



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

24-09-2008

24-09-2008

Namiddag

Après-midi

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V - N-VA</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams – Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a+VI.Pro</i>	<i>socialistische partij anders + VlaamsProgressieven</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</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>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>		<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

INHOUD

- Samengevoegde interpellaties en vragen van 1
 - de heer André Flahaut tot de eerste minister, tot 1
 de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd
 aan de eerste minister en tot de minister van
 Landsverdediging over "de nieuwe bepalingen die
 de staatssecretaris overweegt te nemen voor de
 vliegbewegingen vanop Zaventem" (nr. 109)
 - mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers tot de 1
 staatssecretaris voor Mobiliteit over "het plan tot
 organisatie van de vluchten van en naar de
 luchthaven van Zaventem" (nr. 123)
 - de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris 1
 voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister
 over "het nieuwe beheersplan voor de vluchten
 dat de staatssecretaris wil invoeren op de
 luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 7208)
 - de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris 1
 voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister
 over "zijn ontwerp van plan voor de luchthaven
 Brussels Airport" (nr. 7274)
 - mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris 2
 voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister
 over "het nieuwe plan voor het beheer van de
 lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal"
 (nr. 7290)
 - de heer Georges Dallemagne aan de 2
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister over "het nieuwe beheersplan
 voor de vluchten en de methode voor de
 windnormbepaling" (nr. 7345)
 - mevrouw Clotilde Nyssens aan de 2
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister over "het optrekken van de
 zwenkhoogte van 700 naar 3000 voet" (nr. 7346)
 - de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris 2
 voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister
 over "het nieuwe beheersplan voor de
 geluidshinder rond de luchthaven Brussel-
 Nationaal" (nr. 7363)
 - de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris 2
 voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister
 over "de nieuwe inzichten inzake de spreiding van
 de lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 7375)

**Sprekers: André Flahaut, Thérèse Snoy et
 d'Oppuers, Olivier Maingain, Etienne
 Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit,
**Karine Lalieux, Luk Van Biesen, Bart
 Laeremans**

Moties 27

- Vraag van de heer Michel Doomst aan de 28
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister over "de car-pass" (nr. 7149)

**Sprekers: Michel Doomst, Etienne
 Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Michel Doomst aan de 30
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister over "de nummerplaten naar

SOMMAIRE

- Interpellations et questions jointes de 1
 - M. André Flahaut au premier ministre, au 1
 secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier
 ministre et au ministre de la Défense sur "les
 nouvelles dispositions envisagées par le
 secrétaire d'État pour les mouvements aériens à
 partir de Bruxelles National" (n° 109)
 - Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire 1
 d'État à la Mobilité sur "le projet d'organisation
 des vols au départ et vers l'aéroport de Bruxelles
 National" (n° 123)
 - M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le
 nouveau plan de gestion des vols que le
 secrétaire d'État tente de mettre en place à
 l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 7208)
 - M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "son
 projet de plan pour l'aéroport de Bruxelles-
 National" (n° 7274)
 - Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le
 nouveau plan de gestion des nuisances sonores
 de l'aéroport Bruxelles-National" (n° 7290)
 - M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le
 nouveau plan de gestion des vols et la méthode
 de fixation des valeurs de norme de vent"
 (n° 7345)
 - Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le
 relèvement de l'altitude de virage de 700 à
 3000 pieds" (n° 7346)
 - M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le
 nouveau plan de gestion des nuisances sonores à
 proximité de l'aéroport de Bruxelles-National"
 (n° 7363)
 - M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la 1
 Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les
 nouvelles perspectives en matière de répartition
 des nuisances sonores à proximité de Zaventem"
 (n° 7375)

**Orateurs: André Flahaut, Thérèse Snoy et
 d'Oppuers, Olivier Maingain, Etienne
 Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité,
**Karine Lalieux, Luk Van Biesen, Bart
 Laeremans**

Motions 27

- Question de M. Michel Doomst au secrétaire 28
 d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur
 "le car-pass" (n° 7149)

**Orateurs: Michel Doomst, Etienne
 Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Michel Doomst au secrétaire 30
 d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur
 "les plaques d'immatriculation de type européen"

Europees model" (nr. 7150)		(n° 7150)	
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen" (nr. 7182)	31	Question de M. Pierre-Yves Jeholet au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les limitations de vitesse sur les autoroutes" (n° 7182)	30
<i>Sprekers:</i> Pierre-Yves Jeholet, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Pierre-Yves Jeholet, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het getuigschrift van beroepsbekwaamheid voor de bestuurders van voertuigen aangewend voor het vervoer van goederen en van reizigers" (nr. 7240)	34	Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le certificat d'aptitude professionnelle pour les conducteurs de véhicules affectés aux transports de personnes et de marchandises" (n° 7240)	34
<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "nieuwe gelijktijdige landingsprocedures op de banen 07" (nr. 7301)	38	Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "de nouvelles procédures simultanées d'atterrissage sur les pistes 07" (n° 7301)	38
<i>Sprekers:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de situatie van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 7347)	39	Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la situation de la Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports" (n° 7347)	39
<i>Sprekers:</i> David Lavaux, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Lavaux, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	41	Questions jointes de	41
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verdeling van de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds en de timing van de betaling" (nr. 7352)	41	- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la répartition des moyens du Fonds de sécurité routière et la date de paiement" (n° 7352)	41
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gebetonneerde verdeelsleutel van het Verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7359)	41	- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le bétonnage de la clé de répartition du Fonds de la sécurité routière" (n° 7359)	41
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jan Mortelmans, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jan Mortelmans, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 24 SEPTEMBER 2008

MERCREDI 24 SEPTEMBRE 2008

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.36 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Bonjour à toutes et à tous. Il est l'heure de commencer nos travaux.

C'est la première séance après les vacances mais les activités économiques, humaines et autres n'ayant pas été interrompues, différentes décisions ont été prises pendant cette période ou sont en passe de l'être et différents parlementaires ont souhaité pouvoir vous interpellier, monsieur le ministre, sur celles-ci.

01 Interpellations et questions jointes de

- M. André Flahaut au premier ministre, au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre et au ministre de la Défense sur "les nouvelles dispositions envisagées par le secrétaire d'État pour les mouvements aériens à partir de Bruxelles National" (n° 109)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité sur "le projet d'organisation des vols au départ et vers l'aéroport de Bruxelles National" (n° 123)
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouveau plan de gestion des vols que le secrétaire d'État tente de mettre en place à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 7208)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "son projet de plan pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 7274)
- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouveau plan de gestion des nuisances sonores de l'aéroport Bruxelles-National" (n° 7290)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouveau plan de gestion des vols et la méthode de fixation des valeurs de norme de vent" (n° 7345)
- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le relèvement de l'altitude de virage de 700 à 3000 pieds" (n° 7346)
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouveau plan de gestion des nuisances sonores à proximité de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 7363)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouvelles perspectives en matière de répartition des nuisances sonores à proximité de Zaventem" (n° 7375)

01 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer André Flahaut tot de eerste minister, tot de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister en tot de minister van Landsverdediging over "de nieuwe bepalingen die de staatssecretaris overweegt te nemen voor de vliegbewegingen vanop Zaventem" (nr. 109)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers tot de staatssecretaris voor Mobiliteit over "het plan tot organisatie van de vluchten van en naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 123)
- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe beheersplan voor de vluchten dat de staatssecretaris wil invoeren op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 7208)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "zijn ontwerp van plan voor de luchthaven Brussels Airport" (nr. 7274)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

over "het nieuwe plan voor het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 7290)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe beheersplan voor de vluchten en de methode voor de windnormbepaling" (nr. 7345)

- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het optrekken van de zwenkhoogte van 700 naar 3000 voet" (nr. 7346)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe beheersplan voor de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 7363)

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe inzichten inzake de spreiding van de lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 7375)

Je vous indique dès à présent que M. Baeselen, M. Dallemagne et Mme Nyssens seront absents. Leurs questions n^{os} 7274, 7345 et 7346 sont donc retirées.

Monsieur Flahaut, je vous donne la parole pour votre interpellation.

Je vous rappelle que le premier interpellant dispose de 10 minutes, les suivants de 5 minutes, de même que ceux qui ont inscrit une question.

01.01 André Flahaut (PS): Monsieur le président, tout d'abord, je ne suis pas habitué à cette commission, vous faites bien de rappeler les règles. C'est la première fois – ce ne sera peut-être pas la dernière – que je viens.

Comme c'est effectivement une matière au sujet de laquelle je ne suis pas un grand spécialiste – en tout cas, pas encore, je me promets d'étudier pour la prochaine fois –, je voudrais simplement débiter cette interpellation en rappelant une série de choses. Le secrétaire d'État me dira si je me trompe. Pour les grands spécialistes présents autour de la table, mes questions vont peut-être paraître des évidences mais je crois qu'il est bon de les rappeler et d'être certains que nous parlons bien de la même chose.

En ce qui concerne les décollages et les atterrissages, je crois qu'il faut toujours garder à l'esprit le principe de base suivant: les décollages et les atterrissages se font face au vent. Cela permet de diminuer les distances de roulage au sol et d'ainsi augmenter les marges de sécurité en cas de problème au décollage (freinage d'urgence par exemple). C'est donc là – si personne ne me dément – un des principes de sécurité de base des procédures aériennes.

Ensuite, en ce qui concerne l'orientation des pistes, elle découle toujours des vents dominants. En Belgique, qu'on soit au Nord, au Centre ou au Sud, les vents dominants soufflent en direction du sud-ouest. C'est la raison pour laquelle tous les aéroports disposent de pistes de type 25/07, c'est-à-dire dans le sens des vents dominants. Ce sont les pistes principales de l'aéroport de Zaventem ou encore celles de l'aéroport de Charleroi. Les autres pistes 02/20 ne sont quant à elles utilisées qu'occasionnellement par vents soufflant dans d'autres directions.

En Belgique, les avions décollent généralement en direction du sud-ouest et atterrissent en venant de l'est, en utilisant les pistes 25/07.

Vous me contredirez si c'est inexact. L'aéroport de Zaventem dispose de trois pistes formant un Z: la 25R07L fait 3.638 mètres, la 25L07R fait 3.211 mètres et la 02/20, 2.904 mètres.

01.01 André Flahaut (PS): Vliegtuigen moeten tegen de wind in opstijgen en landen. Op die manier hoeft er niet zo een grote afstand te worden afgelegd op de grond en zijn de veiligheidsmarges groter in geval van problemen bij het opstijgen. De oriëntatie van de banen hangt altijd af van de dominante windrichting, en in België is dat een zuidwestenwind. Daarom hebben alle luchthavens 25/07-banen, in de dominante windrichting. De overige 02/20-banen worden maar af en toe gebruikt.

In april-mei stelde u in uw beleidsnota voor de omwoners die in het verlengde van de banen wonen tijdens de week vier nachten zonder opstijgende vliegtuigen in het vooruitzicht. U wil het aantal nachtvluchten bevroren en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest verzoeken hun normen te harmoniseren, maar die voorstellen zijn onaanvaardbaar of worden als onaanvaardbaar beschouwd.

Op 6 september werden er nieuwe voorstellen geformuleerd. Als ik het goed begrepen heb, is het de bedoeling de windnorm van 5 knopen dag en nacht op alle start- en landingsbanen toe te passen.

Je découvre la matière. Je vous demande donc de m'excuser pour tous ces détails.

En ce qui concerne les normes de vent recommandées par l'OACI, le schéma usuel d'utilisation des pistes en fonction des vents dominants n'est valable que jusqu'à certaines normes de vent au-delà desquelles l'utilisation d'autres pistes peut se justifier. L'Organisation de l'aviation civile internationale recommande les normes de vent suivantes. Je répète qu'il s'agit bien d'une recommandation et non pas d'une obligation:

- 5 nœuds de vent arrière, rafales comprises;
- 15 nœuds de vent latéral, rafales comprises.

Quant aux nombreux aéroports parmi les plus importants au monde, il semblerait qu'ils utilisent des normes moins restrictives adaptées aux spécificités environnementales locales:

- Amsterdam: 7 nœuds avec rafales;
- Madrid: 10 nœuds sans rafales;
- Paris-Orly: 8 nœuds sans rafales;
- Charleroi: 8 nœuds sans rafales;
- Zaventem (situation avant 2003): 8 nœuds sans rafales;
- Paris-Charles de Gaulle: aucune définition;
- Liège-Bierset: aucune définition.

En ce qui concerne la problématique de la piste 02/20, celle-ci présente deux caractéristiques. Elle n'est pas construite en direction des vents dominants et elle est nettement plus courte que la piste 25/07. En termes de sécurité, cela signifie donc que cette piste cumule deux handicaps majeurs: elle ne bénéficie pas de marge de sécurité due aux vents dominants et elle est trop courte pour permettre de combler ce handicap.

S'il n'y a pas d'objection, je poursuis et j'en viens aux rétroactes.

En mars 2008, le vice-premier ministre de l'époque et ministre de la Mobilité, M. Leterme, présentait devant le Comité ministériel restreint un nouveau plan des nuisances sonores autour de l'aéroport. Ces nouvelles normes étaient censées prendre le relais du plan Anciaux. J'ai vécu de l'intérieur ces multiples rebondissements au sujet de l'aéroport de Bruxelles liés aux nuisances, etc. C'était à la fois intéressant de l'intérieur et de l'extérieur!

L'accord de gouvernement prévoit qu'une note sera présentée au kern le 30 avril 2008 et qu'un accord global sera trouvé pour le 31 mai 2008. Monsieur le secrétaire d'État, en avril-mai de cette année, dans votre note de politique générale, vous dites vouloir régler le problème dans les 45 jours. Vous prévoyez 4 nuits sans décollage en semaine pour les riverains situés dans le prolongement des pistes; vous souhaitez geler le nombre de vols de nuit et inviter les Régions bruxelloise et flamande à harmoniser leurs normes; mais ces propositions sont inacceptables ou considérées comme telles car il est à craindre un survol de Bruxelles 6 nuits sur 7, un atterrissage au-dessus de Bruxelles et une harmonisation à la baisse des normes de bruit.

Le 25 mai, l'avion Kalitta s'écrase et relance la polémique sur l'utilisation de la piste 02/20. Vous avez alors répondu que seuls

Voorts wil u dat de windnormen de facto opnieuw een federale materie worden, en wil u de voor het Brusselse Gewest vigerende normen opheffen. Bovendien stelt u voor de bewegingen gedurende twee nachten te concentreren op baan 25 R en gedurende één nacht op baan 25 L, en twee nachten gedeeltelijk te laten verlopen zonder dat er toestellen mogen opstijgen. U zou ook de Chabertroute, die dwars over Brussel loopt, doorlopend willen gebruiken, zowel overdag als 's nachts, de zwenkhoogte bij het opstijgen willen optrekken tot 3.000 voet in plaats van de huidige 700 voet, en op baan 07 L een ILS willen installeren, een radionavigatiesysteem dat moet helpen bij het landen. Ik geloof trouwens dat dat al gebeurd is.

Ik vind dat men Waals-Brabant systematisch over het hoofd ziet bij het overleg over het plan voor het beheer van de geluidsoverlast.

Door een intensiever gebruik van baan 02/20 en een aangepaste vliegroute voor de zwenking zal het aantal vluchten boven Waals-Brabant toenemen. Volgens het plan zullen 70 procent van de opstijgende vliegtuigen hinder veroorzaken boven Brussel en de Oostrand en zo de Noordrand sterk ontlasten. De risico's worden dus ongelijk gespreid, wat ik onaanvaardbaar acht. De internationale normen moeten worden toegepast.

Wat meer specifiek de gevolgen voor de basis van Bevekom betreft, was men in een onafhankelijke studie tot het besluit gekomen dat beste optie erin bestond de 'witte' vliegtuigen en de C-130's, en later ook de A-400 M-transportvliegtuigen, daar te stationeren. Daar moet rekening mee gehouden worden om de normen niet te ondergraven of het vliegverbod niet eenvoudigweg af te schaffen.

prévalaient les critères de sécurité. Vous avez ensuite promis cinq nuits sans bruit pour Noël.

Le 6 septembre, de nouvelles propositions sont formulées. Si j'ai bien compris, il s'agit de généraliser les normes de vent à cinq nœuds nuit et jour sur toutes les pistes, alors que la règle en vigueur actuellement est de sept nœuds sur la piste 25 et zéro nœud sur la piste 02/20.

Ensuite, vous souhaitez refédéraliser de facto les normes de bruit et faire disparaître les normes en vigueur pour la Région de Bruxelles-Capitale.

De plus, vous proposez deux nuits de concentration des mouvements sur la piste 20, deux nuits de concentration sur la 25 R, une nuit sur la 25 L et deux nuits partiellement sans décollage.

Vous parlez également d'utiliser en permanence la route Chabert qui traverse Bruxelles de part en part, de jour comme de nuit.

Ensuite, vous proposez d'augmenter le plafond de virage à 3.000 pieds au décollage au lieu des 700 actuels et d'installer un ILS, un instrument d'aide à l'atterrissage, sur la piste 07 L. Je crois que cela a été fait.

Bien entendu, il faudra trouver une solution équilibrée; nous ne sommes pas ici pour dire qu'il ne faut rien faire. C'est déjà une approche positive! Je connais bien la difficulté de votre fonction.

Comme Brabançon wallon, je trouve qu'on oublie systématiquement cette partie sud de Bruxelles qu'est le Brabant wallon dans les concertations qui ont trait au plan de gestion des nuisances sonores. Pour tous les intervenants, quelle que soit leur langue, il est indispensable de rappeler que l'on ne peut pas jouer cavalier seul dans une telle matière. Ce dossier est vraiment trop important pour la quiétude et la sécurité même des citoyens. Il est donc essentiel que toutes les parties soient consultées, y compris les élus du Brabant wallon – j'insiste. Nous ne pouvons pas être considérés comme une province poubelle de la Flandre ou d'autres Régions au sujet des vols aériens.

En quoi les Brabançons wallons sont-ils concernés? La généralisation des normes de vent à 5 nœuds vent arrière, au lieu de 7 nœuds actuellement pour la piste 25 et 0 nœud pour la piste 02/20, aura pour conséquence un changement quant à l'utilisation de ces pistes. Cela signifiera un usage accru de la piste 02/20 en lieu et place de la 25/07 et donc beaucoup plus de vols au-dessus du Brabant wallon. Celle-ci sera donc utilisée à plus de 25%, contre 10% aujourd'hui, ce qui équivaldra à une utilisation de 80 jours par an pour moins de 40 jours actuellement, soit le doublement de son utilisation. Vous conviendrez qu'on peut se poser des questions. Mais je redis que nous ne sommes pas là pour dire non à tout.

La possibilité de faire virer les avions à 3.000 pieds, pour 700 pieds actuellement, aura également pour conséquence une modification des routes aériennes. Les avions vireront au-dessus de La Hulpe, Waterloo et Braine-l'Alleud et non plus à hauteur de Sterrebeek.

Vous avancez l'argument que vous agissez selon le principe de

Een ander fundamenteel debat gaat over de keuze om in Bevekom een Europees hoofdkwartier onder te brengen. Ik hoop dat uw collega De Crem voortgang maakt met dit dossier, dat enkele maanden geleden bijna afgerond was.

De vestiging in ons land van een Europese staf bevestigt de rol van Brussel als Europese hoofdstad en ook het belang van België voor Europa. Het is voor ons dan ook belangrijk dat er activiteiten in Bevekom behouden blijven en dat er bepaalde beperkingen gehandhaafd worden wat het overvliegen van Bevekom betreft.

précaution et en vertu de la seule préoccupation de sécurité de vos concitoyens. Cet argument sera difficile à combattre. Il y a effectivement une nécessité de sécurité de tous les riverains et du transport aérien dans la gestion des plans de dispersion. Le plan prévoit que 70% des décollages pénaliseront Bruxelles et sa périphérie Est, tout en soulageant fortement le Noordrand. Il y a là un problème d'équilibre dans le partage des risques que je ne peux accepter! Cela signifie concrètement une intensification du survol de Bruxelles et du Brabant wallon, soit la zone la plus densément peuplée du pays. Le bon sens voudrait qu'en cas d'accident, on survole des zones moins peuplées.

Si on privilégie la sécurité, c'est celle des appareils, au détriment de celle des populations survolées!

En ce qui concerne les normes internationales, il faut les appliquer, tout comme elles doivent l'être dans d'autres matières, mais nous ne sommes pas ici pour discuter de cela. Il s'agit de recommandations qui sont valables pour des pistes qui sont modulables; cet argument ne peut donc être utilisé. Il faut adapter ces normes à la réalité du terrain, à Bruxelles-National.

L'impact sur la base de Beauvechain est un point plus particulier. C'est ce qui nous a d'ailleurs fait sursauter avec d'autres élus du Brabant wallon. Pour l'instant, des dispositions existent afin de garantir le maintien d'une activité à la base de Beauvechain.

Voici quelques années, monsieur le secrétaire d'État, lorsque l'aéroport de Bruxelles-National était en plein développement et que l'on s'interrogeait sur la façon de procéder pour conserver DHL à Bruxelles-National, on avait demandé des études portant sur la délocalisation d'une partie des utilisateurs de Bruxelles-National. Comme vous le savez, ce sont toujours les militaires qui encaissent les premiers! On avait estimé pouvoir faire déménager les militaires qui, pour information, ne représentent que 3% des vols de Bruxelles-National et dont les appareils, même les C-130, sont moins bruyants que certains autres avions.

Ainsi, une étude indépendante avait-elle été réalisée par des experts aéronautiques internationaux, dont certains des Pays-Bas. Ils avaient conclu que le maître-choix, tant pour des raisons stratégiques que d'organisation pratique de la Défense, était de délocaliser les "avions blancs" – à l'époque "Air Flahaut", devenu entre-temps "De Crem Airlines" – ainsi que les C-130 – qui devront être remplacés par les A-400M d'ici quelques années, ces derniers ne pouvant de toute façon pas être hébergés à Melsbroek – de Melsbroek vers Beauvechain. Et puisque l'ensemble du matériel à projeter en cas de déploiement, comme c'est le cas en Afghanistan ou au Liban, y est installé, cela permet aussi d'avoir une rationalisation et de travailler en bonne intelligence.

Si l'utilité de la base de Beauvechain ne fait actuellement aucun doute, il en sera certainement de même dans le court, le moyen et le long termes. Il faut en tenir compte, pour ne pas anéantir les normes ou tout simplement supprimer les interdictions de survol.

Ensuite, un autre débat fondamental est celui portant sur l'éventuelle installation d'un état-major européen à Beauvechain. Il s'agirait de

l'état-major européen pour le transport aérien. Cet accord est conclu entre les futurs utilisateurs des A-400M: les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Belgique. Des concertations ont eu lieu. J'espère que votre collègue fait avancer le dossier, qui était pratiquement finalisé, il y a quelques mois. Les Français et les Allemands approuvaient quasiment l'installation de cet état-major à Beauvechain. Les Pays-Bas étaient plus réticents. Ils étaient encore partagés avec Eindhoven, où tout doit être reconstruit, alors que Beauvechain peut déjà être rendu opérationnel pour ce faire.

Si un état-major européen confirme la place de Bruxelles et de la Belgique comme capitale de l'Europe, avec les activités des avions de transport et des avions blancs que cela implique, vous comprendrez aisément qu'il est important pour nous d'assurer le maintien d'activités et une certaine protection du survol de Beauvechain, selon les règles en vigueur actuellement.

Le **président**: Veuillez respecter votre temps de parole.

01.02 André Flahaut (PS): Monsieur le président, je ne viens pas tout le temps. Je cumule mon temps de parole. C'est comme avec Proximus ici...

Je termine, rassurez-vous, mais j'ai l'impression qu'il fallait bien rappeler les éléments du dossier. C'est une rentrée parlementaire, cela faisait longtemps qu'on n'avait plus parlé de ce dossier et il vaut mieux être d'accord sur ce qu'on dit. D'ailleurs, Mme Lalieux m'a cédé une partie de son temps de parole.

Il faut donc maintenir le niveau d'activités à Beauvechain, d'autant plus que les autorités de la région et les riverains de la base aérienne de Beauvechain sont tout à fait ouverts à l'idée d'accueillir ces avions de transport. Cela démontre qu'il ne s'agit pas d'une fixation contre un avion qui survole leur tête. Ils savent bien que les avions doivent voler, qu'ils présentent certains risques, qu'ils font du bruit mais ils ne refusent pas ce qui pourrait être caractérisé de nuisances si l'on parlait d'avions militaires.

On lit régulièrement dans la presse – qui est libre, qui écrit ce qu'elle veut et les citoyens croient ce qu'ils veulent – des révélations sur vos intentions. Elles sont bonnes ou mauvaises, réelles ou non, peu m'importe. Je vous interroge ici et je connais votre problème de devoir régler cette question de l'organisation des mouvements. Ce problème n'est pas simple. Il dure depuis des années, depuis qu'on a ouvert la boîte de Pandore.

Ne mettons pas l'accent uniquement sur la préoccupation de sécurité mais essayons d'amener tous les éléments sur la table. Comprenons-nous mutuellement.

Par ailleurs, affirmer qu'on parle maintenant en termes sécuritaires n'est pas très gentil pour vos prédécesseurs, monsieur le secrétaire d'État. Cela supposerait qu'eux ne s'en étaient pas préoccupés.

Je n'aime pas les effets d'annonce. Par conséquent, cette sortie dans la presse m'a dérangé, d'autant plus qu'elle a eu lieu pendant les vacances. Il serait à mon sens grand temps que les acteurs de ce dossier sensible jouent franc jeu et respectent les règles de

01.02 André Flahaut (PS): Naar mijn gevoel wordt het hoog tijd dat de actoren in dit dossier open kaart spelen en met alle betrokken partijen om de tafel gaan zitten, ook met die van Waals-Brabant.

Welk tijdspad stelt u voorop? Wat zal u ondernemen om het overleg over de denksporen die in de pers naar buiten werden gebracht, op een duidelijke en transparante manier op gang te brengen? Hoe zal u alle betrokken actoren, met inbegrip van de verkozenen uit Waals-Brabant, bij het overleg betrekken? Kortom, welke methode zal u volgen en welk tijdschema werd er vastgelegd voor de afhandeling van dit dossier? Hoe staat het met het overleg binnen de regering over de gevolgen van de eventuele herziening van de bijzondere maatregelen die gelden voor Bevekom? Ik vraag u de nodige demarches te ondernemen bij uw collega van Landsverdediging opdat hij de vestiging van de Europese staf in ons land tot een goed einde zou brengen en misschien ook de militaire activiteiten zou overbrengen naar Bevekom.

concertation de toutes les parties concernées, en ce compris les acteurs du Brabant wallon. Les parlementaires, les élus de cette province, ont le droit de savoir ce que le gouvernement entend formuler comme proposition équilibrée – je dis bien le gouvernement puisque plusieurs ministres sont concernés. La proposition doit être équilibrée. On ne peut léser aucune région!

Monsieur le secrétaire d'État, quel est votre calendrier? Comment entendez-vous agir pour organiser, de façon claire et transparente, la concertation sur les idées émises dans la presse? Comment comptez-vous associer tous les acteurs impliqués, en ce compris les élus du Brabant wallon?

Comme déjà entendu pour d'autres dossiers, quelle est finalement votre méthode et quel est le calendrier prévu pour ce dossier?

Où en sont les concertations au sein du gouvernement sur les implications de révision éventuelle des dispositions particulières pour Beauvechain?

Je vous demande d'intercéder auprès de votre collègue de la Défense afin qu'il finalise la réalisation de l'état-major européen et, peut-être, le transfert des activités militaires sur le site de Beauvechain.

01.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, à l'instar de M. Flahaut, je voudrais vous faire part de l'inquiétude de la population du Brabant wallon et de ses mandataires publics. Cependant, je ne souhaite pas me contenter de m'exprimer au nom du Brabant wallon. En effet, je voudrais qu'une solution globale ne pénalisant ni le Brabant wallon, ni la Région bruxelloise, ni certaines zones flamandes à haute densité de population puisse être trouvée.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez annoncé des mesures par voie de presse. Vous avez annoncé vos intentions.

À ce stade, je ne pense pas que vous ayez déposé un plan de répartition des vols. J'ignore comment vos déclarations dans la presse, sans avoir consulté au préalable le gouvernement, doivent être interprétées. Toujours est-il qu'elles suscitent certaines inquiétudes. C'est la raison pour laquelle nous vous interpellons aujourd'hui. Mon objectif est surtout de vous demander des explications et des précisions quant aux impacts de vos déclarations.

Ainsi, vous avez affirmé que c'est le vent et non la politique qui, désormais, déterminera le plan de vol des avions. Vous avez relégué la question des nuisances sonores au second plan, fait que je trouve d'ailleurs assez choquant. Vous avez parlé d'une limite de vent de 5 nœuds de vent arrière pour toutes les pistes, rafales incluses, nuit et jour. Évidemment, en tant que Brabançons vivant dans l'axe de la piste 02/20, nous estimons que c'est en contradiction avec les mesures de sécurité d'application. En effet, je rappelle qu'aujourd'hui, cette piste est soumise à une norme de vent de 0 nœud de jour. Autrement dit, en prévoyant une norme de 5 nœuds, la sécurité serait réduite. Cette piste pourrait être utilisée de manière beaucoup plus intense alors qu'elle est plus courte, en pente, et qu'elle coupe les deux autres. Nous nous interrogeons donc très clairement quant à la pertinence de cette nouvelle norme.

01.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): U heeft geen nieuw spreidingsplan ingediend, maar als gevolg van de maatregelen die u in de pers heeft aangekondigd, is er - niet alleen in Waals-Brabant - enige ongerustheid ontstaan. Daarom wens ik nadere toelichting te krijgen.

Ik vind het stuitend dat u het probleem van de geluidsoverlast op de achtergrond schuift.

U overweegt de rugwind, met inbegrip van de rukwinden, zowel overdag als 's nachts op alle banen tot 5 knopen te begrenzen. Voor baan 02/20 is echter momenteel overdag 0 knopen de norm. Met uw voorstel zou de veiligheid afnemen en zou een korte, afhellende baan die de twee andere banen kruist, intensiever gebruikt worden. Uw voorstel zou ook kunnen leiden tot een intensiever gebruik van baan 07, met alle risico's en hinder van dien voor bepaalde dichtbevolkte Brusselse gemeenten.

Heeft u onderzocht welke weerslag uw plan op de frequentie

Par ailleurs, l'éventuelle application de cette norme aux pistes qui survolent Bruxelles, en l'occurrence la piste 07, nous pose également problème. La fixation d'une telle norme ne risque-t-elle pas d'entraîner une utilisation beaucoup plus intensive de la piste 07 pour l'atterrissage, avec un survol de Bruxelles et de communes densément peuplées, moins capables de se défendre que d'autres parce que leur population n'a pas accès à toutes les informations? Ma question s'inscrit – je le précise – dans un souci de solidarité avec les Bruxellois. Je ne vois pas en quoi la sécurité pourrait être améliorée en prévoyant le survol de zones à haute densité de population.

Brièvement, monsieur le secrétaire d'État, je considère que votre déclaration ne constitue pas un plan à ce stade. Avez-vous évalué l'impact de votre hypothèse sur la fréquence d'utilisation de toutes les pistes? Je souhaiterais que votre projet, votre futur plan, soit de toute façon soumis à une évaluation environnementale préalable et à cette estimation très précise. Il faut qu'en commission de l'Infrastructure, nous puissions disposer des différentes alternatives et en soupeser les conséquences sur la sécurité, tant pour les avions que pour les riverains, et les incidences environnementales en termes de nuisances sonores ou de pollution atmosphérique. Cet aspect-là n'est pas à négliger non plus! De fait, les avions qui atterrissent en survolant une ville lâchent des gouttelettes de kérosène et toute une série de particules qui contribuent également à la pollution atmosphérique.

Par ailleurs, nous sommes déçus de l'absence de réponse plus fondamentale aux causes du problème. Vous savez que nous nous préoccupons aussi du nombre total de vols, ainsi que de la question des vols de nuit ou en journée. Vous avez vraisemblablement à ce sujet des projets d'amélioration. Quand ceux-ci seront-ils mis en œuvre? Il y a également une énorme question liée à l'aménagement du territoire. C'est clairement en arrêtant de construire dans certaines zones que l'on pourra espérer que les atterrissages et décollages ne nuiront plus aux riverains. Vient ensuite la question des normes techniques applicables aux avions. Enfin, il reste tout ce qui est insatisfaisant en termes d'autorité de contrôle et de respect des décisions de justice. Monsieur le secrétaire d'État, nous attendons donc de vous que ces problèmes soient pris à la source.

01.04 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je me réfère à vos déclarations du 5 septembre 2008 au quotidien "Het Laatste Nieuws" et reprises par la suite dans différents quotidiens d'expression française. Je pense notamment à l'édition du 6 et 7 septembre 2008 du journal "La Libre Belgique" dans laquelle vous avez donné une interview...

01.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (...)

01.06 Olivier Maingain (MR): N'avez-vous pas donné d'interview à "La Libre Belgique"? J'ai pourtant en ma possession un extrait de presse qui présente à la fois des questions et des réponses.

01.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Effectivement! C'est pour justifier l'autre article. C'est autre chose!

01.08 Olivier Maingain (MR): Vous nous expliquerez. Pour ma part,

van het gebruik van alle banen zal hebben? Ik zou willen dat uw plan in elk geval eerst aan een milieubeoordeling wordt onderworpen. De commissie moet de gevolgen ervan voor de veiligheid van de vliegtuigen en de omwoners onderzoeken, evenals de impact ervan op het milieu, zowel op het vlak van de geluidshinder als van de luchtvervuiling.

Voorts vinden wij het jammer dat er geen antwoorden worden aangereikt om de fundamentele oorzaken van het probleem aan te pakken. Wanneer zullen uw plannen met betrekking tot het aantal dag- en nachtvluchten worden uitgevoerd? Wat stelt u voor op het vlak van de ruimtelijke ordening? Hoe zit het met de technische normen die gelden voor de vliegtuigen? Wat zijn uw plannen met betrekking tot de controle en de naleving van de rechterlijke beslissingen?

je ne fais que vous communiquer ce que je lis dans la presse. Je vous laisserai le soin de nous apporter toutes les précisions. La grande révélation consistera peut-être à nous dire que toutes les informations reprises dans la presse – que ce soit dans "Het Laatste Nieuws" ou "La Libre Belgique" – étaient fausses en définitive!

01.09 André Flahaut (PS): Je vous avais dit que tout ce qu'écrivent les journaux n'est pas vrai!

01.10 Olivier Maingain (MR): Je garde précieusement mes dossiers à jour. Je pourrai donc les compléter.

Les déclarations que j'ai pu lire ont suscité davantage qu'une interrogation. D'une part, vous nous aviez laissé entendre, déjà à la suite d'interpellations et de questions en commission, que vous mèneriez une réflexion d'ensemble de la problématique, certes avec une préoccupation de sécurité, pas uniquement liée aux normes de vent, mais aussi avec le souci de limiter les nuisances sonores. Vous aviez annoncé la volonté de voir les atterrissages et décollages à l'aéroport de Bruxelles-National limités durant la nuit; vous aviez lancé l'idée d'au moins cinq nuits calmes, dont celles du week-end, mais nous ne trouvons plus trace de ces propos dans ce que vous avez répercuté par la suite. Ensuite, tout d'un coup, vous avancez comme un argument d'autorité pour tout un chacun que les normes de vent établies sur le plan international devraient à l'avenir s'imposer pour l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National.

Soyons de bon compte! Comme M. Flahaut l'a dit, nous sommes tous d'accord qu'il s'agit là de recommandations. La meilleure preuve en est que ces normes ne sont pas appliquées telles quelles dans les aéroports des pays voisins, pour prendre une situation géographique qui nous est proche. Si je suis bien informé, certaines de ces normes ont même été revues par la commission technique OACI, notamment la norme qui voudrait que l'on passe à 5 nœuds de vent arrière. Il semble que cette commission technique accepte aujourd'hui jusqu'à 7 nœuds. Il serait intéressant que vous nous confirmiez ou non que l'OACI elle-même adapte ses recommandations.

Inutile de nous dire que vous appliquez les normes internationales: il s'agit de recommandations et non de normes; elles font l'objet d'adaptations et, de surcroît, d'applications différenciées. C'est à croire que, jusqu'à présent, en tout cas avant le plan Anciaux et ses avatars, nous n'avions jamais eu la préoccupation de sécurité vis-à-vis de ces normes de vent, alors que chacun sait que la première condition de sécurité serait de ne pas utiliser la piste la plus dangereuse de l'aéroport de Bruxelles-National.

Comment comptez-vous interpréter les normes de vent par rapport à de simples recommandations?

Vous me direz que c'est peut-être une interprétation délibérément orientée d'un journaliste, mais considérez-vous – ce qui semble être le cas – que ces normes sont déjà à appliquer ou que tout cela doit encore faire l'objet d'une concertation au sein du gouvernement? Vu la sensibilité sur ce sujet, j'ose espérer que vous accepterez un débat collégial au sein du gouvernement. Je crois que c'est la meilleure façon de progresser raisonnablement dans ce dossier et de ne pas chercher à imposer unilatéralement, même si vous en avez peut-être

01.10 Olivier Maingain (MR): Uw verklaringen in de pers begin september hebben heel wat wenkbrauwen doen fronsen. Aan de ene kant liet u verstaan dat u de problematiek in een ruimer kader wilde plaatsen, en daarbij de veiligheid wilde vrijwaren en de geluidsoverlast beperken. U wilde het landend en opstijgend verkeer op Brussels Airport 's nachts beperken; u lanceerde de idee van ten minste vijf rustige nachten, maar daar spreekt u intussen niet meer over. En plots stelt u dan dat de internationaal vastgelegde windnormen opgelegd moeten worden voor het gebruik van de banen op de luchthaven.

Het gaat om aanbevelingen, die trouwens ook niet letterlijk worden toegepast door de luchthavens in de buurlanden. Sommige van die normen werden zelfs herzien door de technische commissie van de ICAO, met name de norm van vijf knopen voor rugwind: die commissie lijkt momenteel een hogere windnorm, tot zeven knopen, te aanvaarden. Past de ICAO zelf haar aanbevelingen aan?

Het hoeft geen betoog dat u de internationale normen toepast: het gaat om aanbevelingen en niet om normen, die individueel aangepast worden. Straks moeten we nog geloven dat we ons vóór de komst van het plan-Anciaux en de verschillende verschijningsvormen ervan nooit om de veiligheid bekommerd hebben, terwijl de eerste veiligheidsvoorwaarde precies zou moeten zijn dat de gevaarlijkste baan van Brussels Airport niet meer gebruikt wordt.

le pouvoir, des solutions qui ne feront que susciter des controverses.

Vous connaissez bien la jurisprudence qui s'impose à la suite des différents arrêts de la cour d'appel. Cette jurisprudence a été systématiquement niée par vos prédécesseurs ou même parfois par vous-même. Comment allez-vous concilier vos instructions en ce qui concerne les normes de vent avec la jurisprudence de la cour d'appel de Bruxelles, qui impose des utilisations différentes des pistes aériennes?

J'ose espérer, dans le nouveau climat politique qui s'instaure, et qui est bien nécessaire, qu'on pourra avoir une discussion ouverte, sereine et constructive dans ce dossier et qu'il n'y aura pas de tentative d'imposition unilatérale d'un point de vue, sous peine de crispier inutilement les relations soit entre les Communautés, soit entre les autorités les plus concernées. Dès lors, la négociation avec les gouvernements régionaux et avec le gouvernement fédéral s'impose plus que jamais avant que toute nouvelle initiative soit prise.

01.11 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est avec beaucoup de stupeur et d'agacement que j'ai pu découvrir dans la presse tant francophone que néerlandophone votre nouveau plan de gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem. Avec stupeur, car mes collègues ont déjà démontré que ce plan va à l'encontre de toute logique en matière de sécurité et de respect des décisions de justice. Avec agacement, car comme d'habitude et comme vos prédécesseurs, vous avez fait fi de toute concertation, non seulement avec les membres du gouvernement, alors que l'accord de gouvernement stipulait que ce plan devait être concerté, mais aussi avec les autres gouvernements concernés, particulièrement celui de la Région bruxelloise, qui a toujours répondu présente lorsqu'il s'agissait de se mettre autour de la table.

Je ne vais pas revenir sur tous les plans techniques. Nous savons pertinemment que les normes de vent ont toujours été déterminantes dans l'utilisation des pistes et qu'elles ont été instrumentalisées par chaque ministre pour faire semblant que leur plan respectait la sécurité.

Mais les porter à 5 nœuds, personne n'avait osé le faire, même pas M. Anciaux! Vous savez très bien que la piste la plus utilisée sera alors la 02 et qu'elle l'est déjà actuellement. J'habite Laeken, sous la route Chabert et j'accepte le passage des avions au-dessus de ma tête, mais les atterrissages continuels...

Hoe zal u de windnormen interpreteren, in het besef dat het om louter aanbevelingen gaat? Moeten die normen volgens u vandaag al worden toegepast, of moet daarover nog worden overlegd binnen de regering?

De arresten van het hof van beroep zijn u bekend. Zowel uw voorgangers als uzelf hebben die jurisprudentie echter systematisch naast zich neergelegd. Hoe zal u uw onderrichtingen inzake de windnormen verzoenen met de rechtspraak van het Brusselse hof van beroep, waarin een afwijkend gebruik van de banen wordt opgelegd?

Ik hoop, nu er een nieuw politiek klimaat ontluikt, dat een open, serene en constructieve dialoog tot stand kan komen en dat men niet zal proberen eenzijdig een bepaald standpunt op te dringen. Vóór er enig initiatief wordt genomen, moet er onderhandeld worden tussen de federale en de gewestregeringen.

01.11 Karine Lalieux (PS): Het is met verbijstering en ergernis dat ik in de pers kennis heb genomen van uw nieuwe plan met betrekking tot de geluidshinder van de luchthaven in Zaventem. Uw plan druist in tegen elke logica op het stuk van veiligheid en treedt de rechterlijke beslissingen met voeten. Net als uw voorgangers heeft u lak aan overleg, zowel met de andere regeringsleden als met de andere betrokken regeringen, in het bijzonder de Brusselse gewestregering.

Ik zal niet nader ingaan op de technische plannen. We weten dat de windnormen altijd een doorslaggevende rol gespeeld hebben bij het gebruik van de banen en dat elke minister ze voor zijn plan naar zijn hand wist te zetten om de indruk te geven dat de veiligheid in acht werd genomen.

Niemand, zelfs minister Anciaux niet, durfde echter de windnorm op vijf knopen te brengen!

01.12 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Quand?

01.13 Karine Lalieux (PS): Comment cela quand? Mais le week-end dernier! Je prendrai des photos et je les enverrai par mail. Tout Bruxellois peut vous dire qu'il y a eu plein d'atterrissages à Bruxelles le week-end, sur la piste 02. Si on ne croit plus les parlementaires et les milliers de Bruxellois qui voient passer les avions, nous prendrons des photos des trains d'atterrissage déployés.

Ce n'était pas ce week-end, monsieur le ministre, mais le précédent et on comptait un avion toutes les deux minutes environ.

Par ailleurs, comme M. Maingain l'a rappelé, votre proposition fait fi de toutes les décisions de justice: elle ne respecte pas la jurisprudence. En outre, votre plan prévoit dorénavant un virage à 3.000 pieds, plus à 700. C'est plus haut mais si j'ai bien compris ce que les journalistes en disaient, vu que vous ne l'avez pas encore présenté, ce sera juste au-dessus de la Grand-Place. C'est intéressant, c'est peu habité et c'est bien pour les touristes.

Selon moi, avec votre nouveau plan, Bruxelles et le Noordrand vont être bien plus survolés. Comme l'ont dit MM Flahaut et Maingain et Mme Snoy, nous sommes partisans d'une solution équilibrée. Nous ne sommes pas des "Nimby", nous ne l'avons jamais été à Bruxelles mais nous plaidons en faveur d'une solution équilibrée.

Monsieur le ministre, vous n'avez pas respecté la concertation, vous n'avez pas pris en considération la densité de population, vous avez décidé de normes de vent arbitraires, vous reposant peut-être sur des recommandations internationales ou plutôt vous cachant derrière ces recommandations. Vous réduisez le bruit – dans votre Région!

J'estime que votre plan est un véritable tract électoral, tant il est caricatural. En effet, il veut décharger une Région au détriment d'une autre. Je pèse mes mots, monsieur le secrétaire d'État, votre proposition est partisane – et vous le savez, puisque vous habitez cette Région.

Peut-être tout ce que j'ai lu n'est-il pas vrai, du moins à vous entendre. Les informations parues dans la presse sont-elles exactes? Avez-vous consulté les autres membres du gouvernement? Si vous soumettiez ce plan à l'approbation de vos collègues, je crois qu'il serait mort-né.

La sécurité des citoyens sera-t-elle prise en compte? Les décisions de justice seront-elles enfin respectées? Un cadastre des bruits va-t-il être mis en place? Quid de l'institut indépendant que vous promettez depuis des mois à cette fin?

Allez-vous surtout accepter de discuter avec les autres Régions, et en particulier avec la Région de Bruxelles-Capitale?

J'attends des réponses précises et vous en remercie d'avance.

01.13 Karine Lalieux (PS): Elke Brusselaar kan u vertellen dat er tijdens het weekend volop werd geland op baan 02. Indien men geen geloof meer hecht aan de parlementsleden en aan de duizenden Brusselaars die de vliegtuigen met eigen ogen zien, zullen we foto's maken! Vorig weekend nog werd Brussel ongeveer om de twee minuten overvlogen!

In uw plan wordt op geen enkele manier rekening gehouden met de rechterlijke uitspraken. Bovendien zou een bocht worden gemaakt op een hoogte van 3000 voet, in plaats van op 700 voet, pal boven de Grote Markt!

Als uw nieuw plan wordt uitgevoerd, zullen Brussel en de Noordrand veel vaker worden overvlogen. Wij willen een evenwichtige oplossing.

Mijnheer de minister, dit plan kwam zonder enig overleg tot stand, u hield geen rekening met de dichtheid van de bevolking en u verschuilt zich achter internationale aanbevelingen om willekeurige windnormen vast te leggen. Het is u er duidelijk om te doen de geluidshinder in uw Gewest terug te dringen!

Uw plan is zo karikaturaal dat het wel een verkiezingspamflet lijkt. Uw voorstel wordt louter ingegeven door partijpolitieke overwegingen.

Heeft u de overige regeringsleden hierin gekend? Zal er met de veiligheid van de mensen rekening worden gehouden? Zullen de rechterlijke beslissingen worden gerespecteerd? Komt er een geluidskadaster? Hoe staat het met het onafhankelijk instituut dat

u al maandenlang in dat verband in het vooruitzicht stelt? Zal u hierover praten met de Gewesten, en in het bijzonder met het Brusselse Gewest?

01.14 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik hoop dat u allen een verkwikkende vakantie achter de rug hebt en vooral sinds de jongste dagen met goede moed het nieuwe seizoen kunt aanvatten. Zoals u weet, wij zijn altijd wat meer op onze qui-vive dan de andere leden, aangezien wij onder de landingsbaan 02 wonen. Dat is ook logisch, want wij worden vroeg wakker en kunnen laat gaan slapen.

Alle gekheid op een stokje, we zijn blij dat wij hier het debat kunnen voeren over het nieuwe plan inzake de beheersing van de geluidshinder rond de luchthaven Brussel Nationaal, dat de staatssecretaris van Mobiliteit weliswaar beperkt heeft toegelicht.

Vooreerst wil ik benadrukken dat een dergelijk plan noodzakelijk en ook dringend is. Omdat daarbij rekening wordt gehouden met de cruciale rol die onze luchthaven speelt in de economische ontwikkeling, in de creatie van welvaart en welzijn in onze regio, en de regio er ook door wordt versterkt op dat vlak, mag er niet langer worden getalmd. Mijnheer de staatssecretaris, daarom denk ik dat het goed is dat u de jongste weken een aantal initiatieven hebt genomen om dienaangaande duidelijkheid te verschaffen. Bij de uitwerking staat de veiligheid van onze inwoners centraal.

De sleutel van heel de problematiek ligt bij de windnormen. Dat zeggen we vandaag niet de eerste keer. In al onze uiteenzettingen van de jongste maanden hebben wij er altijd voor gepleit dat de windnormen de sleutel zouden worden van het nieuwe en stabiele plan voor het gebruik van de banen, omdat op die manier de vliegveiligheid zou verhogen. We moeten dan ook erkennen dat mensen die ergens wonen waar de windnormen landingen of stijgingen toelaten, meer last hebben van geluidshinder dan anderen. Ikzelf, dat moet ik toegeven, heb altijd gewoond onder landingsbaan 02 en wij weten wat landingen van vliegtuigen betekenen. We hebben altijd graag en zonder problemen ons deel van de gevolgen van de geluidsnorm op ons genomen.

Mijnheer de staatssecretaris, graag zou ik met u een aantal vragen overlopen, waarvan sommige al enkele jaren hangende zijn, omdat het dossier al zo lang loopt.

Hoe zit het nu met de normen van Vlaanderen en die van het Brussels Gewest?

Hoever staat het met de oprichting van het onafhankelijk instituut voor de beheersing van de geluidshinder? Al die voorstellen werden in de vorige legislatuur aangereikt, maar de uitvoering ervan is nog niet aangevat.

Kunt u mij de krachtlijnen van het nieuwe beheersplan voor de luchthaven Brussel Nationaal toelichten?

Wanneer zal de federale regering over die plannen een beslissing

01.14 Luk Van Biesen (Open Vld): Je me félicite de ce que nous puissions mener ici le débat sur le nouveau plan de gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles. Vu le rôle économique de l'aéroport, ce plan revêt un caractère nécessaire et urgent. La sécurité des riverains doit constituer un élément prioritaire de sa mise en œuvre.

Les normes de vent sont définies en fonction de sécurité de vol. Où en est l'accord de coopération en la matière entre les Régions flamande et bruxelloise? Le secrétaire d'État peut-il nous exposer les lignes de force du nouveau plan? Quand le gouvernement fédéral prendra-t-il une décision à ce sujet? Les aspects techniques et opérationnels sont-ils fondés sur une étude technique? Quelle est l'incidence sur l'utilisation des différentes pistes et combien de riverains peuvent potentiellement être incommodés? Comment et quand sera-t-il communiqué sur le sujet à l'intention des riverains? Lors de l'élaboration du plan, le secrétaire d'État avait-il connaissance du point de vue adopté par la province du Brabant flamand concernant la réduction du nombre des vols de nuit. Que prévoit le contrat à propos de l'accomplissement des vols de nuit? Quand le gouvernement prendra-t-il une initiative législative pour fixer les procédures de vol? Où en est l'harmonisation des normes de bruit à Bruxelles et en Flandre? À quand une nouvelle concertation à ce sujet. Le cas échéant, envisage-t-on toujours de refédéraliser ces normes?

nemen?

Zijn de technische operationele aspecten, namelijk de windnormen of de afbuighoogte, in het plan gebaseerd op uitgebreid technisch onderzoek?

Wanneer men de windnormen als sleutel neemt, is het immers zeer belangrijk dat die voldoende technisch onderbouwd zijn. Waarom werd bijvoorbeeld niet gekozen voor de aanbevolen windnormen uit de uitgebreide technische studie van de Nederlandse Aviation and Airport Consultancy AAC van mei 2004 voor baan 20/02?

Wat zal de impact zijn van het nieuwe plan op het gebruik van de diverse opstijg- en landingsbanen enerzijds en op het potentieel aantal sterk gehinderden in de verschillende zones rond de luchthaven anderzijds?

Hoe en wanneer zal over het nieuwe plan worden gecommuniceerd aan de inwoners rond de luchthaven?

Was de staatssecretaris bij de opmaak van het nieuwe plan op de hoogte van het standpunt van de provincie Vlaams-Brabant om het toegelaten aantal nachtvluchten te verminderen? Mij is anders gemeld. Hierbij rijst ook de vraag wat er in het contract staat met degenen die de aandelen van onze luchthaven hebben overgenomen betreffende de garantie van het aantal nachtvluchten. U weet dat wij in het Parlement al herhaaldelijk hebben gevraagd dat het contract ter inzage zou worden voorgelegd aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur. Wij hebben in het halfroond zelfs de toezegging gekregen van eerste minister Leterme dat we het zouden kunnen inkijken. Tot nu toe is dat nog niet gebeurd, maar de overdracht van de aandelen zou een aantal bepalingen bevatten, waarbij een en ander door de federale regering wordt verzekerd. Daarin zou onder andere het aantal nachtvluchten worden bepaald. Is het standpunt van de provincie Vlaams-Brabant daarmee in tegenspraak of in lijn? Dat is wel een belangrijk gegeven.

Wanneer mag een wetgevend initiatief vanuit de regering worden verwacht om de vliegprocedures vast te leggen, waarbij rekening wordt gehouden met veiligheids- en gezondheidscriteria en economische criteria?

Welke vooruitgang is er tot nu toe geboekt in het beter op elkaar afstemmen van de Brusselse en Vlaamse geluidsnormen? Wanneer zal het overleg hierover in de werkgroep opnieuw worden opgestart? Wordt een herfederalisering van de geluidsnormen nog steeds overwogen, in het geval dat er geen samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten kan worden gesloten?

01.15 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, er is al veel gezegd en ik zal niet in herhaling vallen. Uit uw plannen of voorstellen, die wij in de media hebben kunnen vernemen, blijkt dat de wind een veel grotere rol zal spelen in de spreiding of concentratie. Ook omwille van veiligheid en minder verbruik zou men meer tegen de wind in opstijgen. 's Nachts zou men dan weer een vrij strikt spreidingsbeleid voeren waarbij een aantal stille nachten per regio worden ingevoerd.

01.15 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Pour des raisons de sécurité et de consommation, l'objectif serait de faire décoller les avions plus souvent face au vent. On veut également garantir un certain nombre de nuits de quiétude à l'ensemble des régions. Depuis le départ de DHL, le

Een belangrijk aspect in verband met de nachtvluchten is in elk geval dat het aantal nachtvluchten verminderd is sinds het gedeeltelijke vertrek van DHL. De provincie Vlaams-Brabant heeft zeer terecht het plafond verlaagd naar 16.000 vluchten. Dat is een belangrijk nieuw feit. Ik hoop dat u ons op dit vlak geen slecht nieuws zult bezorgen van onder andere een eventueel beroep.

Hoe dan ook is het een nuttig debat waarin wij niet per definitie een afwijzende houding aannemen. Wij zijn evenmin a priori voor. Wij willen vooral dat ons de teksten worden bezorgd van wat u van plan bent.

Daarnaast hadden wij graag geweten of die zijn gebaseerd op nattevingerwerk, dan wel op prognoses of simulaties op grond van het afgelopen jaar of halfjaar, van de spreiding ten gevolge van een ander beleid op basis van de wind.

Ten derde, naast de problematiek van het opstijgen is er ook de problematiek van het uitwaaiëren. Hierbij moet men minder rekening houden met de wind en meer met spreidingseffecten en verdeling van de lasten. Het is helemaal niet duidelijk of men hiermee zal doorgaan.

Ik kom tot mijn vragen. Ten eerste, kunt u de krachtlijnen bezorgen van uw nieuwe plan? Op welke wijze zal de windrichting het banengebruik bepalen? Betekent het dat er dagelijks meermaals zal worden gewisseld al naargelang de wind? Wordt het plan gedragen door de regering? Blijkbaar is dat niet het geval, gelet op de verklaringen van leden van de meerderheid. Op welke wijze en vanaf wanneer wilt u dat het plan in werking kan treden?

Ten tweede, hoe wordt verzekerd dat de windnormen gelijkwaardig zullen zijn voor de diverse banen? Wanneer zullen de banen op een gelijke wijze zijn uitgerust?

Ten derde, op welke wijze zal het gepaard gaan met een uitwaaiëring na het vertrek, zodat de hinder wordt verspreid? Zullen overbodige omleidingen, zoals die tot vandaag bestaan, worden vermeden?

Ten vierde, bestaan er simulaties op basis waarvan men kan zien hoe de geluidshinder in de praktijk zal worden verdeeld, bijvoorbeeld op basis van het afgelopen jaar? Wijzen die op een billijke spreiding of juist niet?

Ten vijfde, op welke wijze worden de nachtvluchten gespreid in uw nieuwe plan? In hoeveel stille nachten wordt er voorzien in uw nieuwe plan voor elk van de zes regio's rond de luchthaven? Gaat het hier om vaste dagen of is ook dat beleid afhankelijk van de wind, met eventuele compensaties? Met hoeveel opstijgende vluchten per nacht moet een overvlogen zone rekening houden, gelet op het gedeeltelijke vertrek van DHL? Bestaat ter zake ook een uitwaaiëringbeleid?

Ten zesde, zal het plafond van 16.000 nachtvluchten, zoals het nu is opgelegd door de provincie, behouden blijven? Is de luchthavenuitbater bereid het nieuwe plafond te aanvaarden? Hangt dat samen met eerdere akkoorden die met hem zijn gemaakt of niet? Kunt u dat even toelichten?

Ten slotte, tijdens de werken op baan 20 werd alle nachtverkeer in

nombre de vols de nuit a diminué et la province du Brabant flamand a ramené le plafond à 16.000 vols de nuit. Il s'agit d'un débat utile dans lequel nous ne pouvons a priori prendre position pour ou contre le plan. Le ministre pourrait-il nous communiquer les lignes de force du plan? Dans quelle mesure la direction du vent influera-t-elle sur l'utilisation des pistes?

Ce plan est-il soutenu par le gouvernement? Quant entrera-t-il en vigueur et selon quelles modalités? Comment va-t-on veiller à respecter des normes de vent équivalentes sur toutes les pistes? Quand les pistes seront-elles dotées d'équipements comparables? Comment concilier ces éléments avec une dispersion des vols après le décollage, de façon à mieux répartir les nuisances? Existe-t-il des simulations en la matière? Qu'en est-il de la dispersion des vols de nuit? De combien de nuits de quiétude chaque région bénéficiera-t-elle et quelles seront les modalités de leur attribution? Maintient-on le plafond de 16.000 vols de nuit et l'exploitant de l'aéroport y consent-il? Pourquoi a-t-on détourné à deux reprises l'intégralité des vols nocturnes vers le Noordrand lors de travaux sur les pistes? Comment ces désagréments sont-ils compensés?

een grote bocht rond Brussel over de Noordrand geleid. Na de werken op 25R was dat ook reeds grotendeels het geval. Waarom was dat zo? Zal dat op een of andere wijze worden gecompenseerd?

01.16 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, mesdames, messieurs, chers collègues, j'ai entendu une série de réflexions très intéressantes et des appréciations assez instructives sur un dossier que vous disiez ne pas connaître mais que vous condamnez d'ores et déjà.

Monsieur Flahaut, j'ai noté avec intérêt que les avions militaires ont des normes plus favorables que certains avions commerciaux, que leur nombre est dérisoire par rapport au nombre de vols organisés à Zaventem et qu'on est prêt à accueillir les avions militaires à Beauvechain. J'ignorais cela et c'est bien de l'avoir dit ici.

J'ai aussi noté que Mme Lalieux ne connaissait pas le plan, mais qu'il était déjà mort-né.

Mesdames, messieurs, je tiens d'abord à souligner que ce plan de gestion des nuisances sonores de l'aéroport n'est pas finalisé et qu'il n'a donc pas encore été présenté au Conseil des ministres. Vous admettez donc que, dans ces circonstances, il est trop tôt pour en détailler le contenu.

Certaines grandes lignes sont connues. Vous n'ignorez pas que je suis un farouche partisan de l'instauration de périodes de calme, sans décollage pendant la nuit, que j'aimerais arriver à une interdiction des avions les plus bruyants. Compte tenu des réflexions formulées ici, je constate que vous n'ignorez pas non plus que, pour ce qui me concerne, la suppression du plan de dispersion concernant l'utilisation des pistes est indispensable.

Je rappellerai qu'un des aspects de l'utilisation des pistes porte sur les normes de vent, normes qui font l'objet d'un débat presque passionnel – je reste prudent en utilisant l'adverbe "presque" – depuis plusieurs années.

Comme vous avez pu le lire dans la presse, je souhaite donner la priorité à la sécurité avant toute autre considération. Cela ne veut pas dire que je n'attache pas d'importance aux autres considérations mais, pour moi, la sécurité est un élément de tout premier ordre.

Pour cette raison, je suis favorable à l'utilisation optimale des pistes en fonction du vent afin de respecter le principe de base en aéronautique, à savoir le décollage et l'atterrissage face au vent.

Pour ce qui concerne les décollages, vous savez certainement qu'en décollant face au vent, la puissance moteur peut être moindre, le bruit est inférieur, la consommation de kérosène est moins importante; donc, les effets sur le plan de l'environnement sont moins défavorables. C'est un élément que je me permets encore de souligner. Ce principe n'étant pas toujours possible en raison de la variabilité du vent, une légère marge de vent arrière doit être tolérée afin de stabiliser l'utilisation des pistes.

Ce n'est pas à deux ou trois kilomètres de la ligne d'arrivée que les avions sont guidés pour l'atterrissage. Cela se prépare dix ou quinze

01.16 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik heb een reeks erg interessante bedenkingen en leerrijke opmerkingen gehoord in verband met een dossier waarvan u zei dat u het niet kende, maar dat u toch nu al veroordeelt.

Mijnheer Flahaut, ik heb met belangstelling vernomen dat er voor de militaire vliegtuigen gunstigere normen gelden dan voor sommige commerciële vliegtuigen, dat het maar om een klein aantal gaat en dat men bereid is ze in Bevekom te stationeren. Dat wist ik niet.

Ik heb ook genoteerd dat mevrouw Lalieux niet op de hoogte was van het plan, maar dat het toch al doodgeboren was.

Dit beheersplan voor de geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven is nog niet klaar, en werd dan ook nog niet aan de ministerraad voorgelegd. Het is nog te vroeg om de inhoud ervan uitgebreid toe te lichten.

Een aantal grote lijnen zijn al gekend. Ik ben er een groot voorstander van om 's nachts periodes zonder opstijgende vliegtuigen in te lassen. De meest lawaaierige toestellen moeten volgens mij geweerd worden, en persoonlijk vind ik dat het spreidingsplan met betrekking tot het gebruik van de banen moet afgeschaft worden.

Een van de aspecten in verband met het gebruik van de banen betreft de windnormen, en daarover wordt al jarenlang een welhaast passioneel debat gevoerd – en ik druk me voorzichtig uit door het bijwoord "welhaast" te gebruiken.

Voor mij komt de veiligheid op de allereerste plaats. Daarom ben ik

minutes avant l'atterrissage. Cela signifie que la variabilité est une chose qu'il faut de toute façon accepter.

Vous n'ignorez pas que l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'association représentative des pilotes belges recommandent, notamment au responsable politique de ce département, de ne pas dépasser 5 nœuds de vent arrière et 15 nœuds de vent traversier. Je me fie à ces recommandations, sans faire de distinction entre les pistes pour éviter de faire un choix politique en privilégiant une piste par rapport à une autre.

Dans le même temps, je souligne qu'il est clair que le pilote garde de toute façon la responsabilité du choix de la piste de décollage ou d'atterrissage. Cela signifie que le pilote a toujours la possibilité, pour des raisons de performance, de choisir une autre piste, plus longue, même si elle est moins bien orientée par rapport à la direction du vent.

Par ailleurs, même si la piste 02/20 est plus courte que les pistes 25/07, je peux vous assurer que son utilisation ne présente pas de danger particulier vu qu'elle est plus longue de quelque 462 mètres que la seule et unique piste de l'aéroport de Charleroi qui doit assurer plus de 3 millions de déplacements par an. Monsieur, la piste que vous jugez si courte est nettement plus longue que d'autres pistes du circuit commercial, comme vous le savez.

Je dois reconnaître par ailleurs que la plupart des appareils sont certifiés comme pouvant opérer jusqu'à 10 nœuds de vent arrière mais, chers collègues, il faut opérer une distinction entre les maxima de certification qui doivent tenir compte des circonstances extraordinaires et non des circonstances normales, et l'exploitation quotidienne d'un aéronef. L'application de ce principe ne devrait pas conduire à une révolution dans la répartition des vols sur les pistes. En effet, vu la configuration des pistes et la prédominance du vent du sud-ouest, il est prévisible que les pistes 25/07 continueront à être les plus utilisées, c'est-à-dire, contrairement à ce qui vient d'être dit, entre 80 et 85% du temps, comme c'est le cas aujourd'hui.

Un deuxième point non sans importance et qui concerne la Région bruxelloise traite de l'ILS sur la piste 07. Chers collègues, à ce sujet, Belgocontrol et Brussels Airport ont réalisé une première étude de faisabilité mais une décision formelle n'est pas encore intervenue. Une étude définitive devra suivre le jour où une décision politique interviendra.

Je puis signaler à Mmes Lalieux et Snoy que les périodes de vent d'est exceptionnelles que nous avons connues durant le premier semestre de cette année ont entraîné une multiplication par trente du nombre d'atterrissages sur la piste 07 gauche en comparaison du premier semestre 2007. En l'absence d'ILS, le commandant de bord doit voler à vue, donc à très basse altitude. Autrement dit, à une quinzaine de kilomètres de l'aéroport, l'appareil se trouve déjà à une hauteur telle que le bruit provoqué par le moteur est entendu par tout le monde.

Si cette évolution se confirme, elle montre qu'il est grand temps d'installer un ILS afin de permettre des atterrissages dans de meilleures conditions et en toute sécurité, puisque les avions volent

er voorstander van dat de banen voor zover mogelijk worden gebruikt op grond van de windgegevens, zodat het basisbeginsel van de luchtvaart in acht kan worden genomen. Wanneer tegen de wind in wordt opgestegen, moeten de motoren minder hard draaien, is de geluidshinder beperkter, wordt er minder kerosine verbruikt en is er minder milieuhinder. Ik baseer me op de aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en van de beroepsvereniging van Belgische piloten, om de snelheid van vijf knopen voor rugwind en vijftien knopen voor zijwind niet te overschrijden.

Ik wijs er tegelijk op dat de piloten verantwoordelijk blijven voor de keuze van de start- of landingsbaan.

Baan 02/20 is inderdaad korter dan de banen 25/07, maar het gebruik ervan houdt geen bijzonder gevaar in, aangezien ze langer is dan de 462 meter van de enige baan van de luchthaven van Charleroi. De baan die u zo kort vindt, is trouwens heel wat langer dan andere landings- en startbanen in het commerciële circuit.

Ik moet toegeven dat de meeste toestellen gecertificeerd zijn voor een rugwind tot tien knopen, maar men dient een onderscheid te maken tussen de certificeringsmaxima en de dagelijkse exploitatie van een luchtvaartuig. Gelet op de ligging van de banen en de overheersende zuidwestenwind kan men verwachten dat men het meest gebruik zal blijven maken van de banen 25/07, d.i. 80 à 85 procent van de tijd, zoals dat momenteel het geval is.

Met betrekking tot het ILS op baan 07, hebben Belgocontrol en Brussels Airport een eerste haalbaarheidsstudie verricht, maar

nettement plus bas. C'est également le cas durant la période de réparation de la piste 02, c'est-à-dire le mois de septembre. Nous savons très bien de quoi nous parlons, madame Lalieux. Donc, un choix politiquement difficile doit être opéré: les appareils doivent atterrir sur la piste 02 ou 07, en fonction de l'orientation des vents, monsieur Maingain. Soyons clairs: je sais de quoi je parle! Et vous m'avez très bien compris!

Pour les procédures de décollage, et contrairement à ce qu'affirme une certaine presse mal renseignée, il n'entre pas du tout dans mes intentions de proposer une augmentation de l'altitude de virage minimale de 700 à 3.000 pieds – les 700 pieds correspondant par ailleurs aux recommandations de l'OACI, comme l'a dit Mme Snoy. Cela signifie que, si le virage s'effectue à 700 pieds vers la gauche, ce sont les communes que vous connaissez bien qui sont directement concernées: Kraainem, Wezembeek-Oppem, etc. Je ne dois pas vous faire de dessin!

een formele beslissing werd nog niet genomen. Een definitieve studie zal er moeten komen nadat een politieke beslissing gevallen is.

De dames Lalieux en Snoy kan ik melden dat er door de uitzonderlijke periodes met oostenwind in de eerste helft van dit jaar 30 keer meer toestellen geland zijn op baan 07 Left dan in het eerste semester van 2007. Omdat er geen ILS-systeem is, de boordcommandant op zicht vliegen, dus op zeer lage hoogte. Als die evolutie zich doorzet, moet er dringend een ILS geïnstalleerd worden. We weten zeer goed waarover we spreken, mevrouw Lalieux. Er moet dus een moeilijke politieke keuze worden gemaakt: de toestellen moeten landen op baan 02 of 07, in functie van de windrichting, mijnheer Maingain. Laten we wel wezen: ik weet waarover ik het heb, u heeft me zeer goed begrepen!

Wat de procedures voor het opstijgen betreft, en in tegenstelling tot wat er in een bepaalde slecht voorgelichte pers wordt beweerd, ben ik hoegenaamd niet van plan voor te stellen de minimale zwenkhoogte op te trekken van 700 tot 3000 voet – die 700 voet beantwoordt trouwens aan de aanbevelingen van de ICAO, zoals mevrouw Snoy et d'Oppuers gezegd heeft. Dat betekent dat indien de bocht naar links op 700 voet wordt genomen, de u welbekende gemeenten daar rechtstreeks de gevolgen van ondervinden: Kraainem, Wezenbeek-Oppem, enz. Daar moet ik toch geen tekeningetje bij maken!

Aangezien elke wijziging van de vliegprocedures ongetwijfeld aanleiding zal geven tot klachten en bezwaarschriften van de burgers, die zouden kunnen beweren dat hen schade wordt toegebracht – een collega heeft gezegd dat het nimbyndroom niet speelt – wil ik aan de regering voorstellen om een reglementair kader vast te leggen voor elke wijziging van de vliegprocedures, waarbij er rekening wordt gehouden met de voorschriften op het vlak van de veiligheid, de economie en de gevolgen voor het milieu.

Étant donné que toute modification des procédures de vol entraîne des plaintes ou des demandes de dédommagement de citoyens, je veux fixer un cadre pour qu'il soit tenu compte, pour toute modification, des prescriptions de sécurité, d'économie et

Chers collègues, je conçois que les procédures de décollage actuelles entraînent des points de concentration de trafic au-dessus de certaines zones pour lesquelles une solution doit être trouvée. Dès lors, une plus grande flexibilité dans l'utilisation de l'espace aérien militaire fait partie des pistes étudiées, mais sans aucun lien direct avec les activités de la base de Beauvechain.

En ce qui concerne plus particulièrement la base de Beauvechain, vous n'ignorez sans doute pas que la Belgique a proposé celle-ci pour l'implantation de l'European Air Transport Command (EATC). Les bâtiments existant dans le camp de la base devraient être seulement rafraîchis et un nouveau bâtiment adapté aux besoins de l'EATC devrait être érigé.

Les services existant de la base fourniraient alors le support logistique nécessaire au bon fonctionnement du quartier général. Cependant, aucune décision n'a encore été prise pour l'implantation de l'EATC. Les négociations sont toujours en cours et les échanges d'informations circulent entre les capitales des pays concernés afin de prendre une décision le plus rapidement possible pour permettre la création formelle du quartier général dans les délais prévus.

Étant donné que le concept concerne uniquement un commandement, l'établissement de ce quartier ne demande pas nécessairement - à cet égard, j'ai pris note de la réflexion de M. Flahaut relative au nombre de vols militaires et aux nuisances provoquées par ces vols - la création d'unités supplémentaires, ni l'arrivée d'avions de transport sur la base de Beauvechain.

Wat de beperking van het aantal nachtvluchten betreft, heb ik uiteraard kennis genomen van de beslissing van de provincie Vlaams-Brabant. Die beslissing komt overeen met mijn wens, in opvolging van het vertrek van DHL, om het aantal nachtvluchten te bevrozen.

Je pense que cela fera de toute façon plaisir aux habitants de la Région bruxelloise également.

Ik heb aan de coördinator van Zaventem klaar en duidelijk gezegd dat er geen sprake kan van zijn dat de slots die vacant komen door het progressief vertrek van DHL, sedert 1 april, zouden kunnen worden opgevuld door andere vliegtuigmaatschappijen.

J'entends par là que les quelque 9.000 vols qui devraient disparaître, qui doivent disparaître de par le transfert de certaines activités de Zaventem - qui est un sub-hub au lieu d'être un hub - à Leipzig, doivent être déduits du nombre actuel.

d'environnement.

Een grotere soepelheid bij het gebruik van het militaire luchtruim is één van de denksporen om een oplossing te bieden voor de pieken in het luchtverkeer, maar dan zonder rechtstreeks verband met de activiteiten op de basis van Bevekom.

België heeft de basis van Bevekom voorgesteld voor de vestiging van de "European Air Transport Command" (EATC), maar de onderhandelingen daarover zijn nog aan de gang. De vestiging van dat Europese hoofdkwartier in Bevekom betekent echter niet noodzakelijk dat er bijkomende eenheden moeten worden opgericht en evenmin dat er transportvliegtuigen zullen landen.

En ce qui concerne la limitation du nombre des vols de nuit, j'ai pris connaissance de la décision de la province du Brabant flamand qui correspond à mon souhait de geler ce nombre après le départ de DHL.

Ik denk dat ook de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daar blij zullen mee zijn.

J'ai dit clairement au coordinateur de Zaventem qu'il était hors de question que les slots - vacants depuis le départ de DHL - soient occupés par d'autres compagnies aériennes.

Ik bedoel daarmee dat de circa 9.000 vluchten die zullen worden geschrapt ten gevolge van de overheveling van bepaalde activiteiten van Zaventem naar Leipzig van het huidige aantal moeten worden afgetrokken.

Collega's, het aantal nachtvluchten moet worden bevroren op een lager niveau, met name 16.000.

Ik weet dat de toepassing van deze principes aanleiding geeft tot een reeks problemen op het terrein. Zo heeft de exploitant het aantal door de militairen verzorgde nachtvluchten niet onder controle. Dat gaat hem niet aan. Dat is allemaal legaal vastgelegd. Het gaat onder meer over vluchten van de militairen, de regering, de politie en de Europese Gemeenschap.

Wij zullen dus een duidelijke regel moeten vinden, waarbij wordt vermeden dat de exploitant door de opstelling van de provincie Vlaams-Brabant zijn milieuvergunning riskeert te verliezen op basis van om het even welke overschrijding van het aantal toegestane vluchten. Hij heeft geen enkel recht van zeggenschap op welbepaalde vluchten die normaliter vanaf de luchthaven gebeuren;

Daarom wordt in overleg met de Vlaamse regering gewerkt aan de toepassingsvoorwaarden van deze beslissing, om een goed beheer mogelijk te maken en een stelsel op te zetten van efficiënte en vooral ontradende strafmaatregelen. Misschien in tegenstelling tot mijn voorgangers, wil ik absolute zekerheid dat het aantal slots tussen 23 uur en 6 uur wel degelijk vastligt, afgezien van het militaire gedeelte. Indien dat wordt overschreden, moeten conform de internationale reglementering zo mogelijk strafmaatregelen kunnen worden uitgevaardigd.

Thans kom ik tot de geluidsnormen. Ik geef toe dat, tot mijn grote spijt, geen enkele vooruitgang werd geboekt voor het probleem van de geluidsnormen.

U hebt kunnen lezen wat ik daarvan denk. De diverse beoogde maatregelen op het vlak van het verbod op lawaaierige vliegtuigen moeten evenwel leiden tot een vermindering van het aantal overtredingen. Die kunnen evenwel niet systematisch worden uitgesloten, al was het maar in functie van de weersomstandigheden.

Mevrouw, mijne heren, u zult begrijpen dat ik ervan uitga dat alleen een akkoord afgesloten tussen de Gewesten over een politiek van ruimtelijke ordening, samenvallend met de geluidsnormen per zone, kan leiden tot het uitwerken van een geïntegreerd beleid voor het beheer van de geluidsnormen.

Ik kom nu aan de timing.

Chers collègues, mon objectif est d'arriver dans les prochaines semaines à un accord au sein du gouvernement fédéral sur les mesures qui relèvent de ses compétences, avant de consulter formellement les gouvernements régionaux. Leurs positions étant par ailleurs connues, j'essaie d'en tenir compte dans l'élaboration d'un ensemble de mesures équilibrées et justes, comme l'a demandé M. Flahaut.

Je dois encore émettre une dernière réflexion à propos des travaux sur les pistes et de la situation exceptionnelle que nous avons connue pendant les mois de juillet et août.

Le nombre de vols de nuit doit être gelé à 16.000. La mise en oeuvre des principes génère toutefois des problèmes sur le terrain. Ainsi, l'exploitant n'est pas en mesure de contrôler le nombre de vols de nuit effectués par des militaires ou par le gouvernement. Il faudra mettre en place une réglementation claire permettant d'éviter le risque pour l'exploitant de perdre son permis d'environnement en raison de la position adoptée par la province du Brabant flamand, sur la base d'un dépassement du nombre de vols autorisés.

Les mesures d'application requises pour permettre une bonne administration seront arrêtées en concertation avec le gouvernement flamand. Le nombre de slots entre 23 heures et 6 heures doit être fixe. S'il est dépassé, nous devons pouvoir prendre des mesures répressives.

À propos des normes de bruit, j'admets qu'aucun progrès n'a été réalisé. Les différentes mesures prévues concernant les avions excessivement bruyants doivent toutefois se traduire par une réduction du nombre d'infractions, lesquelles ne peuvent toutefois pas être systématiquement exclues, ne fût-ce qu'en raison des conditions atmosphériques. Seul un accord entre les régions sur une politique d'aménagement du territoire coïncidant avec les normes de bruit par zone peut conduire à la définition d'une politique intégrée pour la gestion des normes de bruit.

Het is mijn bedoeling om in de komende weken in de federale regering een akkoord te bereiken over de maatregelen waarvoor de federale overheid bevoegd is. Daarna zal ik de gewestregeringen formeel raadplegen. Ik tracht rekening te houden met hun standpunten bij de uitwerking van een pakket evenwichtige en rechtvaardige maatregelen.

Dames en heren, bedoelde werken op de landingsbanen, waarnaar de heer Laeremans expliciet verwees, hadden tot resultaat dat de landingsbanen in kwestie tijdens de maanden augustus en september 2008 niet volgens het normale schema konden worden gebruikt.

Ik geloof niet dat men Belgocontrol het kwalijk kan nemen dat zij tijdens voornoemde periode systematisch voor de meest aangewezen pisteconfiguratie koos.

Mijnheer Laeremans, ik zet nu een redenering uit het ongerijmde op.

Indien elke zone vindt dat haar tijdens de genoemde periode schade ten opzichte van andere zones werd aangedaan, dan moet ik daaruit afleiden dat Belgocontrol de keuze heeft gemaakt die tot een zeker evenwicht heeft geleid. Iedereen heeft zich immers over voornoemde keuze beklaagd. Dus zal elke zone waarschijnlijk wel op een of andere, rechtmatige manier haar deel van de koek hebben moeten absorberen.

Monsieur le président, voilà les réponses en résumé aux nombreuses questions posées.

01.17 André Flahaut (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces réponses. D'abord, il convient de redire que pour chacun ici, la sécurité est la principale préoccupation. Ensuite, qu'il conviendra de trouver une solution pragmatique et équilibrée, personne n'en doute. Nous avons aussi parlé d'une question de timing et j'y reviendrai.

Simplement, j'ajouterai que personne ne condamne les gens qui ont des idées, du moins dans mon parti. Vous avez eu des idées, mais ce que je critique, c'est la façon dont elles sont sorties dans la presse, de manière prématurée, et interprétées différemment au Nord ("La Libre Belgique") et au Sud ("Het Laatste Nieuws").

Que vous ayez des idées et des plans, c'est très bien: c'est le boulot des membres de l'exécutif, mais c'est le boulot des membres du législatif de contrôler et d'aider à faire aboutir les solutions, car ils ne sont pas là pour ennuyer leur monde.

Donc, nous ne condamnons pas ce qui est proposé, mais nous désirons en savoir davantage. Nous demandons à être associés de façon formelle à la préparation et à la discussion des projets. Je reviens maintenant à la question du calendrier: j'aimerais savoir comment vous vous concerterez de façon formelle avec les élus du Brabant wallon: nous comptons aussi que cela ne se fasse pas au détour d'une discussion sur le coin d'un comptoir, mais de façon formelle avec des conclusions auxquelles on se tient.

Pendant quelques minutes, j'aimerais défendre mon ancienne boutique: en effet, quand il s'est agi des problèmes avec DHL, on a

Ik wil nog een laatste opmerking formuleren in verband met de werken op de banen en de uitzonderlijke situatie tijdens de maanden juli en augustus.

Ces travaux ont eu pour résultat que les pistes d'atterrissage n'ont pas été utilisées régulièrement au cours des mois d'août et de septembre. Durant cette période, Belgocontrol a opté pour la configuration de pistes la plus appropriée. Si chaque zone estime avoir été préjudiciée par rapport aux autres zones au cours de cette période, j'en déduis que Belgocontrol a opéré un choix équilibré, car chacun s'est plaint de la même façon.

01.17 André Flahaut (PS): Om te beginnen moeten we nogmaals onderstrepen dat de veiligheid onze hoofdbekommernis is. Voorts moet er een pragmatische en evenwichtige oplossing gevonden worden. We hadden het ook over het tijdschema - daar kom ik straks op terug.

Ik wil hieraan toevoegen dat niemand in mijn partij mensen met ideeën wil veroordelen. U heeft ideeën aangedragen, maar ze kunnen anders geïnterpreteerd worden in het noorden en in het zuiden van het land, doordat ze voorbarig in de pers uitlekten. Ideeën en plannen hebben is natuurlijk heel goed: dat is het werk van de uitvoerende macht, maar het is de taak van de wetgevers om een en ander te controleren en ervoor te zorgen dat er concrete oplossingen komen. Zij zijn er niet om anderen het leven zuur te maken.

Wij veroordelen niet wat voorligt,

essayé de faire porter la responsabilité sur les militaires. Je redis que les vols militaires à Bruxelles-National constituent 3% du total des vols, avec des appareils répondant à des normes beaucoup plus sévères en termes de bruit que certains avions de compagnies civiles.

Notre flotte a été renouvelée, il ne reste que deux Airbus à renouveler. Les C-130 sont moins polluants et souvent moins désagréables en termes de bruit qu'un hélicoptère. Leur remplacement doit également intervenir.

J'entends beaucoup parler des vols militaires, des vols de la police; or, les statistiques sont là. Vous y verrez que ces huit ou neuf dernières années, les vols militaires ne sont pas ceux qui troublent la nuit à Bruxelles: il y a très peu de vols de nuit pour les avions militaires. N'essayons pas de prétendre qu'il y a une exception militaire. Je vous propose de déplacer cette exception et d'utiliser les infrastructures conformément à l'étude internationale qui a été réalisée, ce qui vous permettra peut-être de réduire le problème global.

J'insiste par ailleurs pour qu'on boucle le dossier de l'état-major européen. Le dossier était pratiquement conclu et plus le temps passe, plus on permet à d'autres d'avoir des idées et de se préparer. Il ne faudrait pas que cette opportunité nous passe sous le nez.

Enfin, au sujet de la concertation, si vous ne voulez pas me voir revenir souvent, installons une concertation en bonne et due forme avec les Brabançons wallons. Quant à Charleroi, vous essayez de nous faire croire quelque chose. La piste est peut-être plus courte à Charleroi mais elle est bien orientée.

maar we wensen er meer over te weten. We vragen om betrokken te worden bij de voorbereiding van de ontwerpen. Ik kom terug op het tijdspad: ik zou graag weten hoe u overleg zal plegen met de verkozenen uit Waals-Brabant. Wij gaan ervan uit dat het overleg niet tussen pot en pint gebeurt, wij willen een formele behandeling met conclusies waar men zich aan houdt.

Ik zou nog even willen terugkomen op de problemen in verband met DHL. Men heeft geprobeerd de verantwoordelijkheid op de militairen af te schuiven. De militaire vluchten op Brussels Airport vertegenwoordigen 3 procent van het totale aantal vluchten, met toestellen waarvoor veel strengere geluidsnormen gelden dan voor sommige burgervliegtuigen.

Twee Airbussen en de C-130's – die minder vervuilend en minder lawaaiig zijn dan helikopters – moeten nog worden vervangen.

Men heeft de mond vol van de militaire vluchten en de politievluchten, maar de statistieken laten aan duidelijkheid niets te wensen over. In de loop van de voorbije acht à negen jaar was het aantal nachtelijke militaire vluchten zeer beperkt. Er is dus geen reden om van een 'militaire uitzondering' te gewagen. Ik stel voor dat de infrastructuur overeenkomstig de internationale studie zou worden gebruikt, wat het probleem zal beperken.

Ik vraag met aandrang dat het dossier met betrekking tot de vestiging van de Europese staf zou worden afgerond. Hoe langer hiermee wordt getalmd, hoe meer tijd andere landen hebben om zich voor te bereiden. We mogen deze buitenkans niet laten glippen.

Tenzij u me hier regelmatig terug wil zien, moeten we het overleg met Waals-Brabant op gang

brengen. Wat Charleroi betreft, klopt het dat de baan misschien korter is, maar ze is wel goed georiënteerd.

01.18 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: L'orientation y est exactement la même.

01.19 André Flahaut (PS): Dans ce cas, nous ne devons pas disposer des mêmes cartes!

01.20 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Dans votre introduction, vous avez dit vous-même que les orientations étaient pratiquement identiques.

01.21 André Flahaut (PS): Il faudra que je revienne! En outre, la piste de Charleroi va être bientôt allongée. Je vous dis donc "à bientôt!"

01.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je reviens sur l'une de vos phrases.

Vous avez dit: "En choisissant la norme de 5 nœuds partout, j'évite un choix politique". Je crois que vous faites quand même et toujours un choix politique. Ce n'est pas reprochable en soi; vous ne pouvez éviter que le choix soit politique.

En ce qui concerne la piste 02/20, je ne comprends pas pourquoi vous ne pouvez pas maintenir la norme de 0 nœud de jour puisque c'est la situation actuelle. Cette piste a en effet déjà sa dose en termes de nuisances! Il y a de fait des périodes très longues de vents de nord-est qui nous exposent à l'utilisation de cette piste, qui est courte et en pente. On ne va pas se répéter indéfiniment.

Par ailleurs, je n'ai pas mes apaisements sur la question de la piste 07. Vous affirmez que l'ILS va améliorer les conditions d'atterrissage. Il reste qu'en atterrissant sur cette piste, on survole des quartiers densément peuplés de Bruxelles. Or, c'est ce qu'il faut fondamentalement essayer d'éviter. J'estime que vous pourriez transiger au sujet de la norme de 5 nœuds.

La dernière chose que je voudrais aborder et au sujet de laquelle je dépose d'ailleurs une motion de recommandation est la demande de concertation et d'évaluation.

On réalise des études d'incidences en général pour des projets d'infrastructures au sol. Je pense que si l'on veut respecter l'esprit des directives européennes, et même la lettre, sur la nécessité d'évaluer les conséquences environnementales d'une décision, il faut faire une évaluation environnementale préalable de l'impact d'un plan de vols.

Je vous demande donc que ce projet et cette évaluation soient réalisés en concertation avec les responsables du Brabant wallon et du Brabant flamand, ainsi qu'avec la Région bruxelloise, et qu'ils soient également discutés ici en commission de l'Infrastructure.

01.20 Staatssecretaris Etienne Schouppe: U zei toch zelf dat de oriëntatie nagenoeg dezelfde was.

01.21 André Flahaut (PS): De baan op de luchthaven van Charleroi wordt binnenkort verlengd. Afspraak dus binnenkort!

01.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): U heeft gezegd dat u, door de norm van 5 knopen tot alle banen uit te breiden, een politieke keuze vermijdt. Maar u kan er niet omheen dat het om een politieke keuze gaat.

Wat baan 02/20 betreft, begrijp ik niet waarom u de bestaande norm van 0 knopen overdag niet kan behouden. Die baan zorgt al voor genoeg hinder, zoals al zo vaak werd gezegd.

Voorts ben ik niet gerustgesteld wat de kwestie van baan 07 betreft. U stelt dat het ILS-systeem de landingsomstandigheden zal verbeteren. Dat neemt niet weg dat toestellen die op die baan landen, over dichtbevolkte Brusselse wijken moeten vliegen. Ik meen dat u in verband met de norm van 5 knopen toegevingen zou kunnen doen.

Als men daarnaast de Europese richtlijnen over de noodzakelijke evaluatie van de milieueffecten van een beslissing naar de geest en zelfs naar de letter wil naleven, moet men vooraf een milieueffectenbeoordeling van de impact van een spreidingsplan maken.

Ik vraag u dan ook dat dit project en die evaluatie in samenwerking met de beleidsmensen van Waals-Brabant, het Brusselse Gewest en Vlaams-Brabant zouden worden gerealiseerd en dat ze tevens in de commissie voor de Infrastructuur zouden worden besproken.

01.23 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à rassurer M. Flahaut, qui intervient sur un dossier sur lequel il n'avait pas encore eu l'occasion d'intervenir puisqu'il était ministre. Lors des interventions auxquelles j'ai pu assister concernant cet épineux dossier, les vols militaires n'ont jamais été incriminés. Je le dis d'autant plus volontiers que l'on sait que tous les avions n'arrivent pas à décoller à temps ou à revenir à temps de leur mission...

01.23 Olivier Maingain (MR): Wij hebben nooit met de beschuldigende vinger gewezen naar de militaire vluchten!

01.24 André Flahaut (PS): (...)

01.25 Olivier Maingain (MR): Vous avez en tout cas, un point en commun avec votre successeur.

01.26 André Flahaut (PS): Ce n'est pas un compliment!

01.27 Olivier Maingain (MR): C'est encore plus grave! On fera le décompte, un jour.

01.27 Olivier Maingain (MR): Mijnheer de minister, uw redenering is stevig onderbouwd en is stof tot debat. Toch heb ik twee bedenkingen. Met betrekking tot de veiligheid zegt u rekening te houden met de aanbevelingen van de ICAO en de pilotenverenigingen. U kan dan ook niet de ogen sluiten voor het feit dat diezelfde organisaties baan 02/20 als gevaarlijk bestempelen. Naast de oriëntatie van de baan en de windnormen moet ook rekening worden gehouden met alle andere gegevens om de risico's te objectiveren.

De plus, il existe une totale solidarité entre les Bruxellois et les Brabançons wallons quant aux nuisances. Chacun sait qu'il s'agit là d'une cause commune. La concertation doit donc associer tous les niveaux de pouvoir concernés.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous écoute toujours avec grand intérêt car j'estime que vous avez au moins un avantage sur vos prédécesseurs dans la mesure où vous donnez une argumentation charpentée. Cela nous change! Je le dis avec plaisir même si je ne souhaite pas faire ici le procès de vos prédécesseurs. Toujours est-il que votre argumentation donne au moins matière à débat.

Cela étant, je voudrais quand même faire deux réflexions en ce qui concerne la cohérence de l'argumentation.

Je vous rejoins lorsque vous dites que votre priorité est la sécurité. C'est très bien. On discute d'ailleurs de cette question depuis longtemps mais elle a néanmoins été ignorée trop longtemps dans les plans antérieurs. J'entends que vous souhaitez abroger le plan Anciaux et ses avatars. Sur ce point, je vous rejoins et c'est d'ailleurs ce que nous demandons depuis longtemps.

Wat de geluidsnormen betreft, die een gewestbevoegdheid zijn, vertrekt het besluit-Gosuin van de normen van de WGO. Men kan echter niet met bepaalde normen wél rekening houden, en met andere niet! Uit de rechtspraak van de Raad van State en het Hof van Cassatie blijkt bovendien dat dat besluit de luchthavenactiviteit niet in het gedrang brengt.

Vous dites que pour objectiver la sécurité, vous prenez en compte les recommandations de l'OACI et des associations de pilotes. Vous ne pouvez pas ignorer que ces mêmes associations – je les ai déjà citées à de multiples reprises à l'occasion de débats en commission – estiment que la piste 02/20 est dangereuse. Si vous voulez objectiver, vous devez prendre en considération tous les éléments, en ce compris les rapports rédigés par les différents organismes

Ik mag dan ook hopen dat er werk gemaakt zal worden van die

indépendants qui démontrent la dangerosité de la piste 02/20. Et vous devez en tenir compte aussi bien au niveau de sa configuration que des normes de vent.

Si on veut objectiver le débat – ce que je crois important – en ce compris pour les normes de bruit pour lesquelles les Régions sont compétentes, il faut également s'inspirer des normes de l'OMS. On incrimine souvent l'arrêté Gosuin. Cependant, ayant voulu objectiver, ce dernier s'est notamment inspiré des normes de l'OMS. Je tiens à préciser que l'arrêté Gosuin n'a pas repris les normes les plus exigeantes de l'OMS; il les a adaptées à la réalité. Il a d'ailleurs été démontré par la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de Cassation que cet arrêté ne portait pas atteinte à l'activité aéroportuaire et qu'il y avait moyen de concilier l'activité aéroportuaire et les limitations fixées par les normes de bruit.

Ceci pour vous démontrer que lorsque l'on veut objectiver, on peut faire ce travail intellectuellement jusqu'au bout. On en tient alors compte sur tous les plans et on peut ainsi arriver à un accord. Vous nous dites que rien n'est encore finalisé, je m'en réjouis! Si votre volonté est réellement d'objectiver, il va falloir travailler avec les experts qui peuvent vous donner, à un moment donné, tous les éléments objectifs sur tous les plans.

J'ose dès lors espérer qu'avant que ce dossier ne soit soumis au gouvernement, il y a aura ce travail d'objectivation avec tous ceux qui, par leur expérience professionnelle, peuvent apporter les éléments d'information les plus pertinents afin d'arrêter un choix qui sera, de toute façon, toujours politique. On le sait très bien; une part sera prise en compte sur le plan politique. On sait bien où doivent intervenir les équilibres. Je n'ai jamais dit qu'il fallait tout reporter sur la périphérie nord. Vous ne m'avez jamais entendu dire un tel propos. Je sais très bien quelle était la situation historique à l'aéroport de Bruxelles-National. Encore faut-il revenir aux considérations objectives qu'avait fixées une situation historique à l'aéroport de Bruxelles-National.

01.28 André Flahaut (PS): M. Dehaene disait lui-même que l'objectivité, c'est ce qui répondait à ses objectifs!

01.29 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Je ne l'ai jamais entendu dire cela!

01.30 André Flahaut (PS): Monsieur le secrétaire d'État, apparemment, vous ne voyez pas les mêmes avions que nous et vous ne lisez pas les mêmes journaux! Pour ma part, je l'ai souvent entendu dire ce genre de choses et cela permettait d'atteindre les résultats.

01.31 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous sommes heureux d'entendre qu'il ne s'agit pas d'un plan. Néanmoins, nous nous interrogeons sur ces communications dans la presse. En effet, celle-ci n'invente pas sans qu'il n'y ait au moins eu une fuite de votre cabinet ou une confirmation de votre cabinet ou de vous-même, puisque des paroles ont été retranscrites.

J'entends bien que vous comptez déposer un plan sur la table du gouvernement. Cela me semble normal. Je m'étonne cependant du

objectieve benadering, vooraleer dit dossier aan de regering wordt voorgelegd, in samenwerking met alle actoren die de meest relevante gegevens kunnen aanreiken met het oog op het maken van een keuze die hoe dan ook steeds politiek zal zijn. Ik heb nooit gezegd dat alles op de Noordrand diende afgewenteld te worden. Ik ken de historische situatie op de luchthaven van Zaventem maar al te goed.

01.31 Karine Lalieux (PS): We zijn blij te horen dat het niet om een plan gaat. Nochtans plaatsen we vraagtekens bij die persmededelingen.

Het verbaast me dat u de bedoeling had om bij de regering een plan ter tafel te brengen nog vóór er overleg met de andere

fait que vous envisagez de le déposer avant même qu'il y ait concertation avec les autres Régions. En effet, les deux Régions – les trois Régions s'il l'on ajoute les Brabançons – demandaient à être consultées avant qu'un plan ne soit sur la table du gouvernement. Cela semble évident! Or, en Flandre, on aime tant ce niveau régional. Je ne comprends dès lors pas pourquoi vous n'associez pas les Régions au préalable, d'autant plus que vous devrez de toute façon avoir l'accord des Régions pour pouvoir travailler. C'est une question que je me pose.

J'entends aussi que vous avez répondu à M. Van Biesen que vous vous concertez tout de même avec le gouvernement flamand pour le nouveau permis.

01.32 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (...)

01.33 Karine Lalieux (PS): Il me semblait pourtant que vous l'aviez dit! Monsieur Van Biesen, ne l'a-t-il pas dit?

01.34 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai parlé du Brabant flamand qui doit donner...

01.35 Karine Lalieux (PS): Vous savez que la Région bruxelloise sera aussi concernée! Il est bon que vous consultiez le Brabant flamand, mais vous devriez aussi discuter avec des ministres qui ont toujours accepté d'être assis autour de la table, et je pense notamment aux ministres bruxellois. Cette méthode de travail me semble plus constructive. Vous ne voulez rien entendre; nous verrons ce que cela donnera par la suite.

Je partage quelque peu la vision de M. Maingain: quand les normes de bruit étaient supérieures, aucun accident ne s'est produit sur l'aéroport. Les normes de vent à 7 n'ont jamais causé de problèmes ici et n'en posent pas non plus dans les plus grands aéroports européens ni aux États-Unis. Je ne vois donc pas pourquoi ... enfin, si, je vois pourquoi: l'objectivité et la rationalité ont leur limite, au bénéfice d'une utilisation politique des normes de vent. Je pense que c'est ce que vous êtes en train de faire en portant les normes de vent au plus bas et en vous réfugiant derrière des recommandations – parfaites, celles-là!

Comme vous le savez, la piste 02/20 n'est pas dangereuse en soi. Et nous avons eu un long débat à ce sujet. En revanche, elle l'est pour certains avions.

01.36 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il convient donc d'en tenir compte.

Gewesten was gepleegd. U heeft in elk geval hun instemming nodig!

Ik noteer ook dat u de heer Van Biesen heeft geantwoord dat u voor de nieuwe vergunning toch overleg pleegt met de Vlaamse regering!

01.34 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik had het over de provincie Vlaams-Brabant die ...

01.35 Karine Lalieux (PS): ... milieuvergunningen moet afgeven. Op een bepaald ogenblik zal het Brussels Gewest ook bij dit dossier betrokken zijn, mijnheer de minister. U zou ook met de Brusselse ministers moeten praten. Die methode lijkt mij constructiever. U wil er echter niet van weten, we zullen zien wat het achteraf oplevert.

Ik deel eigenlijk de visie van de heer Maingain: toen de geluidsnormen hoger lagen, heeft er zich geen enkel ongeval voorgedaan op de luchthaven. De windnormen van zeven knopen hebben nooit voor problemen gezorgd: hier niet en ook niet in de grootste luchthavens van Europa of in de Verenigde Staten. Ik zie dus niet in waarom... of toch, ik begrijp wel waarom: er zijn grenzen aan de objectiviteit en de rationaliteit, ten voordele van een politiek gebruik van de windnormen.

Baan 02/20 is niet gevaarlijk an sich. Ze is het wel voor sommige vliegtuigen.

01.36 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het is dus

aangewezen daar rekening mee te houden.

01.37 Karine Lalieux (PS): Bien évidemment.

Ensuite, vous ne parlez jamais d'un autre critère essentiel en termes de sécurité: la densité de population. Il n'y a pas que les normes de vent.

(...) Nous approuvons une solution équilibrée; nous l'avons dit et répété. Mais elle doit être concertée et objective. À cette fin, nous attendons la création d'un institut indépendant.

01.37 Karine Lalieux (PS): Uiteraard.

Voorts heeft u het nooit over een ander essentieel criterium voor de veiligheid: de bevolkingsdichtheid.

Wij zijn voorstander van een evenwichtige oplossing, maar ze moet de vrucht zijn van overleg, en van een objectieve insteek. Te dien einde wachten we op de oprichting van een onafhankelijk instituut.

01.38 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb drie kleine opmerkingen.

Ten eerste, wat de te maken keuzes betreft, wil ik de algemene regel herhalen en onderstrepen. In dit dossier moeten er zo weinig mogelijk politieke keuzes en zo veel mogelijk technisch onderbouwde keuzes worden gemaakt. Zeker wat de windnormen betreft, wil ik u vragen die opnieuw te bekijken, binnen het kader van deze regel.

Ten tweede, wij hebben gepleit voor een onafhankelijk instituut. Wij horen daarover niets van u. Het stond in de vorige regeerperiode in de steigers. Ik heb in uw antwoord niets gehoord over dat punt. Ik zou graag willen weten wat de stand van zaken is.

Ten derde, u zegt dat u bijzonder weinig vooruitgang hebt geboekt in het op elkaar afstemmen van de Brusselse en de Vlaamse geluidsnormen. Ik vraag u maar een zaak. Wanneer hebben de laatste gesprekken tussen de verschillende Gewesten plaatsgevonden? Ik vraag van u geen dag of maand. U mag antwoorden in jaartallen. Was het in 2006, in 2007 of in 2008? Zijn er in de afgelopen drie jaar nog gesprekken geweest tussen de Gewesten over deze problematiek? Ik meen dat het antwoord vrij dicht bij 2006 zal liggen. Hoe kunt u vooruitgang boeken in een dossier, als er geen gesprekken zijn tussen de Gewesten over deze materie?

01.38 Luk Van Biesen (Open Vld): Au lieu de choix politiques, je préconise dans la mesure du possible des choix techniques, surtout en ce qui concerne les normes de vent. Qu'en est-il de l'institut indépendant, étant donné que nous ne disposons plus d'aucune information à ce sujet? Et de quand datent les dernières discussions entre les Régions en ce qui concerne l'adaptation des normes de bruit? D'après moi, celles-ci datent de 2006.

01.39 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben toch wel wat op mijn honger blijven zitten met uw antwoord. Eigenlijk hebt u enkel een aantal algemene principes naar voren geschoven waarvan u wil uitgaan, maar voor de rest blijkt er nog niet in de verste verte enig akkoord in zicht. Het is duidelijk dat er nog niets wordt gedragen door de gehele regering, want zelfs de principes zelf worden door sommigen betwist.

Het is een beetje zoals met de staatshervorming. We hebben dat het afgelopen weekend nog kunnen zien. Mijnheer de staatssecretaris, u staat eigenlijk nog nergens. Er zit een aantal dingen in uw hoofd en er lekt een aantal zaken uit in de krant, maar er is geen enkele vooruitgang.

01.39 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Je reste sur ma faim car, si j'ai entendu énoncer un certain nombre de principes, il n'est absolument pas question d'un accord pour l'instant. Pour le surplus, il semble que le secrétaire d'État ne prenne aucune initiative pour organiser une concertation sur l'harmonisation des normes de bruit. Je préconise le recours à des simulations pour l'utilisation des pistes et la dispersion des vols. Je retiens aussi du débat que

Dat geldt ook voor de harmonisatie van de geluidsnormen. De vorige spreker heeft het zonet nog gezegd. Ik verwijt het u, en ook premier Leterme die het dossier voor u beheerste, dat er geen enkele impuls uitgaat van u – het is zeer lang geleden dat er is overlegd – om het overleg tussen de Gewesten op gang te trekken en tot resultaten te laten komen. Ik vind het eigenaardig dat daar geen enkele beweging in zit. Het is een beetje te gemakkelijk om te zeggen dat de Gewesten het maar moeten oplossen. Dat werd tijdens de vorige legislatuur al zo gezegd onder Landuyt. Zeer betreurenswaardig, want zo geraken we natuurlijk geen stap verder.

Ik pleit, ten derde, voor simulaties die zouden worden gemaakt. U zegt dat u de windnormen veel meer zult laten doorwegen bij de verdeling of het gebruik van de banen. Het zou dan toch wel nuttig zijn dat iedereen met kennis van zaken kan spreken. Dat wil zeggen dat, bijvoorbeeld op basis van het afgelopen jaar of de afgelopen twee jaren, simulaties kunnen worden gemaakt, prognoses van wat het gewijzigd baangebruik in de realiteit met zich zou meebrengen en wat daaruit zou resulteren. Tegelijk kunnen er simulaties worden gemaakt van de uitwaaiering. Het is natuurlijk de bedoeling dat de last nadien wordt gespreid, dat er niet geconcentreerd wordt gevlogen.

Ten vierde, uit het debat heb ik begrepen dat ex-minister Flahaut, na enorme transfers van legerentiteiten en legerkazernes richting Wallonië, nu ook nog de militaire luchthaven uit Vlaanderen naar Wallonië wil wegtrekken. Heel typisch. Hij heeft al heel veel van het leger verknoeid, maar blijkbaar wil hij nu ook nog al de mensen die daar werken, demoraliseren. De grootste waakzaamheid is in elk geval geboden.

Tot slot, ik hoor collega Lalieux terecht het volgende zeggen. Ik was blij te horen dat zij afstand neemt van het nimbygedachtegoed, zeggende dat ieder zijn deel van de hinder moet dragen. In die context was ik dan toch heel pijnlijk verrast door de uitspraken van mevrouw Snoy et d'Oppuers, die vlakaf zegt dat er in Brussel dichtbevolkte wijken zijn waarover niet mag worden gevlogen. Dat is natuurlijk onzin. Als men iedereen een deel van de lasten wil laten dragen, moeten ook die wijken een deel van de lasten dragen. Mevrouw Snoy et d'Oppuers, ik kan u zeggen dat er ook in de Noordrand veel mensen wonen, vele tienduizenden en zeker veel meer dan in de Oostrand. Overal wonen er mensen; daarmee moet rekening worden gehouden.

Het argument dat men met de bevolkingsdichtheid moet rekening houden, mevrouw Lalieux, gaat in die zin niet op. Elkeen die wordt gestoord is belangrijk. Wij moeten rekening houden met het welzijn van alle mensen die in de omgeving van de luchthaven wonen en niet meer met de ene omdat die toevallig in een buurt met een paar mensen meer woont.

Als men de situatie goed kent, weet men dat er overal in de buurt van de luchthaven veel mensen wonen. Daarom moeten wij naar een gezonde spreiding gaan.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

l'ancien ministre, M. Flahaut, qui a déjà à son actif de multiples transferts militaires du nord vers le sud, entend à présent aussi priver la Flandre de son aérodrome militaire. La plus grande attention est en tout cas de mise.

Mme Lalieux souligne que chacun doit supporter sa part des nuisances, mais Mme Snoy et d'Oppuers veut une nouvelle fois ménager certains quartiers bruxellois. De nombreuses personnes habitent également à la périphérie nord, bien davantage même qu'à la périphérie est. Nous devons dès lors nous préoccuper de toutes les personnes qui subissent les nuisances de l'aéroport.

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mmes Thérèse Snoy et d'Oppuers et Zoé Genot et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. André Flahaut et de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers et la réponse du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

demande au gouvernement

- que tout projet d'organisation des vols au départ et vers l'aéroport national fasse l'objet préalablement d'une évaluation environnementale en ce qui concerne la pollution sonore et atmosphérique, et d'une estimation sur la base des statistiques de vent, de la fréquence d'utilisation des différentes pistes et des modalités de survol des zones entourant l'aéroport, en ce compris la Région bruxelloise et le Brabant wallon;

- que cette évaluation et cette estimation soient présentées et discutées, préalablement à toute décision, en commission de l'Infrastructure de la Chambre.”

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Thérèse Snoy et d'Oppuers en Zoé Genot en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer André Flahaut en van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers

en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

vraagt de regering

- dat er met betrekking tot elk plan voor de organisatie van de vluchten vanop en naar de nationale luchthaven voorafgaandelijk een milieueffectenrapport wordt opgesteld, wat de geluidshinder en de luchtvervuiling betreft, en er tevens een raming wordt gemaakt, op grond van de windstatistieken, van de gebruiksfrequentie van de verschillende banen en de modaliteiten inzake het overvliegen van de gebieden rondom de luchthaven, met inbegrip van het Brussels Gewest en Waals-Brabant;

- dat deze evaluatie en raming aan de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer zouden worden voorgelegd en er zouden worden besproken alvorens er een beslissing ter zake wordt genomen.”

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh, Michel Doomst, Luk Van Biesen et François Bellot.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh, Michel Doomst, Luk Van Biesen en François Bellot.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

02 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de car-pass" (nr. 7149)

02 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le car-pass" (n° 7149)

02.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit een enquête is gebleken dat het documentje van de car-pass, dat een beeld geeft van de kilometerstand van de wagen, blijkbaar weinig is ingeburgerd. Uit de bevraging bleek zelfs dat sommige autohandelaars het bestaan ervan ontkenden en dus niet wisten dat dit document voorhanden was. Blijkbaar zou 1 op 2 van de mensen die een tweedehandswagen kopen, dit document niet kennen terwijl het eigenlijk sinds eind 2006 verplicht is.

Mijnheer de staatssecretaris, wat zijn uw bedoelingen om dit toch wel belangrijke document beter bekend te maken? Is het mogelijk een denkpiste om het document van de car-pass ook in het keuringsbewijs te integreren?

02.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): D'après une enquête de Test-Achats, le Car-Pass, qui mentionne obligatoirement le kilométrage d'un véhicule depuis 2006, est encore méconnu des vendeurs et des acheteurs de véhicules de seconde main. Comment le secrétaire d'État résoudra-t-il ce problème? Le Car-Pass peut-il être intégré au certificat de visite?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, de enquête van Test-Aankoop heeft aangetoond dat een aantal verkopers van tweedehandsauto's ofwel niet op de hoogte blijkt te zijn, wat toch wel eigenaardig is gezien de aanzienlijke inspanningen die werden geleverd naar de professionelen, ofwel de car-pass wel kennen maar er niets over zeggen aan hun klanten. Uiteraard moet ook de klant op de hoogte zijn want hij heeft er alle belang bij om die car-pass te vragen.

Tijdens de zomermaanden heeft de vzw Car-Pass een nationale radiocampagne gevoerd om de kopers van occasievoertuigen te informeren over hun wettelijke rechten. Er werden ook samenwerkingsakkoorden gesloten met de websites waarop tweedehandswagens te koop worden aangeboden. Op die manier worden de potentiële kopers aangespoord om steeds een car-pass te eisen wanneer zij een tweedehandsauto of –bestelwagen kopen.

Ook de geschreven media worden niet verwaarloosd. De vzw Car-Pass adverteert in een aantal gespecialiseerde tijdschriften. In de keuringsstations, in de examencentra voor rijbewijs alsook in alle antennes van de DIV zijn er informatiefolders ter beschikking.

Voor de vaklui organiseert de vzw Car-Pass op geregelde tijdstippen informatiesessies. Zowel het grote publiek als de vaklui kunnen alle nodige informatie vinden op de website www.car-pass.be en eventuele vragen stellen per mail of per telefoon.

De helpdesk van Car-Pass beantwoordt tientallen telefonische oproepen en mails per dag.

Wat de tweede vraag betreft, een integratie van de Car-Pass in het tweedehandskeuringsbewijs lijkt moeilijk te realiseren, maar een duidelijke vermelding dat een Car-Pass verplicht moet worden geleverd door de verkoper, blijkt een interessante optie die ook snel kan worden verwezenlijkt.

Dit dossier wordt samen met de minister bevoegd voor Consumentenzaken beheerd. De inspectie van de FOD Economie is trouwens bevoegd voor de controle op de naleving van de wetgeving inzake kilometerfraude. Ik zal derhalve met hem overleggen over de nodige gevolgen, nadat wij van onze diensten en van de vzw Car-Pass een verslag hebben gekregen over de conclusies die uit de enquête van Test-Aankoop kunnen worden getrokken.

02.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik vermoed dat we het kunnen bijhouden, zodat we – bijvoorbeeld volgend jaar op dit tijdstip

02.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Cette enquête montre en effet que, malgré toutes les mesures que nous avons prises, les vendeurs de véhicules de seconde main ne sont pas informés de l'existence du Car-Pass, bien qu'une telle méconnaissance puisse surprendre, ou n'en informent pas les clients. Le client a tout intérêt à demander lui-même le Car-Pass. Pendant les mois d'été, l'asbl Car-Pass a mené une campagne radiophonique pour informer le consommateur à l'échelle nationale.

Par ailleurs, une collaboration est organisée avec des sites internet sur lesquels des véhicules de seconde main sont mis en vente et l'asbl place des annonces publicitaires dans des magazines spécialisés. Des prospectus d'information sont diffusés dans les centres de contrôle technique et d'examen et dans toutes les antennes de la DIV. L'asbl organise des sessions d'information pour les professionnels et publie tous les renseignements utiles sur son site internet. Le help desk de l'asbl répond à toute question par téléphone et par courrier électronique.

Il est difficile d'intégrer le Car-Pass dans le certificat de visite mais on pourrait prévoir une mention spécifiant que le vendeur est tenu de fournir le Car-Pass.

L'inspection du SPF Économie est chargée de contrôler le respect de la législation. Je me concerterai avec le ministre en charge de l'Économie à propos d'éventuelles mesures après avoir reçu le rapport de l'asbl Car-Pass et de nos services sur l'enquête de Test-Achats.

02.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Il conviendrait d'assurer le suivi de ce dossier et d'examiner

– een beeld hebben van de toename van het aantal gebruikte documenten?

l'année prochaine, vers la même date, dans quelle mesure l'utilisation du Car-Pass s'est répandue.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik zal dat bespreken met minister Magnette.

02.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je me concerterai avec le ministre Magnette.

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

03 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nummerplaten naar Europees model" (nr. 7150)**

03 **Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les plaques d'immatriculation de type européen" (n° 7150)**

03.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog een vraag over de nummerplaat naar Europees model.

03.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): La première plaque d'immatriculation commençant par des chiffres a été délivrée le 25 juin. Le secrétaire d'État avait alors annoncé qu'une enquête serait menée sur la raison du refus du gouvernement précédent de passer aux plaques d'immatriculation européennes. Les résultats de l'enquête sont-ils connus? Passera-t-on aux plaques d'immatriculation européennes?

Op 25 juni hebt u de eerste nummerplaat uitgereikt die met cijfers begon. U hebt toen gezegd dat u zou onderzoeken waarom men de overstap niet wou maken naar nummerplaten van Europees model. In de andere Europese landen zijn die nummerplaten groter en beginnen ze met de landletter in een Europese vlag.

Hebt u intussen de reden achterhaald waarom dit niet is gebeurd? Zijn er desgevallend plannen om op relatief korte termijn over te schakelen naar nummerplaten van Europees model?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, uit nader onderzoek is gebleken dat de vorige regering de overstap naar de Europese kentekenplaat niet heeft gemaakt om strikt budgettaire redenen. De inschrijving van een voertuig en de aflevering van een nummerplaat is immers een gratis aangelegenheid.

03.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le transfert n'a pas été effectué pour des raisons budgétaires mais j'estime qu'il devrait malgré tout être réalisé. J'ai demandé à mes services de faire le nécessaire pour pouvoir délivrer des plaques d'immatriculation européennes à partir de 2010 si j'obtiens les crédits nécessaires à cet effet.

Persoonlijk ben ik echter van oordeel dat België het goede voorbeeld zou moeten geven en dat het model van Europese nummerplaat zo snel mogelijk zou moeten worden ingevoerd.

Ik heb aan mijn administratie gevraagd om het nodige te doen om Europese nummerplaten te kunnen uitreiken vanaf 2010. Ik zal de regering daarvoor uiteraard om de passende begrotingskredieten moeten vragen.

03.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. We kijken ernaar uit en zullen ons ongeduld proberen in te tomen.

03.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Nous verrons.

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

04 **Question de M. Pierre-Yves Jeholet au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les limitations de vitesse sur les autoroutes" (n° 7182)**

04 **Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de**

eerste minister over "de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen" (nr. 7182)

04.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le secrétaire d'État, pendant les vacances, j'ai pris connaissance de vos déclarations relatives à la sécurité et de votre volonté de faire diminuer le nombre d'accidents sur nos routes. Nous ne pouvons qu'adhérer à cet objectif. Le contraire aurait été surprenant. Vous faites état de statistiques alarmantes et interpellantes tant vis-à-vis du nombre d'accidents survenus sur nos routes que du nombre de tués.

Lorsqu'on fait de la politique, on doit être responsable. Dire qu'il y a une solution miracle qui, d'un coup de baguette magique, peut faire diminuer le nombre d'accidents et de tués sur nos routes, n'est ni raisonnable ni responsable. Vous parlez d'un ensemble de mesures, dont le renforcement des contrôles de vitesse sur l'ensemble de notre réseau routier, y compris les routes dépendant des autorités locales. En effet, la vitesse est un facteur important en la matière.

Indépendamment de la vitesse et de sa réglementation, il est nécessaire d'intensifier les contrôles sur l'ensemble des routes. Il est hypocrite d'oser parler de limitation de vitesse sans parler du nombre et de l'intensité des contrôles.

Si je me concentre sur la vitesse sur les autoroutes, il apparaît que le nombre d'accidents et de tués sur les autoroutes est nettement inférieur au nombre de tués sur le reste du réseau routier. Si le nombre d'accidents sur les autoroutes est peut-être lié à la vitesse pratiquée, il est surtout lié à une vitesse inadaptée par rapport à certaines conditions de roulage: travaux effectués sur les autoroutes, conditions météo (pluie, brouillard, etc.). Ces facteurs interpellent.

Je ne peux qu'adhérer à cette limitation de vitesse – on cite le chiffre de 110 km/h – quand les conditions météorologiques ne sont pas optimales. C'est un facteur qui réduirait le nombre d'accidents.

Les contrôles sont importants mais j'ai l'impression qu'on est parfois un peu frileux, voire hypocrite – et je ne vous vise pas personnellement, je parle du monde politique – par rapport à la vitesse à 120 km/h. Je suppose que vous roulez parfois sur l'autoroute; vous aurez certainement constaté que quand vous êtes au volant à 120 km/h, vous êtes souvent dépassé. Vous ne dépassez pas souvent mais vous êtes souvent dépassé. Cela renforce l'utilité du nombre de contrôles.

Je préférerais avoir un débat sur la vitesse maximale, comme c'est le cas dans d'autres pays. On voit d'ailleurs que le nombre d'accidents sur les autoroutes n'est pas plus élevé lorsque la vitesse autorisée est plus élevée. Osons le débat du 130 km/h sur les autoroutes, avec la limitation que vous préconisez quand les conditions ne le permettent pas, et intensifions le nombre de contrôles. Des modifications sont intervenues en ce qui concerne la sévérité par rapport aux excès de vitesse dans notre pays. On est plus sévère aujourd'hui qu'avant. Des procès-verbaux sont dressés avec des montants importants en cas d'excès de vitesse mais, on le sait, dans certains endroits du pays, des procès-verbaux sont plutôt classés sans suite faute de moyens. Il y a là un effet pervers.

Nous adhérons pour beaucoup aux mesures que vous préconisez

04.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Ik heb kennis genomen van uw verklaringen met betrekking tot de veiligheid en van uw streven om het aantal verkeersongevallen terug te dringen. Wij staan volledig achter die doelstelling.

Er zijn geen wondermiddelen om het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers te verminderen. U heeft het over een pakket maatregelen, waaronder het opvoeren van de snelheidscontroles op ons wegennet, met inbegrip van de wegen die onder de plaatselijke autoriteiten ressorteren. Snelheid is inderdaad een belangrijke factor.

Los van de snelheid en de regelgeving ter zake, is het noodzakelijk om de controles op alle wegen op te voeren. Het zou getuigen van schijnheiligheid om het over snelheidsbeperking te hebben zonder daarbij ook de kwestie van de frequentie van de controles ter sprake te brengen.

Het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden op autosnelwegen ligt veel lager dan het aantal verkeersdoden op de andere wegen. Het aantal ongevallen op autosnelwegen houdt wellicht verband met de gereden snelheid, maar heeft vooral te maken met onaangepaste snelheid in het licht van bepaalde verkeersomstandigheden.

Ik kan het alleen maar eens zijn met die snelheidsbeperking – er is in dat verband sprake van 110 kilometer per uur – wanneer de weersomstandigheden niet optimaal zijn. Zo een beperking zou het aantal ongevallen terugdringen. Wel heb ik de indruk dat men soms wat hypocriet is wat de snelheidsbeperking van 120 km per uur betreft. Wie op de autosnelweg 120 km per uur rijdt, wordt vaak ingehaald. Vandaar

mais poussons peut-être le débat, soyons courageux politiquement, même si c'est un sujet sensible! Ne nous voilons pas la face! Quand les conditions météo le permettent, je ne pense pas que le fait de rouler à 130 km/h demain causera plus d'accidents mortels. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour faire diminuer encore le nombre d'accidents sur nos routes mais je ne pense pas que le nombre de tués sur les autoroutes soit aujourd'hui un problème majeur.

Monsieur le secrétaire d'État, pourrait-on aborder le sujet de la vitesse de 130 km/h sur autoroute, avec une limitation à la vitesse de 110 km/h quand les conditions météorologiques ne le permettent pas, ou y êtes-vous farouchement opposé?

ook het nut van frequente controles.

Ik zou liever een debat over de maximumsnelheid voeren. Men stelt vast dat er op de snelwegen niet meer ongevallen gebeuren wanneer de toegelaten snelheid hoger is. We moeten het debat over een toegelaten maximumsnelheid van 130 kilometer per uur op de snelwegen aandurven, in combinatie met de door u bepleitte snelheidsbeperking wanneer de omstandigheden zulks vereisen. Tegelijk moet ook het aantal controles worden opgevoerd. Vandaag wordt strenger opgetreden dan vroeger. Met de processen-verbaal wegens overdreven snelheid zijn vaak aanzienlijke bedragen gemoeid, maar in sommige delen van het land worden ze, bij gebrek aan middelen, geseponeerd. Dat heeft me dunkt een averechts effect.

We zijn het dus eens met de door u voorgestelde maatregelen, maar menen dat we misschien nog een stap verder moeten gaan en het debat moeten verruimen tot het optrekken van de toegelaten snelheid op de autosnelwegen tot 130 kilometer per uur, met daartegenover de snelheidsbeperking tot 110 kilometer wanneer de omstandigheden zulks vereisen.

04.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur Jeholet, je ne vous cache pas que je ne suis pas favorable à une augmentation de la vitesse maximale autorisée de 120 à 130 km/h sur les autoroutes. D'ailleurs, vous n'ignorez pas qu'en termes de sécurité routière, la vitesse inadaptée aux circonstances constitue le problème majeur. En effet, l'augmentation de la vitesse exerce une influence directe sur le risque d'accident, mais aussi sur la gravité de celui-ci et donc ses conséquences.

Sur la base de méthodes scientifiques, l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) a pu estimer l'évolution du nombre de tués parallèlement à l'évolution de la vitesse en Belgique. Il a ainsi été démontré que même les petites variations de vitesse exercent une grande influence sur le nombre de tués. Par exemple, la variation du nombre de tués résultant d'une diminution de 1 km/h pour une vitesse moyenne de 120 km/h s'élève à 3,7%.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Ik ben geen voorstander van een verhoging van de toegestane maximumsnelheid op de autosnelwegen van 120 naar 130 km/u. Een onaangepaste snelheid vormt het grootste gevaar voor de verkeersveiligheid. Het optrekken van de snelheid heeft een rechtstreekse invloed op het risico op een ongeval, maar ook op de ernst en dus de gevolgen ervan.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft de evolutie van het aantal dodelijke

À partir des études entreprises, l'IBSR a pu conclure qu'une diminution de 5 km/h permettrait de sauver jusqu'à 283 vies. Il n'est donc pas étonnant que, depuis plusieurs années déjà, la Commission fédérale pour la sécurité routière recommande une réduction significative des vitesses.

Enfin, la comparaison avec les réseaux routiers des pays limitrophes n'est pas adéquate. Ainsi, en France, les accès de sortie sur les autoroutes sont moins nombreux et la densité de circulation n'est généralement pas comparable à la moyenne enregistrée en Belgique. Une mesure visant à augmenter la vitesse moyenne sur les autoroutes serait, me semble-t-il, contraire aux efforts que nous continuons à déployer afin de lutter contre l'insécurité routière, sans compter les effets néfastes qu'elle provoquerait sur l'environnement.

verkeersslachtoffers vergeleken met de evolutie van de snelheid in België. Die vergelijking heeft aangetoond dat zelfs kleine snelheidswijzigingen van grote invloed zijn op het aantal verkeersdoden. Het BIVV kwam tot de slotsom dat men met een verlaging met 5 km/u tot 283 levens zou kunnen redden. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid pleit al sinds jaren voor een significante verlaging van de toegestane snelheden.

Een vergelijking met de wegennetten van onze buurlanden gaat niet op. In Frankrijk zijn er minder afritten op de autosnelwegen, en de verkeersdensiteit daar kan niet vergeleken worden met de gemiddelde densiteit in België. Een maatregel waarbij de gemiddelde snelheid op de autosnelwegen opgetrokken zou worden, zou strijdig zijn met de inspanningen die we leveren om onze wegen veiliger te maken. En dan heb ik het nog niet gehad over de negatieve gevolgen van zo'n maatregel voor het milieu.

04.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ce sujet ne mérite pas une polémique: en tant que politiques responsables, nous poursuivons le même objectif en la matière qui est de diminuer le nombre d'accidents et de tués sur nos routes.

D'abord, le rapport entre la vitesse et le nombre de tués n'est pas pertinent en considérant les autoroutes et le reste du réseau routier. Dans mon arrondissement, des routes nationales du réseau transfrontalier font des morts chaque week-end; il ne s'agit pas d'autoroutes. Évidemment, ils sont liés à la vitesse excessive, mais aussi à la consommation d'alcool, voire d'autres substances. Il s'agit donc d'un véritable fléau.

Là où je vous rejoins, c'est sur l'intensification des contrôles. Ne soyons pas hypocrites! Hypocritement, je pourrais vous déposer une proposition instaurant la vitesse de 90 km/h sur les autoroutes: nous diminuerons ainsi le nombre d'accidents, donc de tués. Comme vous le savez, rouler à 120 km/h aujourd'hui sur autoroute ne permet pas de garder beaucoup de voitures derrière vous!

Il faut avoir du courage. Pour moi, il est nettement plus dangereux de rouler à 110 km/h, voire à 100 km/h dans des zones de travaux ou lors de conditions météorologiques difficiles que de rouler à 130 km/h

04.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Dit onderwerp is geen polemiek waard. We streven hetzelfde doel na, namelijk het terugdringen van het aantal ongevallen en doden op onze wegen. Het verband tussen de snelheid en het aantal doden is trouwens niet relevant wanneer men de autosnelwegen met de rest van het wegennet vergelijkt. Er vallen elk weekend doden op de rijkswegen. Dat zijn geen autosnelwegen. Die ongevallen worden veroorzaakt door overdreven snelheid, maar ook door het rijden onder invloed van alcohol of zelfs van andere verdovende middelen. Het is een echte plaag.

We moeten niet hypocriet zijn. Het is me dunkt gevaarlijker om 110 km/h of zelfs maar 100 km/h te rijden in zones waar werken aan

lorsque la circulation n'est pas dense, par temps sec.

Je voulais simplement ouvrir le débat, mais je respecte tout à fait votre position quant aux 130 km/h. Je demande d'être cohérent. Je suis partisan d'ouvrir le débat aux 130 km/h, mais aussi d'être plus sévères non quant aux amendes infligées pour excès de vitesse, suffisamment importantes (nous sommes souvent sollicités par des citoyens verbalisés), mais quant à l'intensification des contrôles, non le dimanche matin quand la circulation est calme mais à des moments de circulation intense.

Rouler à 120 km/h quand il y a énormément de circulation est bien plus dangereux que rouler à 130 km/h quand la circulation n'est pas dense. Cela dit, le débat ne mérite pas une polémique; je tenais simplement à vous interroger sur l'ensemble des mesures que vous aviez préconisées. Nous y adhérons d'ailleurs totalement. J'avais naguère discuté avec M. Anciaux à propos des 110 km/h compte tenu des conditions météorologiques. En tout cas, cela valait la peine d'échanger des points de vue sur ce problème.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: À la demande de M. Olivier Maingain, sa question n° 7230 est reportée.

de gang zijn, bij slechte weersomstandigheden, dan 130 km/h te rijden als er weinig verkeer is en het wegdek er droog bijligt.

Ik meen dat we het debat over de 130 km/h moeten openen, maar ook dat er strenger opgetreden moet worden, met meer controles, niet op zondagochtend wanneer er weinig verkeer is, maar wel op momenten van druk verkeer.

Ik wilde u alleen maar ondervragen over het maatregelenpakket dat u heeft voorgesteld. Wij staan daar volledig achter. Het loonde de moeite om over dat probleem van gedachten te wisselen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Maingain werd zijn vraag nr. 7230 uitgesteld.

05 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le certificat d'aptitude professionnelle pour les conducteurs de véhicules affectés aux transports de personnes et de marchandises" (n° 7240)

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het getuigschrift van beroepsbekwaamheid voor de bestuurders van voertuigen aangewend voor het vervoer van goederen en van reizigers" (nr. 7240)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 8 décembre 2006, le gouvernement a approuvé un projet d'arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des chauffeurs des catégories C, C+E, D et D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1 et D1+E. Ce projet est devenu un arrêté royal le 4 mai 2007. Il transpose en droit belge la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003, entrée en vigueur le mercredi 10 septembre dernier.

L'article 45, § 1^{er} de l'arrêté précise que la formation continue consiste en le suivi de leçons dans un centre de formation et que le modèle de certificat de formation est déterminé par le ministre. Le premier paquet de réformes institutionnelles prévoit en matière de formation sécurité routière que les compétences de formation et d'examen sont transférées aux Communautés. Ce premier paquet n'est pas voté mais la directive vient d'entrer en vigueur.

Grâce à un cas concret, j'apprends que le Forem a postposé des formations qu'il prévoyait dans ce domaine et a interrompu dernièrement et annulé, trois semaines après son commencement, une formation destinée aux futurs conducteurs d'autobus. Le motif de cette annulation réside précisément dans le fait que le contenu de la

05.01 Valérie De Bue (MR): Bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E werd richtlijn 2003-59/EG van 15 juli 2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie in Belgisch recht omgezet.

Artikel 45 § 1 van het besluit bepaalt dat de nascholing het volgen van lessen in een opleidingscentrum inhoudt en dat het model van het getuigschrift van nascholing door de minister wordt bepaald. Voorziet het eerste pakket van de staatshervorming in een overdracht van de

formation n'est pas déterminé; le fédéral doit déterminer la connaissance et l'aptitude nécessaires à l'obtention d'un permis de conduire et d'un certificat d'aptitude professionnelle. Cette compétence demeurera, même en cas d'adoption du premier paquet de réformes. Dès lors, rien ne s'oppose à l'adoption des arrêtés nécessaires. En outre, tant que la loi spéciale n'est pas votée, la façon dont les connaissances sont acquises et vérifiées reste une compétence fédérale.

À la suite de ce problème dont j'ai été informée, voici mes questions. Est-il exact que les arrêtés ministériels déterminant la connaissance et l'aptitude nécessaires à l'obtention d'un permis de conduire des véhicules des catégories citées plus avant n'ont pas été pris? Le fédéral reste-t-il compétent quant à l'acquisition des compétences et la façon de les vérifier? Le fédéral a-t-il mis en œuvre cette compétence? Dans le cas contraire, pourquoi? Si oui, quel est le contenu des modules de formation continue? Quels sont les critères d'agrément retenus pour les centres de formation et quels examens et certificats sont nécessaires aux instructeurs de formations continues?

Si le Forem dispense des formations continues dans ce domaine, quel est le risque de ne pas voir ces formations reconnues? Ce n'est pas de votre compétence mais j'aimerais savoir comment la Région flamande a organisé ces formations compte tenu du contexte. Je m'excuse du caractère technique de ma question.

bevoegdheden op het stuk van opleiding en examens naar de Gemeenschappen?

Naar verluidt zou de Forem de opleidingen in dit verband hebben uitgesteld en zelfs stopgezet, omdat de inhoud van de opleiding niet bepaald is; het federale niveau moet immers bepalen welke kennis en bekwaamheid nodig zijn voor het behalen van een rijbewijs en van een getuigschrift van vakbekwaamheid.

Klopt het dat de ministeriële besluiten tot vaststelling van de kennis en de bekwaamheid die noodzakelijk zijn voor het behalen van voormelde rijbewijzen nog niet werden uitgevaardigd? Blijft het federale niveau bevoegd voor de verwerving van de bekwaamheden en de manier waarop een en ander moet worden getoetst? Aan welke erkenningscriteria moeten de opleidingscentra voldoen? Voor welke examens moeten de instructeurs die de nascholing verstrekken, geslaagd zijn en over welke getuigschriften moeten ze beschikken?

Bestaat het risico dat nascholing die de Forem in dit verband zou verstrekken, niet wordt erkend? Hoe werden die opleidingen in het Vlaams Gewest georganiseerd, in het licht van de huidige context?

05.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, la question posée par Mme De Bue est assez importante puisque nous sommes au début de ce nouveau système d'obtention du permis pour les catégories D.

Il me paraît d'abord opportun d'apporter quelques précisions concernant les différentes formations auxquelles il est fait référence dans la question. Dans le cadre de l'obtention du permis de conduire pour la catégorie D pour les nouveaux conducteurs d'autocars, qui inclut depuis le 10 septembre dernier, l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle, il n'existe aucune formation réglementée mais bien un système basé sur la réussite de l'examen que nous avons réglementé. Par contre, la réglementation prévoit pour tous les conducteurs de la catégorie D des formations continues, c'est-à-dire le suivi de sept heures de formation par an pendant une période de cinq années.

05.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Dat is een belangrijke vraag want het nieuwe systeem voor het behalen van een rijbewijs voor categorie D is nog maar net ingegaan.

Men dient een onderscheid te maken tussen de verschillende opleidingen. In het kader van het rijbewijs D voor de nieuwe buschauffeurs waar sinds 10 september jongstleden ook het verkrijgen van een getuigschrift van vakbekwaamheid aan verbonden is, is er nu een systeem dat gebaseerd is op het slagen

La formation qui a été postposée par le Forem est une formation pour l'obtention du permis de conduire catégorie D, y inclus l'obtention du certificat d'aptitude à la conduite, qui ne fait l'objet d'aucune réglementation. Selon les informations recueillies par mon administration, le Forem a postposé cette formation dans le but de pouvoir mieux préparer les candidats à l'examen.

En ce qui concerne la première question, vos informations ne sont pas exactes. Les dispositions relatives à l'obtention du permis de conduire sont contenues dans les annexes 4 et 5 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. En ce qui concerne le certificat d'aptitude professionnelle, l'annexe 1 de l'arrêté du 4 mai 2007 énumère et définit les matières à connaître pour passer l'examen. Ces matières sont également celles qui devront faire l'objet de la formation continue.

En ce qui concerne la deuxième question, je puis vous dire que, selon la proposition de loi spéciale portant des mesures institutionnelles, la détermination des connaissances et aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules resterait une compétence fédérale. La détermination des méthodes de formation et d'examen serait une compétence des Communautés. Pour le moment, il s'agit évidemment d'une compétence fédérale.

En ce qui concerne la troisième question, comme je l'ai indiqué précédemment, la nouvelle réglementation relative à l'obtention du permis de conduire pour la catégorie D, y compris le certificat d'aptitude à la conduite, est entrée en vigueur comme cela fut prévu le 10 septembre dernier. Les centres d'examen pour l'aptitude à la conduite sont les mêmes que les centres d'examen pour le permis de conduire, les deux examens faisant un tout pour les nouveaux candidats au permis de catégorie D.

Quant à la quatrième question, je vous signale que le contenu des modules de formation continue est défini à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 4 mai 2007, que j'ai déjà cité tout à l'heure. Les critères d'agrément retenus pour les centres de formation continue sont définis à l'article 47, §1^{er} de l'arrêté royal du 4 mai 2007. Ce dernier prévoit notamment que les centres de formation doivent disposer d'une infrastructure appropriée et des matériaux pédagogiques prévus à l'annexe 2.

De plus, les centres doivent s'engager à obtenir, dans un délai de trois mois, un certificat Q*for – ne me demandez pas de quoi il s'agit car je n'en ai encore jamais vu – ISO ou CEDEO ou un agrément EFQM. Je vous transmettrai ces données. Les centres s'engagent à rédiger un rapport annuel de leurs activités et à proposer un programme de formation modulaire contenant les matières définies. Les instructeurs de formation continue doivent disposer d'une expérience professionnelle suffisante dans les matières enseignées et être informés des développements les plus récents en ce qui concerne les prescriptions et exigences de la formation professionnelle. Ils doivent également être formés en didactique et pédagogique. En outre, les instructeurs qui prennent en charge la partie pratique de la formation doivent disposer du permis de conduire pour la catégorie ou sous-catégorie concernée depuis sept années.

Pour répondre à votre cinquième question, je vous dirai

pour un examen waarvoor we een reglementering uitgewerkt hebben. Die voorziet voor alle bestuurders van categorie D in nascholing (zeven uur opleiding per jaar gedurende vijf jaar).

De door de Forem uitgestelde opleiding is een opleiding om een rijbewijs van categorie D te behalen, met inbegrip van het verkrijgen van het rijgeschiktheidsattest, dat aan geen enkele reglementering onderworpen is. Volgens de informatie waarover ik beschik, heeft de Forem die opleiding uitgesteld om de kandidaten beter op het examen te kunnen voorbereiden.

De bepalingen met betrekking tot het verkrijgen van het rijbewijs zijn vervat in bijlagen 4 en 5 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Voor het getuigschrift van vakbekwaamheid bepaalt bijlage 1 van het besluit van 4 mei 2007 de stof die men voor het examen dient te kennen. Ook die stof zal in de nascholing moeten worden opgenomen.

Overeenkomstig het voorstel van bijzondere wet houdende institutionele maatregelen blijft het bepalen van de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen een federale bevoegdheid. De wijze waarop deze kennis en vaardigheden worden verworven en nagegaan wordt daarentegen een gemeenschapsbevoegdheid.

De nieuwe regelgeving met betrekking tot het behalen van het rijbewijs D is op 10 september jongsleden van kracht geworden. De examencentra voor de rijgeschiktheid zijn dezelfde als voor het rijbewijs. Voor de nieuwe kandidaten die een rijbewijs D willen halen, vormen die twee examens een geheel.

De inhoud van de

qu'actuellement, le Forem ne peut pas dispenser la formation continue: le dossier d'agrément introduit par le Forem dans ce cadre est en cours de traitement au sein de mon administration. Il est à noter que, pour les nouveaux conducteurs de la catégorie D, la formation continue doit être suivie avant 2013 et, pour ceux qui ont déjà un permis, avant 2015.

À votre sixième question, je signalerai que, du côté flamand, le VDAB se trouve exactement dans la même situation que le Forem.

nascholingsmodules wordt nader bepaald in bijlage 1 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007. De erkenningscriteria voor de nascholingscentra worden vastgelegd in artikel 47, § 1 van het besluit, dat stipuleert dat de opleidingscentra dienen te beschikken over een gepaste infrastructuur, alsook over het door bijlage 2 voorgeschreven lesmateriaal.

Daarnaast moeten de centra jaarlijks een activiteitenverslag opstellen en een modulair opgebouwd opleidingsprogramma aanbieden waarin bepaalde onderwerpen behandeld worden. De instructeurs moeten over voldoende ervaring beschikken met betrekking tot de onderwezen materie en moeten didactisch en pedagogisch onderlegd zijn. Bovendien moeten de instructeurs van het praktijkgedeelte van de opleiding sinds minstens zeven jaar houder zijn van het rijbewijs voor de betrokken categorie of subcategorie.

Op dit ogenblik kan de Forem de nascholing niet aanbieden: het erkenningsdossier van de Forem is momenteel in behandeling. Nieuwe bestuurders met een rijbewijs van categorie D moeten de nascholing volgen vóór 2013, bestuurders die reeds over een rijbewijs beschikken, vóór 2015.

Aan Vlaamse zijde bevindt de VDAB zich in exact dezelfde situatie als de Forem.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse complète et détaillée à toutes ces questions techniques. Je relaierai ce problème à la Région wallonne: je trouve anormal qu'une formation puisse être interrompue. J'ai été estomaquée par ce cas individuel qui mérite une interpellation à la Région wallonne concernant le Forem.

05.03 Valérie De Bue (MR): Ik zal dat probleem bij het Waalse Gewest aanklaarten. Ik vind het niet normaal dat een opleiding onderbroken kan worden.

Vos explications étaient claires: vous m'avez donc parfaitement informée de l'état de la législation en ce domaine.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 7152 de M. Logghe est reportée. La question n° 7269 de M. Baeselen est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: De vraag nr. 7152 van de heer Logghe wordt uitgesteld en de vraag nr. 7269 van de heer Baeselen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "de nouvelles procédures simultanées d'atterrissage sur les pistes 07" (n° 7301)

06 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "nieuwe gelijktijdige landingsprocedures op de banen 07" (nr. 7301)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous soumetts un cas particulier relatif aux événements du dimanche 14 septembre dernier.

D'après des témoins, des avions en phase d'atterrissage arrivaient au-dessus de Wezembeek-Oppem, Kraainem et Woluwe suivant une trajectoire est-ouest – en provenance de Leuven, Tervueren et Sterrebeek – pour traverser ces communes dans leur largeur vers Woluwe-Saint-Lambert, le site des Cliniques Saint-Luc, le site de Woluwe Shopping et le Cora, vers l'OTAN et finalement atterrir sur la piste 07R.

Les habitants de ces communes me précisent que jamais une telle procédure n'a été utilisée à ce jour et que c'est la toute première fois que les atterrissages 07 survolent ces communes en phase finale d'approche et selon cet axe.

En outre, il semble que pendant que ces avions atterrissaient sur la piste 07R, d'autres étaient également en atterrissage sur la piste 07L (left).

Cela a étonné et effrayé un grand nombre de personnes.

Dès lors, je voudrais savoir si vous pouvez m'expliquer les raisons pour lesquelles ces procédures ont été modifiées? Est-ce une exception ou cela va-t-il se reproduire?

Pourquoi ces communes de Wezembeek-Oppem, Kraainem et les deux Woluwe seraient maintenant survolées par des atterrissages 07 en plus des décollages et des atterrissages des autres pistes?

Qui a donné l'instruction de modifier les procédures d'approche?

Ces questions sont peut-être redondantes par rapport au débat précédent mais c'est un cas d'espèce qui a inquiété les riverains et je pense qu'il est légitime qu'ils reçoivent l'information.

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je peux répondre à Mme Snoy que les procédures d'approche sur les pistes 07 n'ont pas été modifiées.

Le 15^{ème} Wing organisait une journée portes ouvertes à Melsbroek le 14 septembre dernier. Différentes activités aériennes étaient prévues au programme en coordination avec Belgocontrol.

Étant donné les conditions météorologiques et la fermeture de la

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):

Volgens ooggetuigen hebben op 14 september twee vliegtuigen tegelijk de landing ingezet op de banen 07R en 07L. Heel wat mensen verwonderden zich daarover en waren ook verontrust. Waarom werden de procedures gewijzigd? Gaat het om een uitzondering of zal dat nog gebeuren? Wie gelastte die wijziging van de aanvlieprocedures?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe:

De aanvlieprocedures op de 07-banen werden niet gewijzigd. Op 14 september werd op Melsbroek een open dag georganiseerd. Wanneer baan 07R in gebruik was voor landingen, werd sporadisch gebruik gemaakt van baan 07L

piste 02/20 pour travaux, les pistes 07 étaient en service pendant cette période. Comme on s'y attendait, les activités sur la base militaire ont entraîné des retards et des délais dans les airs et au sol. Pour garantir le bon déroulement des activités militaires et afin de limiter le plus possible ces retards les deux pistes 07 ont été utilisées pour les atterrissages.

Lorsque la piste 07R a été utilisée pour les atterrissages, les atterrissages d'avions militaires ont été effectués sporadiquement sur la 07L.

Pour des approches sur la piste 07R (right/droite), un circuit droit a été parfois utilisé en vue de limiter les retards. Cette procédure existe, mais elle est en effet très peu employée. Cette situation est donc exceptionnelle.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je suis contente de savoir qu'il s'agit d'une situation exceptionnelle. Par ailleurs, ces constantes modifications ne garantissent justement pas l'objectif de sécurité que nous poursuivons tous, tant pour les habitants que pour les entreprises qui voient leur bien-être et leur confort se dégrader. Et en plus le dimanche! Je pense que ce n'était vraiment pas souhaitable et j'espère que cela ne se reproduira plus. Cependant, j'ignore s'il est possible de ne pas s'exposer à de telles situations. En tout cas, ce problème contribue à diminuer le capital de confiance dans notre capacité à trouver une solution pour l'aéroport.

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

Le **président**: En raison de l'absence de M. Christian Brotcorne, sa question n° 7327 se voit transformée en question écrite.

voor de landing van militaire vliegtuigen.

Voor het aanvliegen van baan 07 Right werd soms een vliegroute langs rechts gevolgd om vertragingen te beperken. Deze procedure bestaat, maar wordt inderdaad zeer weinig gebruikt. Die situatie is dus uitzonderlijk.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik verneem met tevredenheid dat dit uitzonderlijk is. Ik denk dat deze aanpassingen niet wenselijk waren en hoop dat zoiets niet meer zal gebeuren.

De **voorzitter**: Aangezien de heer Brotcorne afwezig is, wordt zijn vraag nr. 7327 omgezet in een schriftelijke vraag.

07 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la situation de la Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports" (n° 7347)

07 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de situatie van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 7347)

07.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, votre prédécesseur a fait grand cas du fait d'avoir trouvé l'oiseau rare pour occuper la Direction générale du Transport aérien en février 2007; c'est un fonctionnaire hollandais qui a été nommé membre du comité de direction du SPF Mobilité et Transports en tant que directeur général du transport aérien.

07.01 David Lavaux (cdH): Uw voorganger ging er prat op dat hij een Nederlandse ambtenaar had gevonden om vanaf februari 2007 het Directoraat-generaal Luchtvaart te leiden.

Si ce fonctionnaire hollandais ne semble pas avoir démérité, il est d'autant plus curieux de constater qu'il a très rapidement abandonné son poste définitivement dès le mois d'août 2008, pressé de rejoindre l'organisation internationale Agence européenne pour la sécurité aérienne. L'intéressé déclare à qui veut l'entendre qu'il avait pris le poste de directeur général en Belgique comme tremplin pour obtenir plus et ailleurs et que de toute façon, il était très mal payé en Belgique. Un mandat aussi court ne permet pas un bon fonctionnement de l'administration et une telle attitude est

Die ambtenaar kweet zich klaarblijkelijk uitstekend van zijn taken, maar heeft niettemin met ingang van augustus 2008 zijn ambt opgezegd om naar het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart over te stappen. De betrokkene vertelt aan wie het wil horen, dat hij de

dommageable.

Monsieur le ministre, quels sont les motifs réels de la démission de ce fonctionnaire? Quel est le salaire brut alloué à sa fonction? Quelles sont les modalités de remplacement de l'intéressé à la Direction générale du Transport aérien? Comment la vacance de cette fonction a-t-elle été comblée afin d'assurer le bon fonctionnement de l'administration? Le ministre ne se sent-il pas piégé par ce fonctionnaire hollandais qui ne sera finalement resté que moins d'un an et demi dans le seul but d'obtenir une autre fonction internationale plus lucrative?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Lavaux, vous n'ignorez pas que l'intéressé a été nommé lors de la législature précédente après une procédure de sélection organisée par le Selor. Les motifs réels pour lesquels l'intéressé a démissionné sont connus de lui seul. Cependant, lors de l'entretien de sortie que j'ai eu avec lui, il s'est avéré que le défi d'une carrière dans un organisme international constituait certainement une de ses motivations.

Comme vous le signalez, un salaire plus élevé en était probablement une autre. Je n'ai pas l'habitude de parler de sous mais puisque vous posez la question et que ce point a fait l'objet d'une publication, selon la publication de la vacance d'emploi pour la fonction de "rulemaking director" de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, le salaire de base pour cette fonction était de 12.312,60 euros par mois.

S'y ajoute évidemment une indemnité comme expatrié, qui équivaut à 16% du salaire de base. Vous n'ignorez pas que ce salaire est exempt de la taxation nationale. Si nous multiplions cette rémunération par douze, nous obtenons un salaire annuel brut de 171.312,60 euros. En comparaison, le salaire annuel brut de début indexé du directeur général des transports aériens s'élève à 100.469,48 euros. Vous voyez la différence?

Étant donné qu'un poste aussi important au sein de mon département ne pouvait pas rester sans titulaire, un fonctionnaire de niveau N -2 de cette direction générale a été désigné ad interim pour exercer la fonction de directeur général. Entre-temps, la procédure en vue de recruter un nouveau directeur général a été entamée auprès de Selor.

Vous comprenez que je déplore le départ anticipé du titulaire précédent. Ce n'est certainement pas une bonne chose pour l'administration, mais comme vous en conviendrez certainement, on peut difficilement retenir un travailleur contre son gré, compte tenu des chiffres que je vous ai communiqués.

betrekking van directeur-generaal in België had aangenomen als springplank om elders meer te verdienen, en dat hij in België bijzonder slecht betaald werd. Een zo kort mandaat schaadt bovendien de goede werking van de administratie.

Wat zijn de ware redenen voor het ontslag van die ambtenaar? Welk brutoloon is er aan zijn functie verbonden? Voelt de minister zich niet bedot door die Nederlandse ambtenaar die slechts anderhalf jaar in functie is gebleven, en dan nog enkel om vervolgens een lucratievere internationale functie in de wacht te slepen?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De betrokkene werd tijdens de vorige zittingsperiode na een door Selor georganiseerde selectieprocedure aangesteld. Alleen hij kent de ware redenen van zijn ontslag, maar de uitdaging van een loopbaan in een internationale instelling heeft daarbij ongetwijfeld een rol gespeeld.

Een andere motivatie was waarschijnlijk het hogere loon. Volgens de aankondiging van de vacature voor de functie van 'rulemaking director' bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bedroeg het basisloon voor die functie 12.312,60 euro per maand.

Daar moet nog een expatvergoeding bijgeteld worden, die gelijk is aan 16 procent van het basisloon en waarop geen nationale belasting wordt ingehouden. Dat komt overeen met een brutojaarloon van 171.312,60 euro. Het geïndexeerde brutojaarloon van de directeur-generaal Luchtvaart bedraagt aan het begin van de loopbaan 100.469,48 euro.

Een dergelijke functie in mijn departement kon niet onbemand blijven: een ambtenaar van niveau

N-2 van die algemene directie werd tot directeur-generaal ad interim benoemd. Ondertussen werd de wervingsprocedure bij Selor opgestart.

Ik betreur het vroegtijdig vertrek van de vorige titularis. Dat is geen goede zaak voor de administratie. Maar men kan iemand moeilijk tegen zijn zin in dienst houden.

07.03 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour la clarté et la transparence de votre réponse.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verdeling van de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds en de timing van de betaling" (nr. 7352)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gebetonneerde verdeelsleutel van het Verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7359)

08 **Questions jointes de**

- **M. David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la répartition des moyens du Fonds de sécurité routière et la date de paiement" (n° 7352)
- **M. Jan Mortelmans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le bétonnage de la clé de répartition du Fonds de la sécurité routière" (n° 7359)

08.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, tijdens de bespreking van de programmawet spraken wij in de commissie voor de Infrastructuur al over de verdeling van de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds. Op dat moment ging het voornamelijk over de meerontvangsten en de verdeling ervan op basis van de lokalisatie van de inbreuken.

Nu stel ik echter vast dat vele politiezones veel minder middelen krijgen dan verwacht. Ook is er een probleem met de timing van de uitbetaling.

Ik geef een aantal cijfers. Leuven bijvoorbeeld ging van 447.000 euro naar 377.000 euro of 70.000 euro minder. De politiezone Rupel-Boom ontving 15% minder. Heist-op-den-Berg, de gemeente waar ik woon, daalde van 254.000 euro naar 214.000 euro, zijnde 39.000 euro minder.

Ook inzake de timing waren er problemen. De bedragen werden vrij laattijdig uitbetaald.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Wat is de reden voor het feit dat een aantal zones beduidend minder ontvangen? Zijn er minder inkomsten, omdat er minder wordt gepenaliseerd? Is het gedrag effectief gebeterd of wordt er minder gecontroleerd? Is er misschien een grotere, federale afname? Zo ja, wat gebeurt dan met voornoemde, federale afname?

08.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): À l'occasion de l'examen de la loi-programme, nous avons déjà débattu en commission de la répartition du surplus de recettes du Fonds de la sécurité routière. Je constate aujourd'hui que les zones de police reçoivent moins que prévu, comme les chiffres le montrent clairement pour Louvain, Boom ou Heist-op-den-Berg, entre autres. Comment cela se fait-il et pourquoi le paiement aux zones a-t-il été retardé?

Ten tweede, wat is de reden voor het feit dat de timing voor de uitbetaling aan de zones werd verlaagd?

08.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er is aan het Verkeersveiligheidsfonds natuurlijk ook nog altijd een belangrijk communautair luik verbonden.

De situatie is de volgende. Vlaanderen zorgt voor 80% van de opbrengst van het fonds, maar krijgt er maar 57% van terug. Bovenop alle transfers die er al waren, kwam die er nog extra bij. Wat is er met de programmawet gebeurd? Wij hebben daarover gesproken. Het Verkeersveiligheidsfonds – u hebt dat bevestigd en collega De Padt heeft het ook hier in de commissie gezegd – werd gebetonneerd op het federale niveau. Het is slechts voor de aangroei van de beschikbare middelen dat er een gewestelijke verdeling komt. Als er geen aangroei komt, dan zal er ook geen gewestelijke verdeling zijn. Onze fractie heeft tot in de plenaire vergadering geprobeerd – vruchteloos weliswaar – om daarvan een echte gewestelijke verdeling te maken.

Ik heb de volgende vragen. Wat is op dit ogenblik de stand van zaken? Wat was de reden voor de regering om de vergrendeling van de gelden uit het Verkeersveiligheidsfonds in de programmawet binnen te sluiten? Welke maatregelen hebt u getroffen om deze, voor Vlaamse politiezones bijzonder nadelige verdeling drastisch te herzien? Ik meen dat de burgemeester van Leuven, de heer Tobback, al een antwoord heeft gegeven in verband met de vermindering. Hij wijst zelf, zo las ik in de krant, met een beschuldigende vinger in de richting van de Waalse gemeenten, die op het vlak van de verkeersveiligheid weinig uitrichten, maar er wel staan wanneer de opbrengsten worden verdeeld.

08.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijne heren, zoals u weet werd via de programmawet de wet op de verdeling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds gewijzigd, precies omdat het de bedoeling van de regering was ervoor te zorgen dat de opbrengsten van de verkeersboetes zouden terugvloeien naar de Gewesten, op basis van de plaats waar de overtreding werd begaan. Dat was het uitgangspunt.

Daarvoor werden de inkomsten van 2007 als uitgangspunt genomen. De verdeling voor dit jaar gebeurt bijgevolg op basis van wat er in 2007 werd verdeeld. Vanaf 2009 worden de meerinkomsten verdeeld van het jaar 2008 volgens de opbrengst van het betrokken Gewest.

Zoals ik hier ten tijde van de bespreking van de programmawet reeds heb gezegd, gaat het helemaal niet over wanverhoudingen tussen de gewestelijke opbrengsten van het fonds en de gewestelijke verdeling ervan. Wanneer reeds vanaf dit jaar op het niveau van het Gewest grotere inspanningen worden gedaan op het vlak van verkeersveiligheid en controles, zullen daar ook meerontvangsten uit voortvloeien die integraal zullen terugvloeien naar het Gewest dat die inspanningen heeft geleverd.

Ik hoef u niet te zeggen dat het inzetten van digitale camera's in Vlaanderen daarvoor zeer gunstig zal zijn. Ik heb trouwens ook de Waalse minister die bevoegd is voor de wegen aangeschreven om erop aan te dringen dat eveneens te doen.

08.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Bij de doorstortingen uit het Verkeersveiligheidsfonds speelt natuurlijk ook een belangrijk communautair aspect, aangezien Vlaanderen zorgt voor 80 procent van de opbrengsten van het fonds, maar slechts 57 procent recupereert. Met de programmawet van 20 maart 2008 heeft men de verdeelsleutel vergrendeld op het federale niveau. Slechts voor de aangroei van de beschikbare middelen is er sprake van een gewestelijke verdeling. Waarom heeft de regering de vergrendeling van de gelden uit dit fonds in de programmawet binnengesluit? Welke maatregelen heeft de staatssecretaris al getroffen om deze voor Vlaanderen bijzondere nadelige regeling helemaal te herzien?

08.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La loi relative à la répartition des moyens du Fonds de la sécurité routière a été modifiée par la loi-programme, pour que les recettes des amendes de roulage puissent être ristournées aux Régions sur la base du lieu de l'infraction. La répartition pour 2008 est effectuée sur la base de celle de 2007. À partir de 2009, les recettes supplémentaires de l'année précédente seront réparties selon les recettes générées par les Régions.

Je rappelle qu'il n'est pas question de déséquilibres. Si les Régions produisent des efforts plus importants, elles encaisseront également davantage de recettes qui seront intégralement ristournées à la Région qui a produit les efforts. L'utilisation de caméras digitales en Région

Wat de verdeling voor dit jaar betreft, moeten wij inderdaad vaststellen dat de inkomsten van het Verkeersveiligheidsfonds vorig jaar zijn gedaald. Ook daarover heb ik hier al vragen beantwoord. Het bedrag van de onmiddellijke inningen blijft weliswaar stijgen, maar het bedrag van de minnelijke schikkingen vermindert, precies omdat meer en meer overtredingen worden geregeld via onmiddellijke inning. Bovendien moeten wij rekening houden met de hogere indexatie van het basisbedrag van 2002 – ten gevolge van de inflatie –, dat volgens de wet wordt aftgetrokken van de totale opbrengst van de verkeersboetes. Daardoor wordt aan elke politiezone een bedrag pro rata toebedeeld, verminderd met 15,6%.

De uitbetaling van de bedragen voor dit jaar gebeurt inderdaad vrij laat, omdat de wet betreffende het verkeersveiligheidsfonds in het voorjaar nog werd gewijzigd en omdat een dossier diende te worden opgesteld betreffende de gemeenschappelijke aankopen voor de geïntegreerde politie, die dus ook ten goede komen aan de zonale politie. Daarbij werden ook de Gewesten betrokken en was ook het advies van het ministerie van Justitie noodzakelijk.

In het ontwerp van bijzondere wet op de staatshervorming staat dat de overtredingen van de eerste en de tweede graad en de snelheidsovertredingen tot 30 kilometer per uur worden gedepenaliseerd en dat de opbrengst ervan precies naar de Gewesten zal gaan.

De toestand kennende zoals die nu is, mogen wij ons dus gelukkig prijzen dat de wet op het verkeersveiligheidsfonds reeds werd aangepast, zodat de door u gevraagde defederalisering op dat vlak reeds voor een groot stuk werd gerealiseerd.

08.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de staatssecretaris, er is een de daling van de inkomsten in onze eigen politiezones, waardoor onder meer ook CALog-personeel wordt betoelaagd. Het later betalen en de vermindering van de dotatie uit het verkeersveiligheidsfonds hebben een belangrijk gevolg voor de begroting in onze zone, waarin wij niet hadden voorzien op het moment dat de begroting werd goedgekeurd en opgesteld.

Met betrekking tot de evaluatie van het globale pakket, denk ik dat de criteria zeker hun verdienste hadden voor de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en voor de goede en de slechte leerlingen. Nu, een aantal jaren later, moeten wij echter kijken in welke mate het geheel kan worden geobjectiveerd. Ik neem als voorbeeld het aantal agenten van 75 tot 75,5 in een volgende categorie te zetten. In onze eigen zone zitten wij met 75 toch nog in categorie 1. Dat maakt een enorm groot verschil in ons trekkingsrecht vanuit het verkeersveiligheidsfonds.

flamande génèrera dès lors un effet très avantageux sur les recettes et c'est pourquoi j'ai adressé un courrier au ministre wallon compétent pour qu'il utilise les mêmes appareils.

Les recettes du fonds ont effectivement diminué l'année passée, ce qui a donc des conséquences pour la répartition de cette année. La diminution résulte de la réduction du nombre de transactions au bénéfice du nombre de perceptions immédiates et de l'indexation du montant de base de 2002 qui est légalement déduit des recettes.

Le versement pour cette année a en effet subi un retard important parce que la législation a encore été modifiée en début d'année et qu'un dossier devait être confectionné en vue des achats communs destinés à la police intégrée qui concernaient également les régions et le SPF justice.

Le projet de loi spéciale sur la réforme de l'État prévoit la dépenalisation des infractions des premier et deuxième degré et des excès de vitesse jusqu'à 30 km par heure et dispose que les recettes générées par ces infractions iront aux régions. La défédéralisation a donc déjà été réalisée dans une large mesure.

08.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro): En raison du retard dans les versements, il n'a pas été tenu suffisamment compte de la baisse des recettes lors de l'établissement du budget de ces zones de police.

Les critères initiaux étaient pleinement justifiés dans la perspective de la réduction du nombre de tués sur les routes mais le moment est venu d'objectiver le système.

Dat zijn dingen die op een objectieve manier zouden moeten worden geëvalueerd, zodat een wet, die in se goed is, nog kan worden verbeterd.

08.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het was een teleurstellend antwoord, want u bent de mensen een rad voor de ogen aan het draaien. U weet immers goed genoeg dat het alleen gaat over de meerinkomsten die vanaf 2009 zullen worden gerealiseerd, de gewestelijke verdeling. Binnen die meerinkomsten is er dan nog eens een communautaire scheef trekking, die veel minder is, maar die er toch is.

Die communautaire scheef trekking blijft voor het grootste gedeelte behouden. Alleen voor een klein gedeelte is er daar een gewestelijke verdeling. Dat is bijzonder jammer.

Ik had gehoopt dat u daarin toch verder zou gaan, maar dat is blijkbaar niet het geval. Wij zullen dan maar zelf een wetgevend initiatief nemen in het Parlement om van het verkeersveiligheidsfonds een echt gedefederaliseerd verkeersveiligheidsfonds te maken. Van CD&V moeten wij immers volgens mij op dat vlak niets meer verwachten.

08.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Mortelmans, het zou u verbazen wanneer u zou zien welke inspanningen er op dit ogenblik gedaan worden in alle Gewesten om op dat vlak de collega's bij te benen.

08.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Men zou federaal die inspanningen die door de Gewesten worden gedaan moeten honoreren. Dat gebeurt niet of niet voldoende en dat is bijzonder jammer.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.08 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.08 heures.*

08.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le secrétaire d'État jette de la poudre aux yeux du citoyen. En effet, seules les recettes supplémentaires seront réparties entre les Régions à partir de 2009, une solution qui impliquera par ailleurs le maintien d'une forme de distorsion communautaire. Nous espérons que la loi tendrait vers une objectivation beaucoup plus grande des moyens. Puisqu'il n'en est rien, nous prendrons nous-mêmes une initiative législative car, sur ce plan, nous devons désormais tempérer nos attentes vis-à-vis du CD&V.

08.06 Étienne Schouppe, secrétaire d'État: M. Mortelmans serait étonné de découvrir les efforts soutenus que fournissent actuellement toutes les Régions pour arriver à un niveau comparable à cet égard.

08.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il est particulièrement regrettable que le fédéral n'honore pas ces efforts fournis par les Régions.