijd zeer strijdvaardig zijn, mijnheer Laeremans, dat weet u toch wel, of sommigen onder ons althans – al die tijd de normen die er waren hebben laten overschrijden zonder daartegen te reageren. Ik moet zeggen dat men

revenu de milieux proches de BIAC que ces anciens appareils seraient remplacés par des Boeing 767, ce qui n'améliore pas vraiment la situation. Un effort aussi faible ne suffira pas à empêcher le dépassement des normes maximales.

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

03.05 **Bert Anciaux**, ministre: Bien que je ne sois pas compétent pour répondre à cette question, je serais enclin à vous donner raison.

03.06 **Willy Cortois** (VLD): Les autorités flamandes devraient veiller à l'application des normes qu'elles ont édictées. La Région bruxelloise est plus conséquente dans ce domaine. On a coutume d'affirmer que les normes

dat in Brussel wel heeft gedaan. Zij hebben dus een meer consequente houding aangenomen, met alle gevolgen van dien. Ze hebben ze nu evenwel ook opgeschort.

Mijnheer de minister, de overige spoorwegverbindingen wil ik hier niet aansnijden, die vragen zijn reeds gesteld, dus dat is niet nodig. Toch zegt men, als ik de normen voor Brussel en Vlaanderen vergelijk, nogal gemakkelijk dat de Brusselaars onmogelijke eisen stellen, tenzij mijn informatie niet correct is natuurlijk. Ze bouwen een muur rond Brussel en er kan geen vliegtuig meer vliegen. Als Vlaanderen hetzelfde doet, dan doden we ook Zaventem.

Is het juist, want die informatie heb ik niet, dat in Duitsland rond de luchthavens de pieknormen nog lager liggen? Met lagere pieknormen bedoel ik dan bijvoorbeeld 50 dBA 's nachts of 65 dBA, in die orde van grootte. Ergens is er toch een duidelijk probleem: als men wil spreiden, zal men dus ook in ieder geval de luidruchtige vliegtuigen uit de lucht moeten houden, want anders heeft die spreiding geen zin.

Dan blijft het overal veel te lawaaierig. Wat is volgens u de limiet? Tot welke individuele quota count kunt u komen vooraleer te moeten zeggen dat vanaf dan er een algemeen verbod is? Het is immers evident dat we hetgeen we aan DHL opleggen, ook moeten opleggen aan een aantal andere cargomaatschappijen die gebruikmaken van de luchthaven van Zaventem.

Ik heb nog een laatste korte vraag of suggestie. Bij de hele benadering van de lawaaihinder en de spreiding van het lawaai en de vluchten moet men inderdaad komen tot een billijke spreiding. Als men dat alleen doet op basis van een global count of van een gemiddelde, komt men er niet. Dat is de val waarin uw voorgangster, mevrouw Durant, het Parlement gedeeltelijk heeft laten lopen. Wanneer men rekent met het gemiddelde, komt men dikwijls tot heel andere resultaten dan wanneer men andere factoren in aanmerking neemt.

Ik heb daarom de volgende vragen.

Ten eerste, het is evident dat men met die global count moet rekenen, maar is het ook uw bedoeling rekening te houden met de frequentie wanneer u uw spreidingsplan verder zult verfijnen? Frequentie betekent het aantal toestellen dat over een vliegtuigzone komt. Dat is voor de mensen belangrijk.

Ten tweede, zult u ook rekening houden met de individuele quota count van elk vliegtuig, zodat men weet wanneer men piekt en lawaai maakt en wanneer niet? Dit is in de regeerverklaring eerlijk gezegd niet altijd erg duidelijk, en ik kan mij inbeelden waarom. Dat is waarschijnlijk een compromis waar men u enerzijds probeert binnen bepaalde grenzen te houden en u, anderzijds, toch een bepaalde vrijheid laat. Waarmee houdt u rekening bij uw spreiding? Zult u niet alleen de frequentie, maar ook de individuele quota count laten meespelen en in welke mate?

03.07 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik heb met belangstelling kennis genomen van de suggesties die onder meer door de heer Cortois in de commissie voor de Infrastructuur van 21 januari 2004 aan de eerste minister en, via hem, ook aan mij

bruxelloises sont d'une rigueur irréaliste et qu'elles construisent une sorte de mur autour de la capitale. Si la Flandre agissait de la même manière, elle porterait un coup fatal à Zaventem. Or, en Allemagne, les normes sont encore bien plus basses!

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

03.07 **Bert Anciaux**, ministre: J'ai pris connaissance avec intérêt des suggestions faites au premier ministre le 21 janvier dernier. Le

werden gedaan om inzake de luchthaven Brussel-Nationaal te komen tot een meer billijk evenwicht tussen economie en ecologie.

Het spreekt voor zich dat het behoud en de uitbreiding van de activiteiten van DHL op Brussel-Nationaal enkel kunnen wanneer er inspanningen worden geleverd aan beide zijden en meer nog, inspanningen vanwege de overheid, vanwege exploitant BIAC en vanwege DHL.

Zonder vooruit te willen lopen op de uitkomst van de onderhandelingen en ervan uitgaande dat tegen 1 september 2004 een volledig akkoord wordt bereikt over optie 1, zoals die door de Ministerraad van 16 en 17 januari 2004 werd uitgewerkt, is het duidelijk dat DHL zijn vloot verder zal moeten moderniseren. Ik kom daarop straks terug.

De verzoening van economie en ecologie is een belangrijke uitdaging niet alleen voor elke regering, maar ook voor elke onderneming.

Deze regering zal zich inspannen om te komen tot een evenwicht tussen de economische doelstellingen – het behoud van werk en waar mogelijk de uitbreiding van werk – en de ecologische – vermindering van de geluidshinder en de leefbaarheid van de omgeving.

Als DHL inderdaad graag in Brussel, of concreet in Zaventem, wil blijven, moet het naast de lusten ook de lasten erbij nemen. Een afweging of die lasten lager liggen in Zaventem dan elders kan alleen DHL voor zichzelf uitmaken. Wat de ware bedoelingen van dat bedrijf betreft, collega Laeremans, kan ik natuurlijk niet in hun plaats spreken, maar daar zal ik straks even op terugkomen.

DHL weet echter dat de luchthaven Brussel-Nationaal in Zaventem beperkt is inzake uitbreidingsmogelijkheden. Wat de maximumgrens van 25.000 nachtvluchten betreft, vestig ik er de aandacht op dat dit aantal is vastgelegd in de milieuvergunning en dat daar bijgevolg zeker niet lichtzinnig mee kan worden omgesprongen. Daarnaast trek ik in het dossier, zoals u reeds weet, volop de kaart van de werkgelegenheid. Ik laat mij dan ook niet beïnvloeden door kritiek van de oppositie die, enerzijds, wil dat DHL uitbreidt maar die, anderzijds, zegt dat er niet méér gevlogen mag worden.

Het is op dit moment nog te vroeg of de aansluiting van de luchthaven op het HST-netwerk mee betrokken wordt in de gesprekken met DHL, maar het lijkt mij er wel een belangrijk onderdeel van. Dat geldt eveneens voor de bouw van een terminal in Zaventem.

De stappen die ik reeds heb ondernomen in samenwerking met Johan Vande Lanotte in verband met de bocht van Nossegem en het Diabolo-project tonen aan dat wij sterk geloven in de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem.

Ik wil ook nog kort een woordje zeggen over het feit dat het uitvoeren van een aantal infrastructuurwerken inderdaad een goede zaak kan zijn, omdat die werken zeker kunnen bijdragen tot een betere spreiding van de vluchten. Daarbij denk ik dan aan de ILS op baan 07L en/of 07R en het aanleggen van het noodzakelijke stuk taxibaan op baan 25L waardoor 25L ook beter, volwaardiger, kan worden

maintien de DHL à Zaventem et une extension de ses activités ne sont envisageables qu'à condition que tant les pouvoirs publics que BIAC et DHL consentent à faire des efforts. Lors du Conseil des ministres des 16 et 17 janvier, nous avons convenu d'œuvrer en faveur de la conclusion d'un accord d'ici au 1^{er} septembre 2004.

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

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

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

Le 1^{er} septembre 2003, j'ai chargé Belgocontrol de réaliser une étude sur les possibilités dont nous disposons pour améliorer les installations électroniques autour des pistes de décollage et

gebruikt. Als wij verder gaan zou men kunnen spreken over een lichte uitbreiding, zodat de kruising tussen 25L en 02/20 zou wegvallen en 25L zelfs een klein beetje zou draaien waardoor Kortenberg minder hinder zou hebben maar waardoor de twee banen ook parallel komen te liggen. Zoals u weet – maar nu wordt het misschien te technisch – liggen die banen nu niet helemaal parallel. U hebt ook weet van de zones van 20 km, 15 mijl? U bent op de hoogte, goed.

Dat zou in ieder geval een maximale spreiding mogelijk maken. Op 1 december 2003 heb ik Belgocontrol belast met het uitvoeren van een studie naar de technologische, fysieke, financiële en bouwkundige aspecten van de elektronische installaties op en rond de piste, waarvan ILS de meest bekende is. De bedoeling is te weten welke financiële inspanningen er werkelijk nodig zijn om die installaties te verbeteren. Het is een grondige studie en neemt dan ook wat tijd in beslag. Ik wil daar zo snel mogelijk duidelijkheid over hebben.

In dat verband werd trouwens een timing afgesproken. Voor het zomerreces moet hierover duidelijkheid bestaan.

Wat DHL exact wenst is mij in alle eerlijkheid ook niet altijd duidelijk. In alle rust en kalmte stel ik dat een degelijk opgesteld dossier en een eenduidige communicatie belangrijke factoren zijn om tot een positief resultaat te komen inzake een goed evenwicht tussen economie en ecologie. Ik begrijp dat er verschil in belang kan zijn, naargelang men deze aangelegenheid bekijkt vanuit de hoofdzetel van DHL of Deutsche Post dan wel vanuit de zetel in Diegem. De belangen zijn ook niet steeds gelijklopend. Dit verklaart wellicht het verschil in communicatie. Ik heb vastgesteld dat het Duitse hoofdkwartier laat weten dat een tweede luchthaven buiten Zaventem, al dan niet in België, een mogelijkheid kan zijn. Ik beschik terzake niet over meer informatie.

Inzake vernieuwing van de vloot ben ik het eens dat het niet voldoende is, zoals dat soms gebeurt, dat DHL verwijst naar de voorbije vijf jaar en de inspanningen die tijdens deze periode geleverd werden om de 727-toestellen te vervangen door het 757-type. U weet dat het type 727 veel meer lawaai maakte dan de A300. Met de ingebruikname van de A300 kon men spreken van een forse herademing. Wellicht was dit niet voldoende. Ik herhaal dat een verwijzing naar deze inspanningen niet voldoende kan zijn. Het behoeft geen betoog dat een blanco cheque vragen inzake geluid voor de volgende dertig jaar niet mogelijk is.

U verwijst steeds naar een dossier van DHL waarin duidelijke informatie wordt gegeven over tewerkstellingscijfers. Ik ben vragende partij om dit dossier te krijgen. In deze commissie heb ik nooit onder stoelen of banken gestoken dat ik een paar velletjes papier heb ontvangen. Dit was echter geen volwaardig dossier. DHL heeft wel een dossier gezonden aan de luchthavenexploitant. De regering heeft, mijns inziens, geen volwaardig dossier ontvangen.

Volgens mij hebt u het recht een afschrift te krijgen van het dossier-Pegasus. U zult begrijpen dat de correcte procedure moet worden gevolgd. Ik zal aan minister Vande Lanotte vragen aan BIAC opdracht te geven het document aan de commissie over te maken.

Wat het onderzoek naar de acht luchthavens betreft, kan ik meedelen

d'atterrissage. Nous sommes convenus d'un calendrier précis et je ferai la clarté le plus vite possible à ce propos.

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

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

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

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

Quant à l'abandon des MD11 et des A300, 30% des avions de la flotte sont du type A300. DHL dispose de deux ou de trois

dat ik vernomen heb dat BIAC dit dossier heeft meegedeeld aan de pers. Het lijkt me vreemd dat de parlementsleden dit dossier niet ontvangen hebben. Ik zal minister Vande Lanotte eveneens verzoeken dit dossier ter beschikking van de commissie te stellen.

Wat de timing betreft, wil ik mij vanzelfsprekend voor 100% houden aan de afspraak die binnen de regering is gemaakt, met name dat daarover tegen 1 september volledige duidelijkheid moet zijn. Ik steek echter niet onder stoelen of banken dat het mij logisch lijkt dat wij niet pas op 31 augustus zullen weten hoe de vork in de steel zit. Ik veronderstel dat wij dat heel wat vroeger zullen weten, hoewel het dossier dan misschien nog niet volledig zal zijn. Mij lijkt het wel logisch dat er de volgende maanden al duidelijkheid zal zijn over het al dan niet echt bestaan van de wil om te komen tot een oplossing in dat dossier, wat ik hoop.

Collega Cortois heeft nog een concrete vraag gesteld in verband met het uit vloot nemen van de MD11 en A300. Als ik mij niet vergis, bestaat ongeveer 30% van de vloot uit A300's. Wat de nachtvluchten betreft, is er maar één MD11, maar wat de vloot van DHL betreft zijn er drie MD11's. Over de MD11 ben ik niet helemaal zeker, maar wat u over de A300's leest in de pers, komt van mij. Ik heb steeds gezegd dat het mij voorkomt dat het leasingcontract van de A300's ten einde loopt eind 2006. Op het moment dat een leasingcontract ten einde loopt, is men niet meer gebonden. Bij die leasingfirma kan men dan meestal wel een vervanging bekomen, die dan wel tijdig aangevraagd moet worden en dergelijke meer. Het lijkt mij dus wel mogelijk om tegen 2007 een forse vernieuwing van de vloot te kunnen realiseren. Door welk type zij vervangen zullen worden, kan ik niet zeggen. Ik ben – soms is dat spijtig – niet het hoofd van DHL om daarover te beslissen. Het lijkt mij incorrect dat de 757 niet in grote mate de A300's kan vervangen. De 757 heeft een quota count die drie keer zo klein is, namelijk minder dan 4 quota count ten opzichte van 12. De 767 heeft een quota count tussen 8 en 10, daarvan ben ik niet helemaal zeker. Het zou kunnen dat die een deel van de A300's moeten vervangen, gelet op de omvang en gelet op de actieradius van de verschillende toestellen. Het lijkt mij nog te vroeg om daarover echt een uitspraak te doen.

Wat de normen betreft, hebt u gelijk dat de individuele quota count eigenlijk de oorzaak is van de pieken. Die redenering werd nog niet vaak gemaakt, maar ze is wel juist. Er zijn nog andere oorzaken, maar in grote mate is dat de oorzaak van de pieken. Andere oorzaken zijn bijvoorbeeld de snelheid bij het stijgen. Ik denk dat men verder moet gaan dan alleen de problematiek van de pieken.

Ik denk dat bij de gemiddelde geluidshinder, die uitgedrukt wordt in LNight of LDEN (Day, Evening, Night) of LMax en dergelijke meer, moet worden gekeken naar het gemiddelde per nacht. Dit is nog iets anders dan de maximale quota count op jaarbasis waarover u het had. Bij de maximale quota count op jaarbasis gaat het veeleer over de vraag of dit voldoende is om een goede spreiding van de hinder te realiseren. Neen, u hebt gelijk want de frequentie is daarin even belangrijk.

Ik sluit af met een voorbeeldje, voorzitter. Als ik een keer per nacht 100 liter water over u zou kappen, dan ben ik nogal zeker dat u daarvan wakker wordt. Als ik dit echter spreid over 10.000 keer een

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

Il est inhabituel mais correct de considérer que le quota count individuel constitue dans une large mesure la cause des pics. D'autres causes sont par exemple la vitesse au décollage. La moyenne par nuit constitue un élément important dans l'estimation de la nuisance sonore moyenne. La question se pose de savoir si le quota count maximal sur une base annuelle suffit pour permettre une répartition efficace des nuisances. La fréquence est tout aussi importante. Si je déverse 100 litres d'eau sur une personne une fois par nuit, cette dernière se réveillera très probablement. Il en sera probablement de même si je déverse sur elle 10 litres d'eau à dix reprises au cours de la même nuit. Toutefois, si je l'asperge 10.000 fois d'une goutte, il n'est pas certain qu'elle se réveillera. Tant les pics que la fréquence jouent un rôle.

druppeltje dan bestaat er een kans dat u niet wakker wordt. Als ik het echter spreid over 10 keer 10 liter dan bestaat er ook nog altijd een kans dat u wakker wordt. Het is een combinatie van beide die men moet zoeken waarbij zowel de pieken als de frequentie een rol blijven spelen. Het is niet correct om alleen maar te spreken van de pieken.

03.08 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, om te beginnen zou ik willen zeggen dat ik het nogal vreemd vind dat u zelf het dossier van DHL niet heeft gezien. U heeft een aantal velletjes gezien. Allicht heeft u een te passieve houding aangenomen. U zegt zelf dat BIAC wel al een heel dossier heeft gekregen. Wij hebben vrijdag met BIAC gesproken. De heer Van den Bossche is toch wel iemand die connecties heeft met het kartel waarvan ook u deel uitmaakt. Hij liet toch veronderstellen dat hij al een heel dossier had van DHL waarin onder meer ook de vragen inzake de aansluiting op de HST zaten. Ik vind het vreemd dat u minder informatie heeft dan BIAC, niettegenstaande BIAC toch nog voor belangrijke mate in overheidshanden zit en er via de heer Van den Bossche toch duidelijke connecties zijn. Ik begrijp niet dat u al die informatie nog niet heeft.

Twee, ik noteer wel met interesse dat u gezegd heeft dat u het dossier Pegasus en de studie die door BIAC werd uitgevoerd, ter beschikking zou willen stellen van het Parlement. Wij hebben daarop het volgende antwoord gekregen van BIAC, ik citeer: "Die studie is opgemaakt in opdracht van de regering en zij is niet publiek beschikbaar. Ik moet u dus doorverwijzen naar de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven". Ik hoop dat u inderdaad met de heer Vande Lanotte kan overeenkomen dat wij die studie binnenkort en niet over zes maanden kunnen verkrijgen. Dat lijkt mij toch logisch. Als de studie bestaat, moet ze maar gekopieerd worden.

Wat de HST betreft, herhaal ik dat ik de mensen van BIAC heel uitdrukkelijk heb horen zeggen – de voorzitter zal dit kunnen bevestigen – dat de HST-terminal deel zou uitmaken van Diabolo. Ik heb u daarbij de wenkbrauwen zien fronsen. Ik denk dat daarover meer duidelijkheid moet komen. Ik denk ook dat de regering die duidelijkheid kan bieden, want in de planning moet er toch een budgettaire raming gemaakt zijn. De HST-terminal zou zeer veel geld kosten. Zat dit al dan niet reeds in het budget? Hoe komt het dat BIAC deze veronderstelling maakt? Zij gaan prefinancieren, zij gaan die bouw met twee, drie of misschien wel vier jaar vervroegen. Daarover moet toch duidelijkheid kunnen worden geschapen. Dit zou meteen ook meer duidelijkheid geven voor het GEN, voor Schaarbeek, enzovoort. Dit is allemaal een groot mysterie.

Ten slotte, mijnheer de minister, u heeft terecht herhaald dat de studie over de ILS-systemen tegen de zomer moet worden afgerond. Daarnaast is ons vrijdag ook duidelijk gemaakt dat de taxibaan nog in de studiefase zit en dat die helemaal nog niet verworven is. Dit was toch een beetje verbazingwekkend. Men liet uitschijnen dat men helemaal nog niet weet of die er zal komen.

U hebt altijd gezegd dat ze er binnen de twee jaar zou komen, maar zij hebben daar een termijn van vijf jaar opgeplakt. Dat is een groot verschil. De heer Van den Bossche was daar heel stellig in: het kon niet eerder dan binnen de vijf jaar. Wij zullen hierover onvermijdelijk

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

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

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

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

nog vragen stellen en debatten voeren.

répartition des vols.

Mijnheer de minister, kunt u dit snel nagaan en ons er informatie over bezorgen? Ik vind dit immers een heel eigenaardig verhaal. Dit maakt de maximale spreiding zoals verhoopt zeer moeilijk doenbaar.

03.09 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de minister, men zegt mij dat er in de nieuwe exploitatievergunning die BIAC heeft ingediend geen sprake is van enige uitbreiding, onteigening, verlenging en dies meer van de startbanen en de landingsbanen. In de milieuvergunning zou het eigenlijk alleen gaan over de lengte van een start- of landingsbaan en natuurlijk ook over de waterafvoer, het hemelwater, de terreinverlichting, met het afbakenen van de banen, en de bodem. Men zegt mij dat BIAC niet in de verdere uitrusting van de 07 heeft voorzien. Ieder gemeentebestuur rond de luchthaven heeft deze aanvraag gekregen en iedereen kan die inkijken. Een betere spreiding begint bij een maximale aanwending van de infrastructuur aan de grond, maar blijkbaar heeft BIAC nog geen enkele stap in die richting gezet. Mijn informatie terzake gaat in dezelfde richting als die van de heer Laeremans.

Mijnheer de minister, deze vraag ben ik vergeten te stellen. Hoe komen wij aan een rechtvaardige spreiding van de lawaaihinder? Het verwijt dat men aan het adres van de zware cargovliegtuigen maakt is dat de klimvoorwaarde, het niveau waarop men moet stijgen, in Zaventem maar 4% bedraagt terwijl dit in andere luchthavens 6 of 7% bedraagt. Speelt dat een rol in de discussie, mijnheer de minister?

03.09 Willy Cortois (VLD): On m'a dit que dans la nouvelle licence d'exploitation, il ne serait nullement question d'une extension, impliquant le cas échéant une expropriation, ni d'un prolongement - ou quoi que ce soit d'autre - des pistes de décollage et d'atterrissage. Et dans la licence environnementale, il ne serait question que de la longueur d'une piste de décollage ou d'atterrissage. Par ailleurs, il n'est apparemment pas prévu de prévoir des équipements supplémentaires pour la 07. Toutes les administrations des communes riveraines de l'aéroport ont reçu cette demande. Or une meilleure répartition commence par une utilisation optimale des infrastructures au sol, mais manifestement la BIAC n'a encore entrepris aucune démarche dans ce sens.

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

03.10 Minister Bert Anciaux: Wij willen die procedure inderdaad naar 7% optrekken. Wat de milieuvergunning betreft, die gaat niet alleen over de lengte van de baan. Een van de belangrijke punten is natuurlijk het aantal bewegingen. Dat moet worden bepaald in de milieuvergunning.

Mijnheer Laeremans, wat de timing van de aanleg van de taxiweg betreft, ik weet nog heel goed wat ik zeg. Ik heb in de commissie uitdrukkelijk gezegd dat die nog niet bedongen was en dat ik de opdracht heb gegeven om er een studie over te voeren. De studie moet klaar zijn voor de zomer. Op dat moment moeten we verdergaan.

Het is echter duidelijk dat – ik heb dat ook al publiekelijk gezegd – belangrijke investeringen en infrastructuurwerken voor mij onderdeel uitmaken van de besprekingen met DHL. Komen tot een exacte

03.10 Bert Anciaux, ministre: Il entre effectivement dans nos intentions de porter cette condition d'ascension à 7%.

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

J'ai déjà indiqué en commission que la piste taxi n'était pas encore acquise et que je ferai procéder en la matière à une étude qui devrait être terminée avant l'été. Les négociations avec DHL doivent

100%-spreiding, is immers een absolute doelstelling. U weet dat ik, gelet op de huidige beperkingen zowel op het vlak van de capaciteit als op het vlak van de veiligheid en gelet op de technische beperkingen, vandaag geen 100%-spreiding kan realiseren. Ik doe alvast wat maximaal kan binnen de huidige beperkingen.

Ik ben vragende partij om in het debat over DHL minstens, naast heel wat andere zaken, duidelijkheid te krijgen over hun engagementen inzake investeringen. Dat wou ik nog aan mijn antwoord toevoegen.

également porter sur les importants investissements et travaux d'infrastructure à réaliser. Notre objectif premier est la dispersion complète. C'est actuellement chose impossible mais je fais de mon mieux dans le cadre des limites actuelles.

03.11 Willy Cortois (VLD): Er is nog één vraag. Staat het aantal bewegingen in de milieu- en exploitatieaanvraag of zijn ze een afgeleide van de exploitatieaanvraag?

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

03.12 Minister Bert Anciaux: In de aanvraag staan ze niet, maar wel in de toekenning natuurlijk. De exploitatie van de luchthaven wordt toegekend onder een aantal voorwaarden. Een aantal van de voorwaarden heeft te maken met het maximaal aantal bewegingen.

03.12 Bert Anciaux, ministre: Non, mais ils figurent dans la décision d'octroi.

03.13 Willy Cortois (VLD): Kent u de exploitatie toe? Dat is natuurlijk een belangrijke vraag.

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

03.14 Minister Bert Anciaux: Het Vlaams Gewest, dus de minister van Leefmilieu in de Vlaamse regering, kent dat toe. Op dit ogenblik bestaat er echter wel een ministerieel besluit – dat is een vraag van mevrouw Nagy – dat de bevestiging geeft van de beslissing van de raad van bestuur van BIAC in verband met het maximaal aantal totale quota count. Op het moment van de privatisering – ik zal dat straks nog eens uitleggen – is het logisch dat de bevoegdheid inzake het maximaal aantal quota count een wordt van de minister van Mobiliteit.

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

03.15 Willy Cortois (VLD): De milieuvergunningsaanvraag wordt dus onderzocht door de Vlaamse minister van Leefmilieu en in de aanvraag zit ...

03.15 Willy Cortois (VLD): Le ministre flamand de l'Environnement sera-t-il amené à étudier la demande d'exploitation?

03.16 Minister Bert Anciaux: In de aanvraag zit het aantal van 25.000 bewegingen vervat.

03.16 Bert Anciaux, ministre: Effectivement. Cette demande comprend la disposition relative aux 25.000 vols de nuit.

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

De **voorzitter:** Met het oog op het respecteren van het Reglement, durf ik erop aandringen om het aantal vragen dat men binnen de afgesproken tijd stelt, zou beperken. Dit maakt het een beetje gemakkelijker om de zaak te beheren. Niets belet de leden verschillende vragen in te dienen voor dezelfde agenda.

Monsieur Chastel, auriez-vous la galanterie de laisser Mme Genot poser sa question avant vous, vu qu'elle n'en a qu'une alors que vous en avez encore trois? (*Assentiment*)

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

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

04.01 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, comme nous le savons tous, les Etats-Unis sont actuellement plongés dans un climat de paranoïa aiguë, paranoïa qui peut se justifier mais qui commence à empiéter sur nos plates-bandes. Ils voudraient imposer la présence de policiers armés sur certains vols transatlantiques jugés à très haut risque, on ne sait pas selon quels critères exactement. Alors que beaucoup de pays pensent que la présence d'armes sur des vols, même entre les mains de policiers, est plutôt un facteur d'insécurité, ce projet est pourtant en train d'avancer.

Une réunion des directeurs généraux de l'aviation civile des 25 pays de l'Union européenne s'est tenue le 16 janvier dernier à Bruxelles où ce point aurait été abordé. Seuls les pays scandinaves et le Portugal se sont radicalement opposés à ce projet. La Commission européenne va poursuivre des contacts avec les différents pays concernés.

Quelle a été l'attitude de la Belgique lors de cette réunion? Quelle sera l'attitude de la Belgique au cours de ces multiples contacts? Jusqu'ici, depuis le 11 septembre 2001, la Belgique a essayé de faire front avec d'autres pays pour continuer à travailler d'une manière sécurisante, mais sans se retrouver totalement dépossédés de leur politique de sécurité. Où en est-on à l'heure actuelle?

04.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, permettez-moi de donner une réponse pragmatique mais éclairante. Actuellement, il n'y a pas de vols vers les Etats-Unis avec des appareils immatriculés en Belgique. Selon le droit international, il revient au pays où l'appareil est inscrit de décider si des agents armés peuvent être admis à bord des avions. Ce problème est moins urgent pour notre pays même s'il est considéré comme tel dans d'autres pays. Ce n'est pas parce que les Etats-Unis exigent unilatéralement d'admettre des agents armés dans les avions que nous sommes obligés de le faire immédiatement.

Je vous tiens ces propos parce qu'une modification de la politique existante ne peut avoir lieu qu'après une analyse des risques. Cette analyse doit être réalisée au sein du Comité national pour la sécurité de l'aviation civile, et uniquement après un débat approfondi et des concertations au niveau politique. Le Comité national pour la sécurité de l'aviation civile est un comité de conseil du gouvernement fédéral, au sein duquel tous les départements et toutes les Régions sont représentés. En outre, il n'y a pas de majorité au niveau européen pour modifier l'approche actuelle.

De plus, une telle décision ne peut être exécutée que lorsque l'on adapte la législation actuelle, l'entraînement nécessaire du personnel concerné et les procédures de sécurité dans l'aéroport national de ce pays.

Actuellement, tous les équipages des avions belges qui ont une licence belge reçoivent un entraînement antiterroriste. J'ajoute que, très récemment, les portes des cockpits ont toutes été remplacées par des portes fortifiées.

Je voudrais terminer en précisant que, dans l'immédiat, aucune urgence ne justifie un remodelage des politiques actuelles; toutefois,

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

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

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

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

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

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

nous suivons la situation de près.

Si de nouveaux éléments devaient intervenir, je vous les communiquerai.

04.03 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, l'intonation globale de la réponse du ministre me paraît très sympathique mais pas hyper concrète en ce qui concerne les mandats.

Même si nous n'avons pas directement d'avions concernés, je pense qu'il est important que le mandat des personnes qui sont représentées dans ces différents lieux de négociation soit très clair et qu'elles appuient les pays qui essaient de garder une certaine latitude de choix. Aussi, j'aimerais savoir si ce mandat de négociation est clair et si des contacts bilatéraux sont pris avec les pays qui essaient, tant bien que mal, de résister.

04.04 Bert Anciaux, ministre: Actuellement, nous ne sommes pas en faveur d'un changement de la législation.

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

04.04 Minister Bert Anciaux: We zijn geen voorstander van een wetswijziging.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, l'article 3 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière abroge la disposition des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière de 1968, qui soumet les règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux à l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions.

La suppression de l'approbation du ministre fédéral a pour conséquence que ce sont les Régions qui deviennent compétentes en matière de règlements complémentaires au travers de la tutelle sur les communes. Or, il me revient que les Régions ne tiennent pas particulièrement à exercer cette compétence, d'autant moins que la précédente ministre de la Mobilité et des Transports se serait opposée au transfert des fonctionnaires fédéraux concernés - c'est-à-dire le service d'inspection de la signalisation routière - vers les Régions.

Sachant que l'entrée en vigueur de la loi du 7 février 2003 doit encore être fixée par le Roi, j'aimerais savoir quels sont les contacts intervenus entre le fédéral et les Régions, en vue de permettre à celles-ci d'exercer cette nouvelle compétence avec du personnel compétent.

05.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, la suppression de la tutelle préventive sur les règlements complémentaires de circulation, actuellement exercée par le ministre fédéral qui a la circulation routière dans ses attributions, a pour conséquence que

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

05.02 Minister Bert Anciaux: Door de afschaffing van de preventieve voorgedij over de aanvullende voorschriften blijft

seule demeure la tutelle générale a posteriori - déjà exercée actuellement par les Régions. Il n'y a donc effectivement pas de nécessité de transfert de personnel.

Par ailleurs, il n'existe pas de service d'inspection de la circulation routière au SPF Mobilité et Transports. Compte tenu des avis réservés donnés en son temps par les Régions quant à l'opportunité de cette mesure, il n'est pas envisagé de prévoir l'entrée en vigueur de l'article 3 précité.

alleen de algemene voogdij a posteriori over, die reeds door de Gewesten wordt uitgeoefend. Er dient dus geen personeel te worden overgeplaatst.

Bovendien bestaat er binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer geen Inspectiedienst van de Verkeerstekens.

Gelet op het advies van de Gewesten wordt een inwerkingtreding van artikel 3 niet in het vooruitzicht gesteld.

05.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, vous me dites qu'il n'existe pas de service d'inspection à la signalisation routière, mais, au sein du département de la Mobilité, qui s'occupe de ces problèmes?

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

05.04 Bert Anciaux, ministre: Je ne suis pas au courant.

05.04 Minister Bert Anciaux: Daar ben ik niet echt van op de hoogte.

05.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je voudrais préciser à M. le ministre - car cela vaut la peine d'aller chercher la réponse - que le service que je reprends nommément dans ma question figure sur le site internet de son ministère.

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

05.06 Bert Anciaux, ministre: Il est clair que ce service n'existe pas!

05.06 Minister Bert Anciaux: Hij bestaat niet.

Le **président:** Les sites ne sont pas toujours crédibles non plus!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Marie Nagy (ECOLO): En réponse, monsieur le ministre, à l'inquiétude légitime des riverains par rapport au plan de dispersion du trafic aérien au-dessus de la capitale, le gouvernement s'est engagé à réaliser un cadastre du niveau de bruit perçu au sol en cas de mise en œuvre d'une telle politique. Le choix des routes aériennes, des procédures de vol n'est cependant pas non plus sans incidence sur le niveau de risque auquel est soumis la population.

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

Parallèlement à la réalisation du cadastre du bruit, le ministre s'est-il informé des niveaux de risque collectif engendré par le survol continu de la zone la plus densément peuplée du pays et des installations classées "Seveso" de Neder-Over-Heembeek? Comment le ministre définira-t-il sa politique en matière de minimisation des conséquences d'un éventuel accident d'avion sur la capitale? Le ministre est-t-il conscient que, de l'aveu même des pompiers de Bruxelles, il serait très difficile, voire impossible, de faire face aux conséquences d'un éventuel crash qui surviendrait peu après le

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

Weet hij dat de brandweer van oordeel is dat de gevolgen van een crash kort na het opstijgen

décollage dans un des quartiers de l'agglomération bruxelloise? Face à ce genre de drames, aussi infimes soient les risques d'occurrence du point de vue statistique, le ministre considère-t-il que les survols systématiques et gratuits, c'est-à-dire, non justifiés par des impératifs de gestion prudente du trafic aérien des quartiers les plus densément peuplés du pays, sont-ils utiles et raisonnables?

D'après nos informations, BIAC et Belgocontrol préparerait en ce moment une installation ILS (Instrument Landing Systems) sur les pistes 07 de l'aéroport de Bruxelles-National. L'installation de ce système de guidage électronique des avions, sur une des deux pistes parallèles ou sur les deux, permettrait à BIAC et à Belgocontrol de programmer à Bruxelles-National des atterrissages d'ouest en est avec survol en rase-mottes de la capitale. Le ministre est-il au courant de ce projet? En a-t-il approuvé la mise en œuvre?

Je remercie le ministre pour ses réponses.

06.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, j'ai demandé une étude pour analyser les risques pour les tiers des procédures de vol adaptées. On étudie les risques individuels et collectifs. Le risque lié au survol de Bruxelles existe déjà par la route du canal (et par le passé la route Chabert). Le risque d'accident est très bas et il n'y a aucune raison de croire que cela s'aggraverait consécutivement aux changements de procédure que le gouvernement a convenus. Voilà pourquoi les riverains de Bruxelles-centre n'ont rien à craindre; il serait donc irresponsable et démagogique de donner une autre impression. J'ai déjà déclaré auparavant, et je le répète, que le plan répond aux exigences les plus sévères de la sécurité.

BIAC et Belgocontrol ne préparent pas l'installation d'un ILS sur les pistes 07, mais c'est une des options étudiées.

06.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je me posais la question de savoir si vous évaluez les risques. Vous me répondez, d'une part, que vous étudiez la question et, d'autre part, que votre plan répond aux exigences. C'est précisément sur ce point que je souhaiterais recevoir des précisions: quelles sont les analyses du risque, en particulier concernant les installations classées "Seveso".

Quelle est votre réponse aux déclarations faites par le commandant Boileau, porte-parole des pompiers bruxellois, sur toutes les télévisions qu'elles soient nationales ou régionales? Celui-ci a en effet déclaré qu'en tant que porte-parole des pompiers de Bruxelles, il estimait que ses possibilités d'action étaient inexistantes en cas d'accident. Il serait donc normal que le ministre responsable nous fasse savoir son analyse de la situation et nous rassure.

Monsieur le ministre, je souhaiterais avoir des précisions sur le contenu, les mesures et la réponse apportée au chef des pompiers et aux habitants. Toutefois, je me réjouis du fait que ces risques soient statistiquement limités comme je l'ai signalé dans ma question. Mais

moteur, difficilement contrôlable, ne serait-il pas plus sûr d'opter pour un moteur à pistons? Les avions à moteur à pistons ne seraient-ils pas plus faciles à contrôler? Les avions à moteur à pistons ne seraient-ils pas plus faciles à contrôler? Les avions à moteur à pistons ne seraient-ils pas plus faciles à contrôler?

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

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

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

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

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

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

Gelukkig wordt dat overwogen.

le risque zéro n'existant pas, il faut que par précaution, nous envisagions une éventuelle situation de crise afin d'éviter tout reproche le cas échéant.

En ce qui concerne l'installation d'ILS, votre réponse me rassure partiellement. Vous avez déclaré que celle-ci est à l'étude. D'après mes informations, ce projet serait déjà plus avancé. Vous prétendez le contraire. Toutefois, vous permettez à Biac et à Belgocontrol d'examiner la possibilité de voler d'ouest en est, autrement dit de survoler l'agglomération bruxelloise en utilisant des pistes non encore utilisées.

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

06.05 Marie Nagy (ECOLO): Dans quel cadre l'étude relative à l'installation d'ILS est-elle effectuée? Dans votre réponse vous dites qu'elle est envisagée. Je vous pose donc la question de savoir dans quel cadre cela est envisagé.

06.06 Bert Anciaux, ministre: On étudie actuellement les conséquences d'une installation d'ILS sur les pistes 07 L et R. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

06.07 Marie Nagy (ECOLO): On examine donc la possibilité d'une installation?

06.08 Bert Anciaux, ministre: Oui.

Pour répondre à la première question, je travaille en collaboration avec la même société spécialisée que celle à laquelle ont fait appel les ministres Onkelinx et Durant.

06.09 Marie Nagy (ECOLO): Je suis heureuse de l'apprendre, mais la question est de savoir ce qu'il ressort de cette collaboration.

06.10 Bert Anciaux, ministre: Probablement une étude. Mais, à ce stade, elle n'est pas terminée. Je ne peux donc vous en donner le résultat.

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

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

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

07.01 Marie Nagy (ECOLO): Lorsque le gouvernement a décidé de disperser au maximum les nuisances sonores associées aux vols de nuit, il s'est engagé également à adapter en fonction de cette option politique assez particulière, le programme de rachat et d'isolation qui avait été élaboré par le précédent gouvernement. Ce programme consistait à réaliser, dans un couloir de survol unique et le moins

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

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

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

06.06 Minister Bert Anciaux: De gevolgen van de installatie van het ILS-systeem worden onderzocht.

06.08 Minister Bert Anciaux: Wat uw eerste vraag betreft, werk ik samen met dezelfde gespecialiseerde firma als mevrouw Onkelinx en mevrouw Durant.

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

06.10 Minister Bert Anciaux: Een studie, maar die werd nog niet uitgevoerd.

07.01 Marie Nagy (ECOLO): Toen de regering zich uitsprak voor een spreading, verbond ze zich ertoe een door de vorige regering opgesteld opkoop- en isolatieprogramma uit te voeren.

densément peuplé possible, 125 millions d'euros d'investissements en rachat et en isolation des maisons encore exposées au trafic aérien nocturne.

Le ministre pourrait-il nous dire où en est la mise en œuvre ou l'adaptation de son propre plan de rachat et d'isolation des maisons survolées?

Quels sont les objectifs que se fixe le ministre en termes de normes de bruit instantané à ne pas dépasser dans les chambres à coucher?

À combien de dizaines ou de centaines de milliers d'euros le ministre évalue-t-il le budget nécessaire pour atteindre ces objectifs dans le cadre de son plan de dispersion?

Les sociétés privées ou mixtes qui étaient censées prendre en charge la mise en œuvre d'un programme de rachat et d'isolation autour de l'aéroport de Bruxelles-National ont-elles été constituées?

Et enfin, la BIAC a-t-elle commencé à percevoir sur chaque passager et sur chaque centaine de kilos de fret aérien décollant de l'aéroport de Bruxelles-National, un prélèvement destiné à financer ces rachats et ces travaux d'isolation en vertu du principe bien connu du pollueur-payeur?

07.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, sur les cinq questions concernant le programme de rachat et d'isolation des maisons autour de l'aéroport, je peux vous répondre comme suit: le programme d'isolation a été entièrement lié au modèle de concentration. Suite à l'arrêt de la cour d'appel, à la décision du gouvernement et à l'accord gouvernemental, ce modèle a été abandonné, ce qui remet en cause le programme d'isolation. Venons-en aux cinq questions.

1. Je ferai dès lors évaluer les besoins de rachat et d'isolation en fonction du résultat du plan de dispersion et des résultats des mesures de restriction d'exploitation. Cela veut dire qu'on ne pourra parler d'une façon pratique, palpable, que quand le plan de dispersion sera évalué pour la première fois.

2. Dans le programme d'isolation, il existe encore un certain doute quant à savoir si l'on doit de préférence utiliser la valeur "Lamax" ou bien la valeur "L-night" pour fixer les normes. Toutefois, les Régions sont compétentes dans cette matière et une harmonisation devra encore se réaliser. L'objectif logique est que les normes d'isolation soient fixées en concertation avec les Régions compétentes en la matière.

3. Une estimation des coûts ne sera faisable qu'après avoir pris connaissance des résultats de l'étude.

4. Il est évident que, consécutivement à la décision du gouvernement de quitter le modèle de concentration, la constitution de sociétés privées ou mixtes prenant en charge la mise en œuvre du programme de rachat et d'isolation a été suspendue.

5. Le fonds d'isolation, établi par une loi-programme, n'a aucun euro en caisse.

Wat is vandaag de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van dat programma? Welke doelstellingen werden er vastgelegd inzake maximale geluidsnormen voor het acute geluidsniveau in de slaapkamers? Hoeveel geld zal er naar schatting nodig zijn om die doelstellingen te bereiken? Werden de privé- of gemengde bedrijven die dat programma ten uitvoer moeten brengen, inmiddels opgericht? Is BIAC begonnen met het innen van een heffing voor de financiering van dat programma, volgens het principe van "de vervuiler betaalt"?

07.02 Minister Bert Anciaux: Het isolatieprogramma was gekoppeld aan het concentratiemodel. Van dat model werd inmiddels afgestapt, waardoor het isolatieprogramma de facto op de helling werd gezet. Over de parameters die gebruikt moeten worden voor het vastleggen van de doelstellingen, heerst nog enige twijfel. De Gewesten zijn in deze bevoegd. Een en ander moet nog geharmoniseerd worden. Pas nadat de resultaten van de studie bekend zijn, kunnen de kosten worden ingeschat. Naar aanleiding van de regeringsbeslissing om af te stappen van het concentratiemodel werd de oprichting van de privé- of gemengde bedrijven opgeschort.

De kas van het Isolatiefonds is leeg. Gelet op de privatisering van BIAC is het oorspronkelijke model niet langer houdbaar. We onderzoeken nu wat er mogelijk is.

Par ailleurs, en vue de la privatisation de la BIAC, le concept initial n'est plus utilisable. Avec mes collègues du gouvernement fédéral, j'étudie les possibilités qui existent en cette matière.

07.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, en conclusion, nous ne sommes nulle part!
(*Signe d'assentiment du ministre*)

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

Le **président**: Le ministre confirme donc.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

08.01 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, en octobre 2000, le précédent ministre de la Mobilité et des Transports promulguait un arrêté ministériel connu sous le nom "d'arrêté quota", qui déterminait, saison par saison et pour toute la durée du contrat de gestion alors en vigueur, la quantité maximale de bruit autorisé la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National. En vertu de cet arrêté, le quota de bruit maximal par mouvement d'avion a été progressivement ramené d'un niveau de plus de 20 points de "quota count" lors de l'introduction de cet arrêté à un maximum de 12 points au premier semestre de l'année 2003, ce qui a eu pour effet d'obliger les opérateurs de nuit à se débarrasser de leurs avions les plus anciens.

Le quota de bruit saisonnier autorisé la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National a diminué de 30% entre la première saison prise en compte pour cet arrêté, l'hiver 2000-2001, et la dernière, l'été 2003. La saison d'hiver 2003-2004, la première à ne plus être spécifiquement couverte par l'arrêté quota d'octobre 2000 est à présent bien engagée. Le ministre a-t-il défini, d'une manière ou d'une autre, le quota de bruit à respecter pour cette saison? Le ministre a-t-il fixé le quota de bruit saisonnier à respecter pour la prochaine saison, la saison d'été 2004? Pour les saisons suivantes, quels nouveaux objectifs le ministre entend-il fixer aux opérateurs en matière de quota de bruit par mouvement et de quota de bruit saisonnier et ce, dans quel délai?

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

08.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le fameux arrêt quota n'est qu'une confirmation d'une décision du conseil d'administration de BIAC lui-même. Cette décision est confirmée par la licence d'exploitation de BIAC. Vu la privatisation attendue de BIAC, on ne peut pas souhaiter que le conseil d'administration de BIAC prenne une nouvelle décision concernant les quotas. Après la privatisation de BIAC, sa compétence régulatrice passera entre les mains du ministre de la Mobilité. Celui-ci pourra alors imposer un nouveau total de "quota count", tout en respectant la philosophie de l'approche "équilibre" de la directive 2003/30/CE.

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

J'ai l'intention de réaliser ce processus dans les plus brefs délais, mais les "quota counts" resteraient les mêmes.

08.03 Marie Nagy (ECOLO): Si j'entends bien vos propos, monsieur le ministre, par rapport à ma question concernant la saison qui est déjà entamée et la saison prochaine qui est imminente, vous préférez ne rien décider étant donné la privatisation attendue de la compagnie.

08.04 Bert Anciaux, ministre: Non, non, non, non! Cette décision incombe au conseil d'administration de BIAC, madame!

08.05 Marie Nagy (ECOLO): Sauf que, monsieur le ministre - c'est ce que votre prédécesseur a fait - vous pouvez, par un arrêté, confirmer ou donner des objectifs à cette ...

08.06 Bert Anciaux, ministre: Pas du tout, seulement confirmer une décision! Mais à partir du moment où le conseil d'administration de BIAC ne prend plus de décision à cet égard, je ne suis pas en mesure de donner une quelconque confirmation.

Dans quelques mois, après la privatisation, cette compétence régulatrice me reviendra.

08.07 Marie Nagy (ECOLO): Je vais reposer ma question autrement. Que se passe-t-il pour la saison en cours et la saison de l'été 2004 en termes de quotas de bruit?

08.08 Bert Anciaux, ministre: En ce qui concerne la saison d'été 2004, il y aura moins de bruit qu'aujourd'hui.

08.09 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je vous crois. Mais écoutez un peu vos réponses! L'arrêté a cessé son effet à la saison d'hiver 2003-2004. Et puisque vous ne pouvez pas prendre d'arrêté, ma question est de savoir quels sont les quotas en vigueur pour le moment et le quota pour la saison 2004.

Vous me dites que ce sera moins pour 2004 mais, excusez-moi si je me permets un commentaire, ce n'est pas fort précis.

08.10 Bert Anciaux, ministre: C'est vrai car je n'ai pas encore la compétence.

08.11 Marie Nagy (ECOLO): Et actuellement?

08.12 Bert Anciaux, ministre: Je n'ai pas encore la compétence, donc je ne peux pas encore être très exact.

08.13 Marie Nagy (ECOLO): On appréciera!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

08.04 Minister Bert Anciaux: Neen, het betreft een bevoegdheid van BIAC.

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

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

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

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

08.09 Marie Nagy (ECOLO): Welke quota zullen in 2004 worden gehanteerd?

08.12 Minister Bert Anciaux: Ik heb nog geen beslissing genomen.

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

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

09.01 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 26 mars 2002 relative à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne a été transposée en droit belge par l'arrêté du 25 septembre 2003.

Cette directive prévoit la possibilité, d'une part, de bannir totalement certains types d'avions dits "marginaux" d'un aéroport et, d'autre part, d'instaurer des restrictions d'exploitation partielles c'est-à-dire, par exemple, des restrictions sur les vols de nuit.

Lors de la transposition de cette directive en droit belge, il a été omis de prévoir l'obligation figurant à l'article 10 de la directive de consultation des parties intéressées préalablement à toute introduction de restrictions d'exploitation. Les parties intéressées sont définies par la directive comme des personnes susceptibles d'être concernées par l'introduction de mesures ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures, et couvrent donc notamment les riverains.

Monsieur le ministre, a-t-il été remédié à cette omission et, si non, vos propositions prévoient-elles de le faire? Allez-vous utiliser les perspectives que vous donne cette directive pour créer un environnement plus sain pour les riverains? Concrètement, quelles restrictions d'exploitation sont-elles envisagées ou examinées pour être introduites, à terme? à l'aéroport de Bruxelles-National?

Je vous remercie pour vos réponses.

09.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, l'arrêté royal du 25 septembre 2003 prévoit seulement la transposition du cadre réglementaire des mesures.

Tenant compte de l'article 10 de la directive européenne qui définit le concept d'approche équilibrée, il est évident que les parties intéressées seront consultées dans le futur, notamment au moment où je considérerai devoir prendre des restrictions d'exploitation. Les autres mesures qui suivent seront prises par arrêté ministériel. Une compétence de cette obligation dans un arrêté royal qui ne fixe qu'un cadre n'était pas nécessaire et convenu ici.

Dans la pratique, ce seront surtout BIAC et les compagnies aériennes qui seront consultées; elles sont concernées économiquement.

Il y a une différence entre le plan de dispersion qui répartit le bruit et des restrictions d'exploitation qui peuvent diminuer le bruit. Je ne vois pas ce que les riverains peuvent avoir contre ces mesures car ils figurent justement parmi les bénéficiaires directs des restrictions d'exploitation.

Les mesures de restriction d'exploitation que j'envisage de prendre sont les suivantes:

- instauration d'un quota maximal de bruit individuel de 24 pour les mouvements entre 6 et 7 heures;
- instauration d'un calendrier de "phase-out" pour les avions présentant une faible marge de conformité pendant la nuit.

09.01 Marie Nagy (ECOLO): De richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 maart 2002 werd door het koninklijk besluit van 25 september 2003 in Belgisch recht omgezet en voorziet in de mogelijkheid bepaalde types van vliegtuigen volledig te bannen en gedeeltelijke exploitatiebeperkingen in te voeren.

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

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

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

09.03 Marie Nagy (ECOLO): Si je suis l'interprétation du ministre – que je trouve intéressante –, l'article 10 de la directive s'applique de droit, sans nécessité de transposition dans un arrêté. Il y a donc obligation de consultation des parties intéressées, du fait même de la directive, même si cela n'est pas écrit expressément dans l'arrêté.

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

Le **président**: Le silence du ministre est une forme de réponse.

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

09.04 Marie Nagy (ECOLO): Dois-je le comprendre comme "qui ne dit mot consent"?

09.05 Bert Anciaux, ministre: Prenez-le comme vous voulez.

09.06 Marie Nagy (ECOLO): J'ai écouté votre réponse. Vous me dites qu'il n'est pas nécessaire de transposer la directive. Je prends acte que cette directive peut être considérée comme "self executing". Par conséquent, l'obligation est considérée, de fait, comme ne devant pas nécessairement être reprise dans un arrêté.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, suivant les recommandations du Livre blanc consacré à la politique européenne des transports à l'horizon 2010, le gouvernement s'est engagé à réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes d'ici là. La problématique de la sécurité routière s'inscrit dans celle, plus large, de la mobilité et, à ce titre, les choix en matière de modes de transport, la qualité et la disponibilité des transports en commun et d'autres mesures, ont des impacts non négligeables sur la sécurité routière.

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

Cependant, les discussions, et notamment à l'intérieur de cette commission de l'Infrastructure, se sont souvent axées sur un certain nombre de points certes intéressants, comme l'installation des boîtes noires dans les camions, le placement de caméras sur les routes, la réduction générale des vitesses de circulation, le renforcement des contrôles ou encore les peines plus sévères infligées aux contrevenants. Jusqu'à présent, j'observe qu'essentiellement le volet contrôle et répression a été souvent mis en avant. Cette dure lutte contre le comportement inadapté a pour but, je cite: "d'accroître la probabilité de se faire contrôler dans un but de prévention et de répression". Je tire cela de votre note de politique générale. Cependant, vous relevez vous-même, dans cette fameuse note de politique générale, que – je cite toujours –: "Force est de constater que l'opinion publique n'a pas encore la compréhension suffisante en matière de sensibilisation et d'information pour adapter son comportement en conséquence. En effet, l'objectif des mesures ne vise pas la multiplication des amendes et l'engorgement des tribunaux mais bien le changement d'attitude chez l'usager, l'inviter à un comportement responsable, action qui s'inscrit dans une politique plus

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

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

large de responsabilisation partagée en matière de sécurité routière".

Monsieur le ministre, la bonne réalisation des objectifs de 2010 demande également d'autres mesures que celles du grand principe "contrôle/répression". Autrement dit, il est essentiel de sortir du seul cadre de la responsabilité pénale. Par conséquent, les mesures édictées doivent s'inscrire dans un programme de "sensibilisation/répression/ communication de la répression" qui promeut un comportement responsable dans le cadre d'une responsabilité partagée hors de la seule responsabilité pénale.

Pour satisfaire l'objectif de 2010, quels ont été les efforts consentis en matière de sensibilisation et d'information pour la promotion d'un comportement responsable?

Les campagnes ont-elles également informé le public sur les formations complémentaires centrées sur la conduite défensive, incontournable dans le cadre d'une formation à la conduite automobile?

10.02 Bert Anciaux, ministre: En ce qui concerne votre première question, l'objectif du gouvernement actuel est de réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes à l'horizon 2010. Cet objectif est basé sur les conclusions des états généraux de la sécurité routière mis en place le 18 mai 2001. A cette occasion, des objectifs quantitatifs destinés à améliorer la sécurité routière ont été formulés pour la première fois au niveau national. Neuf dossiers proposant plus de 100 mesures concrètes pour réaliser ces objectifs ont été présentés le 25 février 2002.

Il s'agit des dossiers suivants: vitesse excessive et inappropriée; conduite sous influence; fatigue au volant; apprentissage de la conduite; code de la rue; port de la ceinture et équipement de sécurité; sécurité active et passive des véhicules; trafic lourd; infrastructure routière.

Pratiquement, chaque dossier propose des mesures qui sont orientées sur la sensibilisation et l'information de la population en général, mais aussi sur des groupes-cibles spécifiques. C'est l'IBSR qui s'occupe plus particulièrement de cet aspect. Cette mission est actuellement assurée par les moyens suivants:

- La réalisation de six campagnes par an sur les grands thèmes de la sécurité routière: l'alcool au volant, l'usage de drogues douces, la vitesse, le port de la ceinture de sécurité - y compris les sièges pour enfants. Pour ces campagnes, nous utilisons comme support médiatique des affichages autoroutiers, des affichettes, des spots radio et/ou télévisés, des émissions télévisées, le site web de l'IBSR et la revue "Via segura".
- La réalisation de diverses actions de sensibilisation sans recours à l'affichage autoroutier, mais bien à l'aide d'affichettes et autres dépliant.
- La sensibilisation permanente via la diffusion de spots radio pendant toute l'année, et par la présence du bus "Bob" à toutes sortes d'événements.

10.02 Minister **Bert Anciaux**: De huidige regering stelt zich tot taak het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren. Ze baseert zich hierbij op de besluiten van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

Er werden negen dossiers en meer dan honderd concrete maatregelen voorgesteld.

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

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

De cursussen bestemd voor bestuurders met een rijbewijs zijn bedoeld om de betrokkenen een

- L'IBSR produit chaque semaine cinq émissions télévisées de sécurité routière, dont quatre pour les adultes et une destinée aux enfants - "Code S" sur Club-RTL. Celles qui sont destinées aux adultes sont: "Contact" sur la RTBF, "Ça roule" sur RTL-TVi, "Kijk uit" sur VRT, et "Veilig thuis" sur VTM.

- La réalisation de nombreuses publications et la production de matériels audiovisuels.

- Les sites internet IBSR et Bob.

niet-agressief en preventief rijgedrag in het verkeer bij te brengen. Die cursussen dienen te worden gevolgd in een centrum voor voortgezette rijopleiding dat aan de door de Koning vastgestelde voorwaarden voldoet.

Pour augmenter l'efficacité, il faut se concentrer en même temps sur la sensibilisation, la répression et la communication de la répression. Ces actions intégrées sont menées pour les trois problèmes majeurs, à savoir la vitesse excessive et inappropriée, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues et le port de la ceinture de sécurité.

Pour ce qui se rapporte maintenant à votre deuxième question: jusqu'à présent, les formations en conduite défensive s'adressaient surtout aux conducteurs déjà en possession d'un permis de conduire. La formation de base qui prépare aux examens de conduite théorique et pratique, ainsi que les examens de conduite en tant que tels, devraient également accorder plus d'attention à la conduite défensive.

A cet effet, mes services travaillent actuellement en collaboration avec l'IBSR, le Goca et les auto-écoles à une révision de la matière des examens en accordant une plus grande attention à la conduite défensive. Actuellement, les cours spécifiques de conduite défensive sont surtout organisés par des centres de perfectionnement à la conduite. De plus amples informations en la matière sont reprises dans la brochure "Jeune mais pas fou". A partir de fin mars 2004, les émissions "Contact" s'intéresseront également aux cours de conduite défensive organisés dans ces centres.

Actuellement, un groupe de travail composé de représentants de l'IBSR, du SPF Mobilité et Transports, du Goca et de la FEBIC (Fédération belge des instituts de perfectionnement de la conduite) élaborent des critères de qualité auxquels doivent répondre les cours pour conducteurs débutants, donc déjà en possession d'un permis.

Les activités s'inscrivent dans l'application de l'article 5 de la loi du 7 février 2003 qui détermine ce qui suit: "Le titulaire d'un permis de conduire belge suit des cours auprès d'un centre de perfectionnement à la conduite selon les modalités et dans les cas définis par le Roi. Ces cours sont destinés notamment à amener les conducteurs à adopter un comportement non agressif et préventif dans la circulation et à mieux maîtriser le véhicule afin de ne pas créer de situation dangereuse. Ces cours doivent être suivis dans un centre de perfectionnement à la conduite répondant aux conditions fixées par le Roi."

Chers collègues, cette disposition constitue la base légale pour imposer à certains conducteurs des cours axés principalement sur des aspects de la conduite défensive. Il va de soi que ce cours ainsi que les centres où ils sont donnés doivent être soumis à des critères de qualité.

10.03 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. Je n'ai pas d'autre commentaire, mais une simple suggestion. Dans mes deux questions suivantes, il y en a une qui se rapporte de très près à la dernière partie de la réponse du ministre et je souhaite embrayer sur cette question-là plutôt que sur celle prévue à l'ordre du jour, ce qui permettra de répondre à la question sans transition.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 **Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les centres de perfectionnement à la conduite" (n° 1461)**

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

11.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous venez de brosser le tableau général de tout ce qui concerne les centres de perfectionnement à la conduite. La loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière a prévu d'imposer aux titulaires du permis de conduire de suivre des cours dans un centre de perfectionnement à la conduite. Le nouvel article 23 bis de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière doit être considéré comme une disposition-cadre puisque cette obligation ne pourra résulter que d'un ensemble d'arrêtés royaux précisant les modalités et les cas dans lesquels ces cours seront imposés.

Encore faut-il que les centres de perfectionnement à la conduite – vous venez de le dire – répondent à des conditions qui doivent être également fixées par un arrêté royal. L'alinéa 2 de l'article 23bis se limite à dire aujourd'hui – je cite – "ces cours sont destinés notamment à amener les conducteurs à adopter un comportement non agressif et préventif dans la circulation et à mieux maîtriser le véhicule afin de ne pas créer des situations dangereuses. Il conviendra également qu'un texte réglementaire précise le contenu exact des cours à donner." Quel est l'état d'avancement des différents avant-projets d'arrêtés royaux d'exécution de l'article 23bis de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière?

On précise dans cette loi – votée voilà maintenant près d'un an – que des arrêtés royaux doivent fixer un certain nombre de critères. Quelles sont les catégories de conducteurs concernées par l'obligation de suivre les cours de perfectionnement à la conduite? Quelles sont les principales conditions auxquelles devront répondre les centres de perfectionnement à la conduite? Quelle est l'évaluation du coût de cette formation complémentaire?

11.02 **Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, le nouvel article 23bis de la loi relative à la police de la circulation routière a été inséré par l'article 5 de la loi du 7 février 2003. Cet article prévoit en effet d'imposer aux titulaires du permis de conduire belge de suivre des cours auprès d'un centre de perfectionnement, selon les modalités et dans le cadre défini par le Roi. Cet article ne fait pas encore l'objet

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

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

11.02 **Minister Bert Anciaux**: In overeenstemming met artikel 23bis van de wet van 16 maart 1968, gewijzigd bij artikel 5 van de wet van 7 februari 2003, zal iedere houder van een Belgisch rijbewijs

d'un arrêté royal de mise en vigueur.

Ces cours s'inscrivant dans le cadre de la formation à la conduite, mes services traitent donc cette question en même temps que la révision de l'arrêté royal relatif au permis de conduire et, plus particulièrement, l'instauration d'un permis à étapes. Les effets positifs de ce type de formation ne sont pas prouvés. Du point de vue de la sécurité routière, il n'y a pas de résultats probants liés à cette mesure dans les pays qui l'ont instaurée. Il convient dès lors de vérifier au préalable les effets de la possession de cette formation post-permis par rapport aux autres possibilités d'un permis à étapes.

Les autres possibilités sont, par exemple, la délivrance d'un permis de conduire avec une période probatoire comportant certaines limitations - absence totale d'alcool dans le sang, interdiction de conduire les soirs des week-ends, etc. - ou le passage d'un examen.

11.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, j'entends bien que vous n'avez pas perdu de vue les arrêtés d'application de cet article inséré dans une loi votée il y a presque un an, c'est très bien. Pourquoi ne pas le lier à la rédaction d'arrêtés royaux globaux sur la refonte complète de la délivrance du permis de conduire? Et pourquoi pas un permis de conduire à étapes comme vous le préconisez, avec une période probatoire avant le permis définitif?

Vous me dites que l'efficacité de ce genre de formation n'est pas prouvée. Effectivement elle n'est pas prouvée par des études scientifiques qui tendraient à démontrer que le nombre d'accidents diminue quand on a suivi ce genre de "conduite défensive".

Je sais que le temps d'un ministre est compté, mais si vous aviez une demi-journée, je vous invite dans un centre de conduite dans lequel je suis allé moi-même, il y a quinze jours, pour suivre les 4 heures-types d'un cours de conduite défensive: théorie, pratique sur leur piste et pratique sur la route. Vous vous rendriez compte à quel point tout conducteur qui croit savoir conduire ressort de cette formation particulièrement perplexe face à ses propres compétences, à sa propre perception de la route. Il ressort de là sérieusement transformé dans ses possibilités de conduite et a vraiment pris conscience de la manière dont il devait se comporter sur la route. Quand vous en aurez l'occasion, j'organiserai cette formation spécialement pour vous. C'est une véritable invitation!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "une éventuelle réforme du système d'immatriculation des véhicules" (n° 1436)

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

12.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question relative à la réforme du système d'immatriculation est un sujet d'actualité. En effet, en marge du salon de l'auto, les fédérations du secteur automobile se sont adressées à vous, monsieur le ministre, en vue de proposer une réforme du système d'immatriculation des véhicules. Le nouveau système proposé se baserait sur une immatriculation liée aux véhicules et non

lessen moeten volgen in een centrum voor voortgezette rijopleiding. Er werd echter nog geen koninklijk besluit genomen om deze maatregel in werking te doen treden.

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

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

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

12.01 Olivier Chastel (MR): Federaties van de autosector stelden voor het inschrijvingsstelsel voor voertuigen te wijzigen. De nummerplaat zou voortaan met het voertuig en niet langer met de bestuurder

plus aux conducteurs. Le changement est assez radical mais pratiqué dans un certain nombre de pays. Un des arguments avancés pour justifier ce changement repose sur un meilleur suivi des véhicules, notamment hors d'usage. C'est la raison pour laquelle les Régions soutiendraient l'initiative des fédérations du secteur automobile. Quelle est la réaction officielle du ministre par rapport à cette initiative et quels sont les contacts qui ont eu lieu entre le fédéral et les Régions en ce qui concerne les véhicules à détruire, étant donné qu'il s'agit d'une mesure qui vise à mieux tracer la vie des véhicules?

12.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, je suis naturellement au courant de la proposition en question qui vise effectivement un changement complet du mode actuel d'organisation de l'immatriculation des véhicules dans notre pays. A ma demande, le service public fédéral Mobilité et Transports organisera un groupe de travail chargé d'examiner, de manière approfondie et objective, toutes les implications et conséquences possibles du changement proposé.

La procédure d'immatriculation en vigueur actuellement, précisée dans un arrêté royal de juillet 2001 a, en effet, des dimensions multiples pour les citoyens et les entreprises, pour l'importation et la vente des véhicules, pour l'organisation du secteur de l'assurance automobile, pour l'organisation du contrôle technique, pour les services de police et de contrôle routier, pour le réseau européen Eurocaris, où s'opère l'échange d'informations entre les différents Etats membres de l'Union, pour l'organisation et pour la lutte contre la fraude - il existe une plate forme ad hoc reprenant toutes les parties concernées -, ainsi que pour la politique fiscale de l'Etat fédéral et des Régions. Un changement éventuel supposerait également, sur le plan informatique, des modifications importantes avec des implications budgétaires non négligeables, en ce compris pour l'actuelle procédure d'immatriculation par internet qui connaît un succès croissant depuis son lancement en 2003.

Dans un souci de bonne gestion, je souhaite prendre le temps de la réflexion avant de prendre des options dans ce dossier. A ce jour, j'ai été saisi des demandes de soutien pour ce dossier de la part du gouvernement wallon et du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Un des problèmes auxquels ils doivent faire face est le fait que la capacité actuelle des centres de destruction reconnus est insuffisante et que de nombreux démolisseurs subsistent sans qu'un contrôle ne soit vraiment exercé, ce qui facilite la poursuite de pratiques frauduleuses et la disparition de véhicules hors du circuit officiel.

12.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète et pleine de bon sens. Je suis assez séduit par cette modification radicale de l'organisation de l'immatriculation de nos véhicules. Vous avez énoncé la multitude de domaines dans lesquels cette mesure aurait des conséquences. Aussi est-il plus que judicieux, avant de modifier quoi que ce soit, de se donner un temps de réflexion par rapport à toutes ces conséquences, qu'elles soient d'ordre fédéral ou régional, et influençant toute une série de domaines.

verbonden zijn. Zo zou onder meer beter kunnen worden nagegaan wat gebeurt met voertuigen die uit het verkeer worden genomen. De Gewesten zouden dat voorstel steunen.

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

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

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

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

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

kunnen beschikken?

Vous n'aurez probablement pas de réponse à la question complémentaire que je vais vous poser: quand peut-on espérer voir une conclusion à cette étude?

12.04 Bert Anciaux, ministre: Aucune idée.

12.04 Minister **Bert Anciaux**:
Geen idee.

12.05 Olivier Chastel (MR): Y a-t-il une réelle volonté de conclure? J'imagine que vous ne dites pas que vous allez étudier le cas pour faire plaisir à ceux qui vous le demandent et qu'on va mesurer l'impact et l'intérêt de la réforme.

12.06 Bert Anciaux, ministre: Absolument.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

13.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, une commission de l'Infrastructure sans questions sur la SNCB, c'est impossible! D'autant que ma question traite, monsieur le ministre, du comité consultatif des usagers de la SNCB que nous aimons bien tous les deux. Dernièrement, il a procédé une fois de plus à la visite de certaines gares et points d'arrêt et il a rédigé un avis relatif à la signalétique dans et aux abords des gares. Globalement, le comité observe une insuffisance générale à ce sujet, reprise en cinq points.

13.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité voor de gebruikers van de NMBS heeft onlangs in een advies zijn ongenoegen geuit over het feit dat er in een aantal stations en hun onmiddellijke omgeving onvoldoende duidelijke informatie voor de reiziger is. Die vaststelling kan bovendien worden veralgemeend.

Premièrement, bien que la SNCB ait consenti des efforts pour renseigner les gares et les points d'arrêt à partir de la voirie publique, un seul panneau de gare renseigne l'usager sur le lieu, panneau placé le plus souvent près de l'entrée principale. Si la gare dispose de plusieurs entrées, celles-ci sont généralement passées sous silence et échappent à toute attention.

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

Deuxièmement, les informations relatives à la destination principale placées à l'entrée de chaque quai sont retirées de plus en plus souvent. Un numéro est bien placé mais il n'indique nullement la direction principale des trains. Reste alors l'indicateur disposé sur les quais, mais encore faut-il que l'usager dispose de suffisamment de temps pour le consulter et qu'il soit encore d'actualité.

Troisièmement, des panneaux indicateurs éclairés de l'intérieur étaient installés dans les années '70. Aujourd'hui, l'opération n'est plus rééditée. Or, surtout le soir et pas forcément très tard en hiver, il n'est pas toujours évident de savoir dans quelle gare le train s'arrête.

Quatrièmement, le comité relève également que la deuxième sortie est rarement indiquée sur la plupart des quais examinés. Pourtant, l'information épargnerait à l'usager des allées et venues superflues.

Cinquièmement, le comité déplore l'absence presque totale dans les petites gares d'informations relatives aux autres modes de transport. Quant à l'argument qui pourrait être avancé selon lequel personne ne

les prendra au départ du point d'arrêt considéré, il est sans aandoen?
fondement. Personne ne les empruntera effectivement si rien ne les
indique.

Monsieur le ministre, la SNCB dit s'atteler à accroître la qualité de son offre. C'est vrai dans un certain nombre de cas. Néanmoins, elle ne peut le faire sans fournir une information élémentaire. Le comité consultatif des usagers demande à la SNCB de procéder à des aménagements essentiels en matière d'information. Les accès aux quais seront-ils clairement indiqués à partir de la voie publique? Les accès aux quais renseigneront-ils également sur la direction principale des trains? Les panneaux éclairés seront-ils maintenus dans les lieux qui en sont pourvus? Les autres lieux en seront-ils progressivement équipés à l'occasion du renouvellement ou du rehaussement des quais? Les quais avec plusieurs sorties seront-ils indiqués? Un pictogramme ou tout autre moyen d'information indiquera-t-il les autres moyens de transport qui desservent la gare? Voilà en tout cas un beau chantier, monsieur le ministre.

13.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, premièrement, indiquer l'entrée principale de la gare est une incitation directe à passer par les guichets pour acquérir un titre de transport. Les entrées secondaires sont rapidement connues par les clients déjà en possession d'un titre de transport, par exemple les navetteurs avec abonnement, etc. Les autres clients doivent être incités à passer par les guichets.

Deuxièmement, l'indication de la destination principale sur un quai jouerait pleinement son rôle si les trains passaient toujours sur la même voie pour une même direction, et s'ils avaient toujours la même destination, ce qui n'est pas toujours le cas. Le fait de placer des horaires aux entrées des gares, le plus près possible de la voirie, permet aux voyageurs de s'orienter correctement.

Troisièmement, le placement de caissons éclairés indiquant le nom de la gare reste la norme selon la SNCB. Le choix de signaler oui ou non plusieurs sorties sur le même quai doit être fait au cas par cas, et en faisant la balance coût-avantages.

Quatrièmement, je suis parfaitement d'accord avec vous: la SNCB peut encore faire un effort sérieux pour mieux indiquer les correspondances avec les bus qui passent devant les grandes et les petites gares.

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

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

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

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

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

13.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je n'ai pas de commentaire consécutif à la réponse du ministre et je le remercie.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.04 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.04 uur.*