

**VERSION PROVISoire**

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE
La version définitive, sur papier blanc,
comprend les annexes et le compte rendu
analytique bilingue

VOORLOPIGE VERSIE

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING
De definitieve versie, op wit papier, bevat de
bijlagen en het tweetalige beknopt verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTEGRAL**INTEGRAAL VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

22-10-2003

22-10-2003

Après-midi

Namiddag

*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs.
Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit
avant le*

27-10-2003, à 16 heures

au Service du Compte Rendu Intégral.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@lchambre.be

*De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien.
Zij kunnen hun correcties schriftelijk
meedelen vóór*

27-10-2003, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@dekamer.be

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Mme Martine Payfa au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations en matière de limitation de vitesse sur les routes" (n° 72)	1
<i>Orateurs: Martine Payfa, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Questions et interpellation jointes de	2
- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols aux alentours de Zaventem" (n° 258)	2
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de jour et de nuit" (n° 289)	2
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan du ministre sur le survol de Bruxelles" (n° 53)	2
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols de nuit" (n° 390)	2
- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des nuisances sonores à proximité de Zaventem" (n° 470)	2
<i>Orateurs: Hans Bonte, Bart Laeremans, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Joëlle Milquet, Willy Cortois</i>	
<i>Motions</i>	16
Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le report de la nouvelle loi relative à la circulation routière" (n° 364)	17
<i>Orateurs: Daan Schalck, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Questions jointes de	20
- M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tarif sénior pratiqué par la SNCB" (n° 401)	20
- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tarif senior de la SNCB" (n° 454)	20
<i>Orateurs: Bart Tommelein, Daan Schalck, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'exactitude des mesures de vitesse" (n° 472)	23
<i>Orateurs: Willy Cortois, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	

INHOUD

Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verklaringen van de minister inzake de snelheidsbeperking op de wegen" (nr. 72)	1
<i>Sprekers: Martine Payfa, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Samengevoegde vragen en interpellatie van	2
- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan van het vliegverkeer in de omgeving van Zaventem" (nr. 258)	2
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nacht- en dagvluchten" (nr. 289)	2
- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan van de minister in verband met het overvliegen van Brussel" (nr. 53)	2
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 390)	2
- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verdeling van lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 470)	2
<i>Sprekers: Hans Bonte, Bart Laeremans, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Joëlle Milquet, Willy Cortois</i>	
<i>Moties</i>	16
Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitstel van de nieuwe verkeerswet" (nr. 364)	17
<i>Sprekers: Daan Schalck, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Samengevoegde vragen van	20
- de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 401)	20
- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 454)	20
<i>Sprekers: Bart Tommelein, Daan Schalck, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de correctheid van de snelheidsmetingen" (nr. 472)	23
<i>Sprekers: Willy Cortois, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	

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

du

MERCREDI 22 OCTOBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 OKTOBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter. La séance est ouverte à 14.12 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Martine Payfa au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "ses déclarations en matière de limitation de vitesse sur les routes" (n° 72)

01 Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verklaringen van de minister inzake de snelheidsbeperking op de wegen" (nr. 72)

01.01 Martine Payfa (MR): Monsieur le ministre, la presse a rapporté en son temps vos propos concernant la réduction des actuelles limitations de vitesse sur nos routes.

La vitesse autorisée sur les routes nationales passerait donc de 90 à 70 km/heure et de 70 à 50 sur les autres routes.

Vous évoquez des réticences des francophones, ce qui laisse sous-entendre que l'opinion flamande serait majoritairement favorable à cette mesure. Il faut rappeler que ces limitations de vitesse de 70 et de 50 km/heure avaient déjà été proposées par plusieurs intervenants lors des états généraux de la sécurité routière sans pour autant être finalement retenues. Cette option n'a pas été retenue par le précédent gouvernement et ne figure pas non plus dans l'accord du gouvernement du 8 juillet dernier.

Faut-il dès lors considérer votre déclaration comme une opinion personnelle dans le cadre de la rentrée politique ?

L'accord de gouvernement privilégie la mise en œuvre de la récente loi sur la sécurité routière. Est-il opportun de rouvrir ce chantier législatif qui risque d'entraîner un retard dans l'exécution de la loi du 7 février 2003?

En matière de sécurité routière, ce n'est pas tant le

fait de décréter de nouvelles règles que la volonté d'appliquer effectivement les mesures existantes qui est déterminante. Le renforcement des contrôles de vitesse et d'alcoolémie, au cours des derniers mois, a contribué à une réduction significative des accidents de la route.

Sur quoi, en fait, repose le projet du ministre de la mobilité relatif à un abaissement des limites de vitesse? Cette mesure a-t-elle fait l'objet de contacts avec les Régions qui devraient quand même être consultées?

01.02 Bert Anciaux, ministre: J'ai proposé la généralisation de la zone 30 dans les environs des écoles et la limitation de la vitesse à 70 km/h sur les routes secondaires. Cela ne signifie pas que ces propositions ne correspondent pas à l'accord du gouvernement du 10 juillet 2003. Au contraire, dans cet accord, le gouvernement est décidé à diminuer le taux annuel des victimes de la circulation de 33% pour l'année 2006 et de 50% pour l'année 2010. Je suis convaincu que, pour arriver à une telle diminution, il faut prendre des mesures effectives qui vont plus loin que les propositions précédentes.

En ce qui concerne la loi du 7 février, je voudrais souligner que je désire son entrée en vigueur aussi tôt que possible, probablement le 1^{er} février 2004. Malheureusement, une faute législative dans la loi exige une correction par modification de l'article 31 car différents experts législatifs ont exprimé des doutes concernant sa lisibilité et sa cohérence. Je propose que cette modification intervienne dans les délais les plus brefs et que nous puissions débattre du fond de cette loi plus tard au parlement.

Je vous rappelle que le contrôle sur les routes relève de la responsabilité de la police et donc, en première instance, du ministère de l'Intérieur. Néanmoins, la responsabilité me revient de proposer des règles qui augmentent la sécurité, quand les résultats des règles courantes ne sont pas suffisants pour arriver au but fixé par l'accord

gouvernemental.

L'abaissement des limites de vitesse est basé sur une étude de l'IBSR, selon laquelle une variation de la vitesse moyenne de 1 km/h entraînerait une baisse de 3% des accidents et de 5% des blessés graves et des tués. A 50 km/h, le risque de décès d'un piéton heurté par un véhicule s'élève à 45%; à 30 km/h, le risque est de 5%.

Ma proposition n'a pas fait l'objet de contacts avec les Régions. Pour l'heure, je suis en train de rédiger un projet d'arrêté royal au sujet duquel je consulterai naturellement mes collègues ainsi que les autorités régionales.

01.03 Martine Payfa (MR): Monsieur le ministre, les difficultés de compréhension résultant parfois de mots ou de sémantiques, pourriez-vous me préciser si les routes secondaires dont vous parlez sont en fait les routes nationales?

01.04 Bert Anciaux, ministre: Oui, ce sont les routes nationales où la limitation est fixée à 90 km/h.

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

02 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan van het vliegverkeer in de omgeving van Zaventem" (nr. 258)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nacht- en dagvluchten" (nr. 289)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plan van de minister in verband met het overvliegen van Brussel" (nr. 53)

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de nachtvluchten" (nr. 390)

- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verdeling van lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 470)

02 Questions et interpellation jointes de

- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols aux alentours de Zaventem" (n° 258)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols de jour et de nuit" (n° 289)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan du ministre sur le survol de Bruxelles" (n° 53)

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de répartition des vols de nuit" (n° 390)

- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des nuisances sonores à proximité de Zaventem" (n° 470)

02.01 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, we zullen ons best doen om beknopt te zijn. U weet echter ook dat dit een bijzonder complex en moeilijk dossier is. Ik denk dat we inderdaad via de media, via websites en via officiële informatie reeds veel inzage hebben gekregen in het voorstel dat de minister op tafel gelegd heeft.

Mijnheer de minister, er is een ding dat mij vooraf van het hart moet. Ik probeer het beleid van deze regering op het vlak van ontwikkeling van luchthavens te volgen. Ik heb de premier in een en dezelfde week twee serieuze ballonnen horen oplat. Hij pleitte een aantal weken geleden voor de ontwikkeling van een tweede luchthaven naast die van Zaventem. Een aantal dagen later pleitte hij voor een forse ontwikkeling en uitbouw van de luchthaven van Zaventem. Dit is op zich al verbazingwekkend. Ik zie daarin immers enigszins een tegenstelling.

De voorbije jaren zijn er naast het lawaaidossier – ik zal het zo noemen – toch ook een aantal beslissingen genomen. Ik denk bijvoorbeeld aan een beslissing over de verhuis van de militaire luchthaven. Dat gebeurde precies met het idee van economische ontwikkeling. Ik denk aan een aantal beslissingen op het vlak van het terugdringen van hinder op de tarmac. Het gaat dan over de beslissing over een aantal lawaaiwerende ingrepen die bij mijn weten echter zeker niet volledig doorgevoerd. De commissie zal dat kunnen vaststellen bij haar bezoek ter plaatse. Ik daarop straks nog terug.

Ik heb in elk geval toch de meer algemene vraag hoe het nu zit met die tweede luchthaven? Hoe zit dat nu met die extra ontwikkelingskansen die de premier ziet op de luchthaven van Zaventem? Zijn daarover formele standpunten ingenomen? Ik heb dit niet teruggevonden in de State of the Union. Ik zie het ook niet verschijnen in de begrotingsdocumenten. Ik wil uw oordeel daarover dan toch eens kennen. Hoe ver staat het daarmee?

Het tweede element is dat wij ondertussen via allerlei kanalen – onder andere via websites – inzage hebben kunnen krijgen in het voorstel dat u op tafel heeft gelegd. Ik merk dat dit zelfs nog tot gisteravond allerlei emoties en commoties teweeggebracht heeft. Deze klinken soms ook puur tegengesteld.

In de Brusselse hoek vraagt men zich af welke miserie er nu op hen afkomt en welke overlast zij nu krijgen. Gisterenavond heb ik echter van een kleine beperkte groep gehoord dat Brussel compleet uit de hinderzone is gebracht en dat men in de Noordrand alles op zijn dak krijgt. Dat getuigt in elk geval van het feit dat dit dossier bijzonder gevoelig ligt. Ik denk ook aan de zeer snelle reactie van de Vlaamse minister van Leefmilieu, die uitspraken doet over het al dan niet aanpassen van normen en over het feit of het plan al dan niet voldoende gewicht heeft. Men merkt in elk geval dat het een moeilijk dossier is, waarrond nogal wat tegenstrijdigheden worden verkondigd.

Ik wil even terugkeren naar de laatste etappe van het vorige akkoord, waarin een aantal actiegroepen zich voor de rechtbank partij heeft gesteld. Daaruit is ook een arrest voortgevloeid dat een heel nieuwe definitie van hinder en spreiding van hinder maakt. Er werden ook nieuwe criteria naar voren geschoven die volgens de rechter op een goede manier invulling geven aan de slogan "billijke spreiding". Dat is immers de betrachting geweest. Volgens de uitspraak moest er inderdaad een billijke spreiding en een eerlijke verdeling van de hinder komen. De rechter geeft in zijn arrest ook duidelijk aan dat billijke spreiding niets te maken heeft met bevolkingsdichtheid, maar veel meer met het individuele recht op maximale rust.

De rechter geeft zeer duidelijk aan dat billijke spreiding ook gedefinieerd of geïmplementeerd moet worden via het gebruik van het maximaal aantal landings- en startbanen en het maximaal spreiden van landende en stijgende vliegtuigen. Op die manier kan men aantonen dat alle inspanningen die fysiek mogelijk zijn, worden geleverd om het individuele recht op rust maximaal te garanderen. Dit is zowat de kern van het arrest zoals ik het begrepen heb.

Ik heb één vraag daaromtrent, met name of het zo is dat uw plan daarop deels geïnspireerd is. Er is nogal wat commotie over start- en landingsbanen die anders gebruikt zouden worden. Wat is de samenhang tussen het plan dat u voorstelt en het nieuwe criterium dat door de rechter ingevuld werd toen hij het had over billijke spreiding?

Een tweede zaak die voor nogal wat commotie zorgt heeft specifiek betrekking op de nachtvluchten. Voor alle duidelijkheid, ik denk dat het een goede zaak is en dat het ook conform het arrest is dat men dag- en nachtvluchten samen bekijkt. Ik wil echter een vraag stellen specifiek over de nachtvluchten en nog specifiek over de nachtvluchten tijdens het weekend. Deze vluchten worden ervaren als de meest hinderlijke en de meest storende in een aantal regio's. Ik merk dat de nachtvluchten tijdens het weekend relatief weinig extra gequoteerd worden in de berekeningen,

wegingen en coëfficiënten die u gebruikt om na te gaan hoe u tot de meest efficiënte verdeling kunt komen. Is dat zo en is dat doelbewust zo? Rekening houdend met de gevoeligheid van dit kleine element in het grote dossier wou ik graag weten of dat zo gebetonneerd blijft vastliggen.

Ten derde heb ik het daarstraks even gehad over allerlei zware beslissingen die genomen werden tijdens de vorige legislatuur, maar die eigenlijk in grote mate dode letter zijn gebleven. Ik wil het specifiek hebben over het grondlawaaï. Ik blijf het nog altijd bizar vinden dat men een militaire luchthaven in grote mate beslag laat leggen op de vliegtuigcapaciteit van Zaventem. Ik blijf nog steeds verdedigen dat als men denkt in termen van tweede luchthavens of verdere ontwikkeling van Zaventem, men moet kijken naar de verhuis van de militaire luchthaven die daar absoluut niet meer op haar plaats is. Ze is de bron van enorm veel grondlawaaï. Ik wil er toe komen dat u nagaat in welke mate de vroegere beslissing effectief zal worden uitgevoerd. Ik heb het dan over de aarden wallen en over de proefdraailoods die deels soelaas kunnen bieden voor het probleem van het grondlawaaï.

Een vierde en laatste vraag is of u enige inzicht kunt geven in de in de toekomst te volgen procedure om van het plan dat u nu voorstelt te gaan naar een definitieve beslissing of zelfs de implementatie van een globaal herverdelingsplan voor het nachtlawaaï. Er moeten nog zeer veel stappen worden gezet door de regering, naar de rechtbank en naar de overheden toe. Ik had graag enig inzicht gekregen in de manier waarop deze procedure volgens u zou kunnen verlopen.

02.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, zoals voldoende bleek tijdens het vorige commissiedebat, hebben wij het spreidingsplan van de minister genuanceerd beoordeeld en meteen ook gezegd dat er een vooruitgang is omdat men afstapt van de concentratie-idee ten gevolge van het zeer terechte arrest van het hof van beroep. Men maakt onmiskenbaar een begin van spreiding. Het is dus allerminst onze bedoeling om te bekomen dat het plan volledig in de prullenmand zou belanden, maar anderzijds zal het op een aantal plaatsen moeten worden herbekeken. Ik denk zelfs dat u het daar ook mee eens bent, mijnheer de minister. Ik heb gisteren begrepen dat niets te nemen of te laten is. In elk geval is nog lang geen sprake van een ideale spreiding.

Mijnheer de minister, u vervalt nog altijd in een fout van Durant omdat u onvoldoende in de tijd spreidt. Het is nooit de vraag geweest van de Noordrand om het hele weekend geen vluchten te hebben en in de week dan weer wel zeer veel vluchten of een handhaving van de situatie van vandaag en dan

zeker 's nachts. Het was altijd de vraag om vooral de nachtvluchten, die de meeste gezondheidsproblemen veroorzaken, zodanig te spreiden dat men slechts een heel beperkte last per individu zou hebben, à ratio van een tot twee nachtvluchten. Dichter bij de startbaan zouden er dan iets meer kunnen worden geduld. Het ging echter vooral om een billijke spreiding 's nachts.

Ik heb natuurlijk begrip voor de mensen van Perk en Steenokkerzeel die zeggen dat er een concentratie zal bestaan van deze nachtvluchten tijdens de weekendnachten van vrijdag en zondag. U heeft gisteren duidelijk begrip getoond ten opzichte van die stelling en min of meer erkend dat die situatie zo niet kan blijven. Wiskundig lijkt het allemaal mooi. U komt tot een zekere verdeling, maar in de praktijk zien we dat er opnieuw een situatie is van concentratie. In eerste instantie moeten vooral de nachtvluchten maximaal worden gespreid en niet alleen over de regio's, maar ook binnen eenzelfde etmaal.

Voorts lijkt het mij de evidentie zelf dat alle zones op een gelijkwaardige manier behandeld worden afhankelijk van de technische mogelijkheden. Ook daar heb ik begrip voor de inwoners van Steenokkerzeel die op 150 tot 200 meter van de startbaan wonen. In de zone 02 is dat ook zo en toch worden zij totaal anders behandeld als in die zone 2. Dat verschil in behandeling lijkt mij zeer moeilijk te verklaren. U zult dit moeten uitleggen. Bovendien heeft u gisteren gezegd dat de 2%, die de zone 2 zou krijgen, eigenlijk nog zal verminderd worden want dat zijn maar een paar heel lichte medische transporten die wellicht bijlange geen 2% zullen vertegenwoordigen. Ook het feit dat men boven zone 2 enkel opstijgt omdat landen daar volgens u uitgesloten is, lijkt mij vreemd aangezien precies een opstijgende beweging meer lawaai maakt dan een landende beweging. Er is daar natuurlijk het verhaal van de taxibaan die niet werd gelegd. Dit heeft er voor een stuk mee te maken. Er zijn tijdsaspecten aan verbonden, maar op termijn moet een duidelijk stappenplan worden uitgewerkt zodat die billijke verdeling er komt.

Ik heb een aantal concrete vragen. Mijnheer de minister, u heeft gezegd dat de geluidsbelasting boven Brussel met 20% zou dalen. Het is helemaal niet duidelijk hoe u aan die cijfers komt. Ik had daarover graag meer duidelijkheid gekregen. U heeft in de senaatscommissie beloofd die concrete cijfers te geven.

02.03 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik vroeg mij eigenlijk af hoeveel uren ik heb om te antwoorden omdat er heel veel bijkomende vragen worden gesteld.

De **voorzitter**: U beschikt over een spreektijd van

tien tot twintig minuten als ik het Reglement toepas.

02.04 Minister **Bert Anciaux**: Per vraag ?

De **voorzitter**: Nee, per interpellant. In totaal heeft u een half uur. Ik kan daar ook niet aan doen.

02.05 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Ik zal geen twintig extra vragen stellen. Ik heb u de vragen op voorhand meegedeeld en ik zal het zo beknopt mogelijk houden.

U had de cijfers dus aangekondigd in de Senaat. Ik zou die graag snel hebben. Hoe komt u tot de verdeling in de zone Diegem richting Brussel enerzijds en anderzijds richting Grimbergen-Meise?

Ik kom dan tot de problematiek van Perk. Is dat een tijdelijke situatie? Zult u de nachtvluchten beter spreiden zodat er ook een betere spreiding is per etmaal en tijdens de week? Waarom geen ILS-landingssysteem, ook op de 25-L, zodat men daar naast opstijgen ook kan landen? Hoever staan de besprekingen van dit plan met de gewestministers?

Hoe reageert u op de weigering van het Brussels Gewest om dat plan te bespreken en op de reactie van Vlaams minister Sannen? Is het dossier niet in een impasse terechtgekomen? Wanneer zal het een regeringsdocument worden, want dat is toch wel het belangrijkste. Wanneer zal het in de regering besproken worden? Wat is daarvoor de timing?

Ten vijfde, bent u voorstander van een rechtstreekse HST-verbinding voor Zaventem? U bent daarover in de vorige debatten vaag gebleven. Bestaat er daarover een akkoord binnen de regering? Zo ja, wat is de timing?

Ten zesde, hoe wilt u het spreidingsplan opnieuw juridisch verankeren, eens het plan er is of eens de routes billijk gespreid zijn, zodat we geen terugkeer krijgen naar het verleden met een totale concentratie?

Ten slotte heb ik nog enkele vragen over de proefdraaihal. U heeft daarover gisteren ook al een aantal uitspraken gedaan. Wat is de timing daaromtrent? Welke initiatieven hebt u terzake al genomen? Wat is het financiële plaatje? Bent u zeker dat die financiering gerealiseerd zal kunnen worden, zowel voor de twee proefdraaihallen – die van de militaire luchthaven en de andere – en de geluidswal voor de militaire luchthaven?

02.06 **Joëlle Milquet** (cdH): Monsieur le ministre, mon intervention se limitera à deux points: d'abord, mes inquiétudes sur vos méthodes de prise de décisions fondamentales pour une région et pour

une politique aéroportuaire; ensuite, j'ai à vous poser une série de questions.

Premièrement, la méthode de gouvernance: on était habitué aux méthodes de l'arc-en-ciel. Apparemment, sous une majorité violette, la cohésion ne me semble pas avoir été renforcée: en effet, je suis toujours étonnée de voir des ministres sortir des plans en solo, sans avoir même discuté, au sein du gouvernement, d'un projet dont on connaît la teneur explosive vu le passé récent de notre pays. Je trouve donc bizarre de lancer ce plan sans avoir au moins passé le cap de discussions inter-cabinets ou d'un Conseil des ministres, et de le présenter comme étant quasiment une décision gouvernementale, alors qu'il ne s'agit à ce stade que d'une proposition.

Deuxièmement, je m'étonne aussi de l'absence de concertation totale avant la proposition de ce plan. Pourtant il semblait logique de faire se concerter et les communes concernées et le milieu associatif concerné et la Région bruxelloise concernée. Vu les différentes réactions à l'égard de ce plan, dont bon nombre sont négatives, on se rend compte que les concertations n'ont pas eu lieu.

Je me base sur les différents milieux associatifs: il suffit de voir les réactions de Bruxelles Air Libre, de l'Union belge contre les nuisances sonores, d'Actie Oostrand, etc. pour se rendre compte que l'adhésion collective associative n'est vraiment pas massive vis-à-vis de votre plan. Ne parlons pas de toutes les motions communales: encore récemment à Zaventem, Bruxelles-Ville, Schaerbeek et autres.

Quant à la Région bruxelloise, je m'étonne que les recommandations décidées par l'ensemble du parlement en juillet 2003, qui proposaient une série d'éléments, comme l'interdiction de tous les vols de nuit entre 23 heures et 6 heures, la limitation des quotas de bruit et l'opposition à tout accroissement de la dispersion des routes, que tout cela n'ait pas été suivi d'effet. A cet égard, autant on entend beaucoup le ministre de l'Environnement bruxellois, autant on entend peu le ministre libéral bruxellois, Daniel Ducarme, sur ce point.

On ne peut donc pas dire qu'il y ait beaucoup de concertation sur ces différents éléments. Or, dans un dossier aussi délicat, pour suivre des méthodes de bonne gouvernance, il me semble que la concertation eût été nécessaire, voire indispensable. Après, cela devient un peu tard, même s'il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Troisième élément d'inquiétude concernant votre méthode: ce sont les bases sur lesquelles votre plan de survol aurait été déterminé. Une controverse scientifique et technique s'élève sur l'analyse des nuisances sonores et du nombre de

vols dans le cadre de l'utilisation de la route Onkelinx. En effet, apparemment – mais on ne sait jamais ce qui est fiable ou non – sur base d'une étude de la société Atech, demandée par le ministre de l'Environnement de la Région bruxelloise, il apparaîtrait que le nombre moyen de vols serait de quasiment 4,4 avions par nuit au lieu de 3,2, avec des pointes jusqu'à 7 ou même 10 au cours d'une même nuit. Ma première question est de savoir si c'est bien vrai. Les normes acoustiques ne semblent pas non plus être respectées: on fait état de dépassement dans 90 % des cas.

Sur ces éléments, je vous demande comment vos constats peuvent à ce point diverger d'autres constats. Ne serait-il pas temps d'utiliser des méthodes d'analyse plus fiables et plus coordonnées?

Dans la foulée, comment peut-on prétendre à une évaluation correcte des zones lorsqu'on sait que pour certaines d'entre elles, notamment la zone 3, il ne semble pas y avoir beaucoup de sonomètres installés afin d'apporter des appréciations exactes de la nuisance du bruit?

A ce sujet, il faudrait pouvoir arriver à des bases scientifiques plus fiables et plus stables, unanimement reconnues et partagées. Jusqu'à présent, entre les analyses des uns et des autres, on ne voit pas clair sur les outils vraiment fiables pour fonder une politique.

Autre questionnement sur la méthode. Je suis dans l'opposition mais je sais quand même lire les accords de gouvernement. Y était souligné le fait que toute décision devait se prendre après une évaluation précise des zones survolées, commune par commune, quartier par quartier, aboutissant ainsi à un cadastre objectif du bruit. A ce stade, cela n'a pas été fait, alors qu'il était indispensable d'y parvenir.

Je me pose dès lors la question de savoir pourquoi une telle précipitation. De plus, si vous décidez de respecter désormais la déclaration gouvernementale, quelle procédure allez-vous mettre en œuvre pour organiser ce cadastre de manière objective et concertée avec les différents pouvoirs responsables – les communes, la Région bruxelloise et autres?

Ensuite, toujours en termes de questionnement sur la méthode, il est vrai que l'on peut beaucoup gloser ou parler à l'envi des notions de dispersion et de répartition équitable. En tout cas, un élément nous a frappé dans l'accord gouvernemental: on n'y a jamais utilisé le terme "dispersion". On y parle de répartition équitable des nuisances, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

En ce qui concerne la répartition équitable des

nuisances, pour nous, l'équité n'est pas de disperser sur les zones les plus peuplées des nuisances que l'on pourrait réduire sur des zones beaucoup moins peuplées, en touchant dès lors beaucoup moins de citoyens. Sur ce point, nous avons une divergence de la notion d'équité. Par ailleurs, je ne suis pas certaine que l'équité consiste à déplacer un problème pour le créer ailleurs – là où, évidemment, cela fait moins mal, électoralement s'entend!

Il me semble qu'une vision équitable des choses serait de rassembler tous les acteurs. Il est vrai que le problème n'est pas simple et aucune solution miracle n'existe – j'en conviens – mais je ne crois pas que les méthodes utilisées permettent un véritable traitement équitable de ces éléments. Dès lors, il faudrait peut-être reprendre ce dossier à zéro.

J'en arrive à ma demande et donc à une question sur la suite des événements. Sur base de tous ces constats et de cette inquiétude sur les méthodes, les problématiques des vols de jour comme de nuit à Bruxelles et du développement de l'aéroport de Zaventem, méritent une vision concertée et surtout des solutions stables. On ne peut plus se permettre d'avoir des plans changeant sans arrêt, ce qui aboutit à créer une insécurité juridique pour les différents acteurs, avec le cas échéant le lot d'incertitudes économiques sur la politique immobilière de la région. Par ailleurs, on ne peut pas jouer constamment avec les citoyens en les faisant survoler, moins survoler, plus survoler, et cela en quelques mois.

Par conséquent, si l'on veut une solution stable et équitable pour tout le monde, la meilleure chose serait de retirer ce plan qui n'a, jusqu'à ce stade en tout cas, pas reçu l'aval du gouvernement et de repartir à zéro en réunissant tous les acteurs autour de la table. Cela demanderait une nouvelle méthode se basant sur une détermination objective d'un cadastre du bruit. Pour cela, comment agir pour que ce soit une base objective, partagée par tous?

Ensuite, un des éléments manquant – et qui semble être souhaité par tout le monde – est que l'on ne puisse plus être juge et partie en même temps. Dans l'analyse objective des nuisances sonores, il faudrait que l'on puisse mettre sur pied le plus rapidement possible un organisme public indépendant de BIAC et de Belgocontrol. Cet organisme veillerait au respect des dispositions relatives aux nuisances sonores et pourrait dès lors élaborer une méthode respectée et acceptée par tous, enfin objective et unanimement reconnue.

Les deux autres éléments pour l'avenir sont les suivants. D'abord, ne serait-il pas opportun de faire le lien entre les décisions que nous allons prendre

et les choix transparents que l'on va opérer sur le plan du développement, le cas échéant, de l'aéroport de Zaventem? Ensuite, lorsque l'on voit ce qui se passe entre Air France et KLM ainsi que les discussions pour le choix d'un troisième aéroport international, ne serait-il pas opportun d'augmenter les concertations avec les Régions et favoriser, dans la foulée, un réel débat sur la politique aéroportuaire, dans l'Europe que nous connaissons? Ces éléments sont effectivement liés et il est vrai que nous ne pouvons réduire ce débat subtil et essentiel à un simple problème de vols de nuit, même si ce problème est fondamental pour le sommeil des Bruxellois et des personnes vivant autour de Bruxelles – et que nous devons aussi en parler.

Or, je ne vois pas vraiment apparaître ces éléments de manière transparente. Il faudrait aborder ces quatre problèmes ensemble.

02.07 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de uitgangspositie van uw spreidingsplan is geïnspireerd op het arrest van het hof van beroep, inzake de maximale spreiding en het recht op minimale hinder voor iedere individuele burger. Dat is een goed uitgangspunt waarachter wij ons scharen.

Vervolgens, mijnheer de minister zei u dat dit plan niet te nemen of te laten is. Over het statuut van het plan zullen wij het nu niet hebben. U hebt nu reeds een aantal reacties genoteerd. Zij zijn gematigd gunstig in de Noordrand, eerder ongunstig in de Oostrand en Brussel spreekt zich nog niet uit. U maakte melding van de nieuwe speler, met name Steenokkerzeel. Ik heb gelezen dat u er gisterenavond de vuurdoop hebt moeten doorstaan.

Na die eerste reacties wens ik u volgende vragen te stellen. Te nemen of te laten, wat betekent dat in wezen voor u? Ziet u nog marges en hebt u daarvoor een bepaalde algemene beleidslijn getrokken? Waar kunt u tegemoetkomen aan een aantal opmerkingen? Te nemen of te laten, wat omvat dat voor u?

Mijn tweede vraag is van essentieel belang. De hele problematiek is in feite ontstaan omdat sommigen het gevoel hadden dat hen onrecht werd aangedaan. Of men dat nu goed vindt of niet, de concentratiebeweging werd terecht als onrechtvaardig beschouwd. Bij de definitieve versie van uw plan zult u ervoor moeten zorgen dat gevoel, bij om het even welke groep, weg te nemen. Een van de fundamentele voorwaarden is volgens mij dat rond de hele luchthaven, zowel op Brussels als op Vlaams grondgebied, dezelfde normen gelden. Hoe ziet u dat, als federale minister? Acht u dat mogelijk? Ik herhaal dat het een fundamentele voorwaarde is en als u die niet kunt vervullen, zult u

altijd links of rechts een gevoel van onrechtvaardigheid laten bestaan.

Voorts sluit ik mij aan bij alle andere interessante vragen die zijn gesteld, maar ik zou wel graag hebben dat u verklaart wat "niet te nemen of te laten" voor u betekent. Hebt u als het ware al iets bijgeleerd? Meent u niet dat de gewestelijke solidariteit moet worden uitgedrukt in dezelfde normen? Alle goede wil ten spijt, zult u anders nooit een goed resultaat behalen.

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Creyf er nog niet is, sluit ik deze vragenreeks af.

Mijnheer de minister, mij daarstraks vroeg u mij gedurende hoelang u mocht antwoorden. Welnu, ik verzoek u uw spreektijd behoorlijk kort te houden. De regeringsleden worden heel vaak geprovoceerd door parlementsleden die zich wel houden aan de tijd – mijnheer Cortois, ik keek niet naar u, ik zou niet hebben gedurfd – maar die binnen die tijd erin slagen twintig vragen af te vuren op de regering. Ik geef een neutraal voorbeeld. Tijdens de vorige legislatuur was dat een specialiteit van mevrouw Brepoels, die u toch ook niet helemaal onbekend is. Wanneer ik dan een opmerking maakte, antwoordde zij meteen dat zich aan de haar toegemeten spreektijd had gehouden, wat uiteraard juist was.

Parlementsleden moeten leren dat, wanneer men aan de leden van de regering vraagt zich aan de hen toegemeten spreektijd te houden, zij zich ook moeten inhouden qua vragen.

Mijnheer de minister, u hebt hier een vijftal vragen. Er was één interpellatie van mevrouw Milquet bij. Als u die in een half uur kon beantwoorden, zal niemand het u kwalijk nemen dat u niet lang genoeg zal hebben geantwoord en dat niemand zal kunnen zeggen dat u hebt overdreven in lengte.

02.08 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, in het dossier van de geluidsoverlast die verbonden is aan de nationale luchthaven wordt uitgegaan van twee bepalende documenten. In eerste instantie is er vanzelfsprekend het regeerakkoord, en ik blijf erbij dat ik gedetailleerd en heel uitdrukkelijk het regeerakkoord op al zijn terreinen heb gevolgd bij de uitwerking van dit plan. In tweede instantie is er een arrest van de rechterlijke macht waarmee wij ook rekening horen te houden, zelfs al zou dat niet iedereen bevallen. Het gaat om een arrest van het hof van beroep. Trouwens, die twee documenten zijn niet tegengesteld. Zij zijn aanvullend en zij corresponderen volledig met elkaar. Zij pleiten, zoals Hans Bonte heeft gezegd, voor een billijke spreiding, in die zin dat de rechter niet heeft gezegd dat er rekening moet worden gehouden met

de bevolkingsdichtheid. Ik heb in deze commissie al gezegd dat ik daarmee in afgeleide wel rekening heb gehouden. Dat is in de commissie al aan bod gekomen.

Mijn plan, collega Bonte, sluit wel degelijk aan bij wat er bepaald is in het regeerakkoord en in het arrest, zowel wat de notie hinder betreft als wat de oplossing betreft inzake het maximaal gebruik van de routes en het maximale gebruik van de pistes. Het verheugt mij vast te stellen dat in de inleiding van de vragen van Willy Cortois beklemtoond werd, en tevens beaamd werd, dat het voorgestelde spreidingsplan duidelijk breekt met het beleid van concentratie en duidelijk rekening houdt met het arrest en met het regeerakkoord. Bij mijn benoeming heb ik onmiddellijk een werkgroep van experts van BIAC, Belgocontrol en het directoraat-generaal Luchtvaart belast met de opdracht een concreet spreidingsplan uit te werken. Dat heeft zonder enige twijfel precies de bedoeling om een grotere vorm van objectiviteit na te streven. Die werkgroep is een onafhankelijke werkgroep.

De stappen die gedaan moeten worden, zijn de volgende. Ten eerste, is er de spreiding van het gebruik van de verschillende banen. Om tot de best mogelijke oplossing te komen wordt gebruik gemaakt van een bepaald model, met name het frequentiemodel. Het effect van die spreiding is merkbaar in de zones die grenzen aan de luchthaven. Dat zijn ook de zones waar de hinder op geen enkele andere wijze gespreid kan worden dan door het gebruik van de verschillende pistes.

Ten tweede, er is de spreiding van de routes. Het uiteindelijke resultaat is een gespreid netwerk van routes, wat ervoor zorgt dat vliegtuigen eens zij zijn opgestegen, zich zeer snel verspreiden over de verschillende zones. Het effect van die spreiding is merkbaar in de verder afgelegen zones rond de luchthaven.

Ten derde, nieuwe operationele voorschriften begeleiden de spreiding, in het vakjargon noise abatement procedures geheten. Zij dienen om de geluidshinder te beperken en te verminderen maar ook om de spreiding te ondersteunen.

Ten vierde, wanneer de eerste twee punten gereed zijn – te weten de spreiding van de banen en de routes – moet worden nagegaan of het beoogde resultaat ook bereikt wordt. Dat is de controle op basis van ernstige metingen die nadien gebeurt. Laten wij dat het derde geluidskadaster noemen. Ik zal straks iets over de twee andere zeggen.

Ten vijfde, indien het tweede kadaster een billijke en grote spreiding weergeeft, dus indien de prognose van de spreiding van pistes en routes een grote spreiding weergeeft, kunnen de geïmplementeerde werkzaamheden ook aangevat

worden. Indien echter tijdens de validatiefase, niettegenstaande voorzichtige voorbereidingen op wetenschappelijk niveau, zou blijken dat er correcties moeten worden aangebracht – ik antwoord daarmee al voor een stuk op de vraag van de heer Cortois – zal ik niet aarzelen die verbeteringen aan te brengen. Ik zal daar trouwens niet op wachten. Ik kom daar nog op terug.

Voor alle duidelijkheid, ik ben nooit vertrokken van het waanidee dat er een ideale spreiding bestaat, of dat een ideaal spreidingsplan kan worden gemaakt waarmee men iedereen gelukkig maakt. Het principe van het spreiden houdt precies in dat men ook mensen die vandaag geen hinder ondervinden toch een stuk van die hinder bezorgt.

Sta mij toe even dieper op het geluidskadaster in te gaan.

Je voudrais d'abord expliquer que le cadastre du bruit est un modèle qui est calculé et non mesuré. Il est le résultat du calcul fait par un modèle mathématique: "Integrated Noise Model", dont on parle dans mon plan. Le calcul tient compte du nombre de vols, des types d'avions, des routes suivies et de la fréquence de survol et tout cela à chaque endroit autour de l'aéroport.

Les conditions de bruit sont projetées sur une carte reproduisant de la manière la plus objective possible la dispersion géographique des nuisances sonores durant une période déterminée et cela, sur un niveau d'unité le plus petit possible, même maison par maison.

Autrement dit, le calcul des contours de bruit sur base du modèle INM permet d'identifier au niveau des quartiers et des maisons, la dose de bruit ou la charge sonore subie dans cette zone. Le modèle, à son tour, est validé par des mesures de sonomètres permettant de refléter la situation sonore à un point précis. Cependant, chaque année, l'INM, en tant que modèle scientifique, est validé par des mesures sonores de terrain. Les écarts entre le modèle et les mesures se trouvent, dans l'intervalle, acceptables.

Het is misschien de tiende keer dat ik het zeg, maar ik heb een onvoorstelbare eerbied voor dit orgaan. Ik wil het desnoods honderd keer zeggen. Zij die beweren dat ik een plan heb opgesteld zonder rekening te houden met een geluidskadaster zoals bepaald in het regeerakkoord, zijn ofwel te kwader trouw ofwel vergissen ze zich gewoon. Het is duidelijk een van de twee. Er is wel degelijk een geluidskadaster opgesteld.

Mijnheer de voorzitter, ik heb het al verschillende keren gezegd. Ik ga het nu nog eens officieel deponeren. Het kan door iedereen worden

geraadpleegd op het web. Het is uitgebreid. U kunt er woning per woning op controleren.
(...)

Het is al een kopie.

Ik heb ondertussen met de gewesten zonder enig probleem afgesproken om nogmaals die meting te doen, op basis van de reële metingen die ook in een INM moeten worden gestoken.
(...) vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om te zeggen dat het geluidskadaster niet helemaal juist was, zat in de map van collega Gosuin een meting van de route Onkelinx – waarop ik straks terugkom – die juist op basis van het verfoeilijke INM-model werd gehouden. Er is gewoon geen ander model.

Les trois réseaux de sonomètres (BIAC, AMINAL et IBGE) ont fonctionné en permanence depuis l'accord du 24 janvier 2003. Les résultats peuvent être consultés auprès des entités respectives.

Zoals gezegd wordt op dit ogenblik een tweede geluidskadaster opgemaakt. Een bevestiging van het huidige geluidskadaster wordt op basis van die metingen gedaan. Er zal een tweede geluidskadaster komen om de vooruitzichten van de nieuwe routes en de nieuwe pistes uit te rekenen op basis van weer dezelfde methodes zoals het eerste geluidskadaster heeft gedaan.

Le calcul des contours de bruit pour l'évaluation des nouvelles utilisations de pistes et de nouvelles routes ainsi que des procédures est en cours. Mais le temps de calculer requis par cette méthode pour le schéma sélectionné est de quatre semaines. Les premiers résultats sont attendus pour la fin octobre. Je voudrais encore souligner que, pour arriver à une dispersion de l'ensemble des vols, d'une façon la plus équitable possible, le INM est un moyen indispensable. Il n'existe pas d'autre alternative disponible.

Het geluidskadaster is een zeer belangrijk element van het stappenplan. Om de volgende stappen voor te bereiden, heb ik op eigen initiatief alle geluidsspecialisten van de Gewesten uitgenodigd om kennis te maken met de meest recente wetenschappelijke ontwikkelingen in de aanpassing van het geluidskadaster. De eerste reacties van de specialisten zijn positief. Wanneer eind oktober, of mijns inziens ten laatste midden november, de aanpassingen zijn gerealiseerd en het tweede geluidskadaster zal worden aanvaard, verwachten we dat de volgende stap eruit zal bestaan dat de Gewesten starten met het overleg omtrent de geluidsnormen. Ik heb steeds gezegd, en ook in deze commissie, dat inzake het juist vastleggen van de routes ik dit ook in overleg met de Gewesten zal doen. Dit heeft immers rechtstreekse gevolgen voor het vastleggen van de geluidsnormen. Collega

Cortois, het spreekt voor zich dat dit de achillespees van heel deze materie is. Men moet immers tot gelijke geluidsnormen kunnen komen voor Vlaanderen en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het resultaat van dit overleg is wellicht een van de belangrijkste sleutels van het hele plan.

Iedereen die bij deze problematiek betrokken is, doet er zijn voordeel mee om tot een harmonisering van de geluidsnormen te komen en om mee te werken aan een evenwichtige oplossing. Het is ondertussen duidelijk geworden dat vooraleer een dergelijk plan kan worden gepresenteerd, er eerst een voorbereidende studie dient te gebeuren.

Enkel de gevalideerde resultaten van deze studie kunnen worden meegedeeld aan de betrokkenen. Ik heb met veel betrokkenen contact gehad. Ik wil voor alle duidelijkheid ook dat fabeltje voor eens en altijd uit de wereld helpen. Vooraleer ik met dit plan naar buiten ben gekomen, heb ik wel degelijk grondig overleg gepleegd met de verschillende actoren op het terrein. Ik versta daaronder de bevoegde minister in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de bevoegde Vlaamse minister en alle actiescomités die op dat moment bestonden. Ik heb hen allemaal gecontacteerd en vanzelfsprekend heb ik daarover ook met de partners in de meerderheid overlegd. Het is echter mijn verantwoordelijkheid en ik ben niet iemand die de verantwoordelijkheid zomaar afschuift op anderen.

Comme ministre fédéral, j'ai déjà eu des rendez-vous évidemment avec M. Gosuin, ministre bruxellois de l'Environnement et avec M. Sannen, ministre de l'Environnement dans le Gouvernement flamand.

Actuellement, une concertation permanente est en cours avec les Régions. Sur mon initiative, les spécialistes sonores régionaux et fédéraux vont se réunir pour étudier le progrès des travaux autour du cadastre du bruit. Une communication avec plusieurs associations des riverains concernés et plusieurs acteurs économiques se développe.

Voor ik enkele specifieke situaties bespreek, wil ik even uitleggen dat het spreidingsplan een onvermijdelijke vorm van concentratie moet tolereren. Bij het landen heeft men automatisch een erg geconcentreerde zone die belast wordt, meer dan bij het opstijgen aangezien alle landende vliegtuigen tegenwoordig gedurende een vrij lange periode naar de baan toevliegen. Dat kan niet in zigzag. Ik zou graag vliegtuigen ontwikkelen die anders landen, maar dat ligt niet in mijn mogelijkheden. Opstijgen kan perfect in zigzag. Of dit veilig is, is iets anders, maar landen moet recht gebeuren. Dit leidt zonder enige twijfel tot een concentratie.

Het kan inderdaad wel zijn - ik geef dat toe - dat om te kunnen komen tot een zo groot mogelijke spreiding, men in de praktijk op bepaalde momenten een vorm van concentratie heeft gerealiseerd met het huidige spreidingsplan. Ik ben wel bereid om te zoeken naar oplossingen om dat te milderen, maar het mag natuurlijk de spreiding niet in gevaar brengen. Er zijn een aantal aspecten waarvan ik toegeef dat het huidige spreidingsplan te objectief, bijna te wetenschappelijk is. Bij het afbakenen van die zes zones bijvoorbeeld, heeft men bewust geen rekening gehouden met de reële situatie. Dit kan ook niet anders in zo'n objectief, quasi mathematisch model.

Als men dan op het terrein gaat kijken, ontbreekt daarin voor een stuk het grondlawaai. Door de mensen wordt niet aanvaard dat er een gelijke belasting is van de dag ten opzichte van het weekend. De theoretische zones op het uiteinde van de zes bestaande zones liggen niet altijd zodanig verschillend van elkaar dat men echt kan spreken van aparte zones. Ik heb het dan over de zones 5 en 6. Dit komt ook door het feit dat het verlengde van de pistes 02.20 of 25R07L quasi in een punt samenkomt. De twee zones die daarvan in het verlengde liggen, overlappen elkaar. Dat zijn drie punten die terecht niet in het objectief, mathematische model zijn weerhouden. Ik wil daarmee rekening. Ik engageer mij om dit te laten onderzoeken.

Ik wil nu enkele situaties bespreken. In Perk is er inderdaad sprake van een concentratie in de tijd. Dit is zonder enige twijfel niet aangenaam, maar door de grote beperking op het gebied van capaciteit, veiligheid en techniek ben ik genoodzaakt om maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag overdag het huidige pistemodel te hanteren omdat dit de enige pistecombinatie is - landen op 25R en 25L en opstijgen op 25R - die ongelimiteerd is in capaciteit. Ik moest daarmee rekening houden overdag. Het gevolg was dat de eerste onderzoeken van Brunorr uitwezen dat alles moest worden gecompenseerd in de nacht. Daardoor waren er zones waar alleen dagvluchten waren en zones met alleen nachtvluchten. Dit gaf een dusdanige concentratie van de nachtvluchten dat dit niet bepaald datgene was waarmee ik naar buiten durfde te komen.

Het gaf een schitterend spreidingspercentage, maar het was politiek totaal onverkoopt. Daarom heb ik gepleit voor spreiding in de dag onderling en spreiding in de nacht onderling. In de nacht zijn wij daarin gelukt: vier nachten op de huidige zones en drie nachten op andere zones. Voor de dag ben ik daarin gedeeltelijk gelukt: alleen in die periode waarin ik de mogelijkheid had en dat was inderdaad in het weekend.

Wat Perk betreft zoek ik inderdaad naar een aantal aanpassingen. Ten eerste, omdat het grondlawaaï daar ernstig is. Ik kom daarop straks nog even terug als ik nog tijd heb. Ten tweede, omdat die zones vlak bijeenliggen. Ze zijn eigenlijk voor een stuk overlappend. Op mijn initiatief werkt BRUNORR thans aan een aanpassing van het spreidingsplan. De situatie van de zones 5 en 6 zal aangepast worden. De resultaten kan ik nu nog niet meedelen. Binnen het kader van gelijke spreiding is er nochtans – in tegenstelling tot zone 02 – geen reden om landen op baan 20 uit te sluiten of vertrekken op baan 02 te verbieden. Zone Ø is Zaventem, het is de enige dorpskern die daar lag voordat de luchthaven kwam. Misschien is dat geen juist objectief gegeven, maar het is wel een feit. Alle andere mensen wisten waar ze gingen wonen. Zaventem was er voor de luchthaven er was, maar er zijn ook de technische beperking van die baan en het gebrek aan taxiweg.

Waarom niet landen over Zaventem? Omdat men die piste absoluut nodig heeft om langs de andere kant te landen, waar geen volk woont. Die piste kan niet langs twee kanten tegelijk gebruiken om te landen. Men kan wisselen, maar ik pleit daar niet voor omdat dit een zeer sterke hinder voor Zaventem veroorzaakt. Men kan het niet vergelijken met een andere zone. Als men op het einde van de 25L staat en men spuwt dan raakt men bijna het eerste huis van Zaventem. Dit kan in geen enkele ander zone. Daar is er altijd een veel grotere afstand, ook al is die afstand soms heel klein. Dat zijn ook de aanpassingen die ik in de realiteit moet kunnen inbrengen. Er zijn technische beperkingen en veiligheidsbeperkingen.

J'en viens à l'usage de la route Onkelinx ou, comme ma collègue et moi-même préférons l'appeler, la route du Canal. Le tracé de cette route a globalement été respecté. Cependant, il est actuellement trop tôt pour se lancer dans des discussions portant sur des chiffres précis.

Selon le ministre Gosuin, le nombre moyen de vols de nuit sur cette route est de 4,3 vols. Il s'agit d'un chiffre calculé par l'IBGE sur la période couvrant le mois de juillet et août 2003. Le chiffre annoncé par la BIAC est de 3,2 vols par nuit sur la route "Chièvres-Light". Il a été estimé sur la base des chiffres relatifs au trafic en 2002. La différence entre l'estimation initiale et le chiffre observé peut être expliquée par le fait que le trafic est plus important pendant les mois d'été. De plus, il faut également prendre en considération les variations de la demande sur un an.

A titre indicatif, je peux vous donner quelques chiffres calculés par mon administration. Le nombre moyen de vols par jour sur cette route se situe aux alentours de 3 à 3,5 vols. Nous nous situons ici bien loin du chiffre avancé par mon collègue

Gosuin.

De geciteerde cijfers zijn gemiddelden en benaderen de waarden. Om juiste cijfers te geven over Brussel is het inderdaad nog te vroeg omdat men, mijnheer Laeremans, ook verschillende nieuwe routes heeft ingericht. We hebben niet de gewoonte om – bijvoorbeeld – naar Costa meer dan één route te hebben, dus moeten we die nu opsplitsen. Welke moeten gemiddeld naar dat punt verder weg en welke moeten naar een ander punt verder weg? Als we dat plan hebben gemaakt, zal ik die cijfers van BRUNORR krijgen.

Ik kan u wel de globale indicatieve – niet officiële – cijfers geven over de hoeveelheid vluchten via de routes NIK, COSTA. Chièvres, Light, enzovoort.

Wat betreft de nachtvluchten stel ik vast dat op jaarbasis de Nikki's die vliegen via Neder-Over-Heembeek en Haren, door mijn spreidingsplan gemiddeld een vermindering van 135,2 of 19,3% zullen kennen. De Costa's vliegen via Diegem, Haren en Neder-Over-Heembeek en ook via route 20, langs de Oostrand over Brussel, maar meestal alleen over Neder-Over-Heembeek. Neder-Over-Heembeek is de zone die zonder enige twijfel het minste zal genieten van dit spreidingsplan. Welnu, er zal toch nog 23,7% minder hinder zijn. De Chièvres via Neder-Over-Heembeek, zullen 26% minder nachtvluchten met zich brengen. De Chièvres via het centrum zullen een vermindering van 30,9% inhouden. Dat is via het kanaal, de route Onkelinx, zoals mevrouw Milquet graag zegt.

Dit heeft alles te maken – dat heb ik al vaak uitgelegd – met de noodzaak om ook tot een eerlijke spreiding in Vlaanderen te komen.

Wat de jaargemiddelden voor de dagcijfers betreft, moet men er toch rekening mee houden dat het hier over weekendvluchten gaat, de interessanter zijn. Voor Haren zou dit een vermindering inhouden van 23.970 weekendvluchten, wat 100% is. Voor Neder-Over-Heembeek en Laken zou dit een vermindering met 7.500 of 69,9% weekendvluchten zijn. Voor Evere, Schaarbeek en Sint-Pieters-Woluwe – men noemt daar graag Sint-Lambrechts-Woluwe en waarom ook niet Ouderghem bij – zal het gaan om 10.001 of 75% weekendvluchten minder gaan. Dit zijn indicatieve cijfers.

Hoe bereken ik die cijfers? Ze vliegen minder langs baan 25R, maar ze vliegen wel langs zone 2 en zone 3, ook nog over Brussel, maar het zijn een pak minder vluchten. Zone 1 – Haren en Diegem – geniet daarvan natuurlijk het meeste, wat ook de bedoeling was.

De werkgroep BRUNORR is nu nog bezig met de juiste berekening over de nieuwe routes. De nieuwe routes zijn er nog niet, maar de opsplitsing binnen

het aantal routes zal er komen. Voorlopige cijfers, die een indicatie geven van de spreiding, duiden op een duidelijke vermindering van de geluidshinder boven Brussel. Een cijfer geven is inderdaad gevaarlijk, maar ik heb het toch maar gedaan omdat men er anders toch naar blijft vragen. Dit zijn indicatieve cijfers. De hoeveelheid telt.

Nogmaals, in Brussel vraag ik ter compensatie dat er een betere spreiding gebeurt van de andere dagvluchten waardoor er ook binnen Brussel een grotere solidariteit is en het probleem niet alleen wordt afgewenteld op een klein gedeelte van Brussel, dat de ene keer wel als Brussel wordt beschouwd en de andere keer niet.

Als u weet wat er langs Neder-over-Heembeek passeert en als u weet dat dat beter zal worden uitgewaaid, dan weet u dat de Noordrand nog minder hinder zal ondervinden omdat er daar ook nog meer zal worden uitgewaaid.

Tot slot wil ik antwoorden op enkele vragen die nog niet aan bod waren gekomen. Ten eerste, is er de vraag welke procedure er moet worden gevolgd en in hoeverre er sprake is van juridische verankering. De nieuwe routes, de banen en de selectie van de banen worden gepubliceerd door de bekendmaking ervan in de AIP. Na publicatie zijn deze onderrichtingen en routes bindend voor de luchtvaartmaatschappij en alle betrokkenen. De AIP wordt voorbereid door Belgocontrol en goedgekeurd door ofwel, bij delegatie, het Directoraat-Generaal Luchtvaart, ofwel rechtstreeks door mijzelf. Deze publicatie werd ook opgelegd door het internationaal orgaan van de luchtvaart. Het is evident dat men deze procedure op zich geen juridische verankering kan noemen, maar het is wel de enige die echt bestaat. Toch heb ik in het plan voorzien dat er een onafhankelijke controle is op het naleven van de opgelegde procedure met betrekking tot de problematiek van de geluidshinder.

C'est pourquoi la création d'un organisme public indépendant de contrôle fait partie de mes priorités. Je prévois de prendre des dispositions qui auront pour objectif le renforcement de la mission des régulateurs, auditeurs et inspecteurs de la direction générale du transport aérien pour lui permettre d'assurer le respect des dispositions relatives aux nuisances sonores.

Ceci est mentionné dans le plan de dispersion, tout comme c'est publié dans la presse et mis sur le net.

Ik heb al geantwoord op de vragen over de ILS. Het is wel degelijk de bedoeling om een ILS op de banen 07-L of 25-R te plaatsen om te kunnen landen. Laat mij heel eerlijk zeggen dat de plaatsing van een ILS op baan 25-L geen enkele

meerwaarde oplevert.

02.09 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, als daar kan worden geland, dan kan er ook worden opgestegen boven zone 5. Het is de bedoeling dat dat dan ook omgekeerd gebeurt, dus dat er boven zone 5, in plaats van geland, wordt opgestegen in verschillende richtingen. Dat is toch op termijn de bedoeling?

02.10 Minister **Bert Anciaux**: Boven zone 5 wordt er nu ook al perfect geland en opgestegen. Dat zit ook in mijn plan.

Let wel, in mijn plan heb ik geen nood aan ILS. Voor mijn opvolgers geeft ILS wel al de vrijheid om verdere verfijningen uit te werken. Dat is nuttig om, in geval van noordoostenwind, niet alle hinder alleen op de Oostrand te laten neerkomen. Die hinder komt dan wel vlak boven Brussel, maar wel in hoofdzaak boven een zone waar geen bewoning is, met name onder meer boven het rangeerstation. Maar dat is een discussie voor later.

Op dit moment trekken enkele belangrijke en dringende problemen in verband met de inperking van het grondlawaai mijn aandacht. Zo zal ik mijn collega, de minister van Overheidsbedrijven Johan Vande Lanotte, aanspreken om het autonoom overheidsbedrijf BIAC aan te moedigen om de zich voordoende problemen zo snel mogelijk op te lossen bij de afwerking van het derde lot van de geluidswallen. Ik moet echter in alle eerlijkheid zeggen dat ik daarover vooral met mijn collega Flahaut zal moeten praten. Momenteel vindt er een kleine boycot plaats door het leger. De voorwaarden die de militaire luchthaven oplegt zijn van die aard dat ik begrijp dat BIAC ze eigenlijk niet wilt uitvoeren. Daarvoor moeten wij toch proberen een oplossing te vinden.

Tenslotte is het duidelijk dat de luchthaven in vergelijking met naburige grote luchthavens onvoldoende aansluiting heeft op het spoorwegnet. De aansluiting op het GEN, maar ook de rechtstreekse aansluiting op internationale lijnen, is zeer belangrijk. Vanzelfsprekend – ik dacht dat ik dat al honderd keren had gezegd – ben ik grote voorstander van de aansluiting op de HST. De ontsluiting van de luchthaven is, via de diablo, ook absoluut voorzien in het meerjarenplan van de spoorinvesteringen.

Mijnheer de voorzitter, ik wil gedeeltelijk verwijzen naar een antwoord dat ik vroeger al heb gegeven. Op vragen over de ontwikkeling van de tweede luchthaven heb ik eigenlijk al een antwoord gegeven. Ik wil erop wijzen dat de eerste minister de tweede luchthaven als denkpiste heeft verspreid, in het perspectief van het voorbeeld waarbij Heathrow 's nachts inderdaad sluit, maar wel

eigenaar is van twee of drie andere luchthavens. Ons landje is echter wel iets kleiner. De drukte en de bevolkingsdichtheid zijn bovendien niet van die aard dat ik daarvoor onmiddellijk oplossingen voorzie. Ik sluit die denkpiste echter ook niet uit. Laten wij dat maar rustig onderzoeken. Ik doe daarover vandaag geen uitspraken, omdat daarvoor te weinig gegevens echt bekend zijn.

Mijnheer Bonte, u vroeg naar de weging van de nachtluchten in de week of in het weekend. Ik denk dat dit, wat de nachtluchten betreft, niet echt een probleem is. Wat de dagvluchten betreft, neem ik aan dat mensen die anders ervaren als ze in de week of in het weekend plaatshebben. Ik neem uw suggestie mee en ik wil graag onderzoeken wat dat zou geven als wij daaraan een andere weging zouden geven, met name een weging die driemaal zo zwaar is als de huidige weging die aan de avonden wordt gegeven. De avonden en het weekend zijn de twee momenten waarop de mensen inderdaad het meeste thuis zijn.

De suggesties in verband met grondlawaai neem ik zeer zeker mee.

Ik vind het een morele verplichting van BIAC om de proefdraaihal te realiseren.

BIAC wil de aarden wal realiseren. Het is een probleem van militairen. Mijns inziens zijn daaraan natuurlijk kosten verbonden. Volgens mij moet het echter ook mogelijk zijn om daarvoor de middelen te vinden.

In verband met de rechtbanken kan ik u zeggen dat het niet aan mij is om een procedure uit te stippelen. Ik kan u echter wel zeggen dat men tegen 15 november een uitspraak verwacht in die zaak die op 15 oktober gepleit werd. Met de andere overheden sta ik in permanent overleg. We hebben het overleg over de routes juist nadat het tweede kadaster er zal zijn. Ik heb dat beloofd en ik doe dat ook. Het is immers belangrijk voor de normen.

Ik kom aan het stuk over de regering. Collega's, ik vind dit een vreemde zaak. Ik ben minister met een bevoegdheid en met een verantwoordelijkheid. Ik heb die gekregen. Ik heb niet de aard om mijn verantwoordelijkheid steeds af te schuiven op anderen. Anderen willen dat misschien wel doen. Ik doe dit niet. Ik kan in dit dossier alle beslissingen alleen nemen. Ik ben natuurlijk ook niet van gisteren. Natuurlijk zal ik mij laten indekken door deze regering. Er is echter geen beslissing van de regering als dusdanig nodig. Al deze beslissingen vallen immers perfect onder mijn bevoegdheid. Alleen voor de normen is dit niet het geval. Dat is een bevoegdheid van de Gewesten.

Ik zeg nogmaals dat dit spreidingsplan veel meer beperkingen opgelegd kreeg omwille van

technische zaken, veiligheid en capaciteit. Er wordt soms wel gedacht dat dit spreidingsplan minder veilig is. Ik kan u verzekeren dat een aantal procedures die in andere luchthavens schering en inslag zijn en de algemene regels zijn, in dit plan niet in aanmerking kwamen omwille van de veiligheid. De specialisten van Belgocontrol en van Eurocontrol zeiden immers dat het de gewoonte kan zijn in andere luchthavens, maar dat wij dat risico niet gingen lopen. Ik kan u verzekeren dat daardoor de configuraties van de pistes een heel stuk beperkter zijn. Wie ben ik om te gaan beweren dat dit niet juist is. Ik wil daarin geen enkel risico lopen.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het niet te nemen of te laten is. Wat mij betreft is het wel te nemen of te laten op het gebied van het uitgangspunt. Spreiding is mijns inziens de enige rechtvaardige oplossing die er bestaat. Alle andere verbeteringen die kunnen aangebracht worden zonder het spreidingsprincipe in gevaar te brengen, zijn zaken die ik mee zal opnemen. Ik geef u enkele voorbeelden. Het gaat dan over het gewicht tijdens de weekends. Er is ook het onderzoek of mijn theoretisch model niet in conflict komt met de realiteit doordat de zones 5 en 6 te dicht bijeen liggen. Dat kan misschien ook gezegd worden van de zones 2 en 3. Er is ook nog het grondlawaai.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik net iets te lang geantwoord heb. Ik heb echter toch geantwoord op alle vragen.

02.11 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): Mevrouw de voorzitter, ik wil de minister uitdrukkelijk bedanken voor zijn gedetailleerd antwoord. We hebben op precieze vragen precieze antwoorden bekomen, wat de regel zou moeten zijn in het Parlement.

Vooraf wil ik een deel van mijn verontwaardiging kwijt over degenen die in het dossier een paarsgroene stijl zoeken door te zeggen dat het niet gepermitteerd is dat een minister een voorstel doet zonder regeringen en anderen te consulteren. Ik herinner mij – ik heb het nog nagevraagd – dat de Chabert-route er plots was. Dat was geen regeringsbeslissing. Ze was ook niet nodig aangezien het de bevoegdheid van de minister van Verkeer is. Ik richt mij nu tot collega Milquet. Mijn burgemeester maakt er nu nog altijd een erezaak van dat hij verschrikkelijk veel routes heeft gewijzigd zonder daar ook maar iemand in te kennen. Dat was ook precies een van zijn opties om te vermijden dat er een soort psychose ontstond. Met andere woorden, in het verleden was het de regel om zoveel mogelijk te doen zonder er ook maar één haan naar te laten kraaien. Het is dus wel een stap voorwaarts als we hier vandaag debatten voeren zoals we nu doen, hoe moeilijk en complex het dossier ook is. Het gaat immers toch over een

belangrijk, maatschappelijk gegeven. De Kamer moet dan ook in staat zijn om over dat gegeven te discussiëren. De politiek moet ook in staat zijn om beslissingen over de materie te nemen.

Dit gezegde zijnde, mijnheer de minister, zijn er inderdaad een aantal precieze zaken die hoe dan ook gedeeltelijk moeten worden gekoppeld aan de implementatie van uw plan. Ik heb het dan over het grondlawaai. U gebruikt de woorden "morele plicht van BIAC" om bijvoorbeeld voor proefdraailoosden te zorgen. Het is echter ook een beslissing van de regering. Een regering die beslist, moet haar beslissingen laten respecteren. Als ze dat niet kan, is de beslissing slecht. Dat was ook zo in de vorige regering. In elk geval heeft ook de federale overheid voldoende instrumenten om ervoor te zorgen dat eventuele tegenstand wordt gestopt. Iedereen weet dat het een dure ingreep is. Ik denk evenwel dat ze nuttig en noodzakelijk is om de streek leefbaar te houden.

Ten derde, collega Cortois heeft terecht de vinger gelegd op de achillespees, met name de overeenstemming die er moet zijn tussen de Gewesten, zowel op het vlak van milieunormering als op het vlak van ontsluiting. Ik wil meegeven dat ik zeker nog op dat punt zal terugkomen eenmaal het investeringsplan van de NMBS min of meer vastligt. Er valt immers veel te zeggen over de ontsluiting. Iedereen is weliswaar vóór de ontsluiting, maar ik merk toch dat er hier en daar aarzelingen bestaan om bepaalde keuzes te maken. Keuzes moeten nochtans worden gemaakt over de aansluiting op het internationaal spoorvervoer als over een betere ontsluiting van de luchthaven via het binnenlands spoor- en busvervoer. Op dat vlak ligt er dus nog een pak werk op tafel, dat ook te maken heeft met het leefbaar houden van de regio ten gevolge van de aanwezigheid van de luchthaven.

Ik dring er dus op aan dat er voor die materie overleg wordt opgestart en dat dit overleg misschien ook wordt versneld. Straks wordt er weer over mobiliteit gesproken. Het probleem wordt immers natuurlijk exponentieel groter. Daarom is het nuttig en wenselijk dat er overleg komt. Wat ik nog altijd niet begrijp als ik de streek doorkruis en dichtbij de luchthaven van Zaventem kom, is dat er in bepaalde zones nog altijd verkavelingen aan de gang zijn.

Er worden nog steeds vergunningen toegekend in zones waarvan u en ik en misschien zelfs de rest van Vlaanderen weten dat zij de volgende keer aan de klagmuur zullen staan en terecht hun beklag zullen doen. Dit heeft te maken met ruimtelijke ordening, dit heeft te maken met Vlaamse invulling en de Vlaamse bevoegdheid toepassen in het licht van economische groeipolen. Tot scha en schande van elkeen in die regio moet ik vaststellen dat dit tot op heden nog steeds niet gebeurt. Mijnheer de

minister, ik dring erop aan dat u deze overwegingen in uw achterhoofd houdt bij uw gesprekken met de Gewesten.

02.12 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. U stelt terecht – daar heb ik begrip voor – dat men overdag vastzit aan die combinatie omdat het aantal vluchten zeer hoog ligt en er weinig alternatieven zijn. Dit geldt echter veel minder 's nachts. Wat Perk betreft, bent u bereid te werken aan een aanpassing. Hetzelfde geldt, mijns inziens, voor de Noordrand. Ik vind het niet logisch dat men gedurende vier nachten de ene zone belast en gedurende de andere nachten een andere.

02.13 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Laeremans, zoals u het formuleert is het niet helemaal correct.

02.14 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): De Oostrand krijgt ook vier nachten. Het is een status quo. Dat weet ik ook wel.

02.15 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Laeremans, de vier zones hebben gedurende vier nachten alle last.

02.16 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dat vind ik nu net de verkeerde keuze, mijnheer de minister. Ik blijf erbij dat men voor de 25 à 30 opstijgende vluchten 's nachts alle banen moet gebruiken zodat de last en de rust voor iedereen ongeveer even groot is. Als u Perk sterk ontziet zult u de last terug naar de Noordrand verleggen. Nachtvluchten moeten, mijns inziens, een apart hoofdstuk vormen waarbij gestreefd wordt naar maximale spreiding, niet alleen in locatie maar ook in tijd. Dit is een punt dat we beklemtonen in de motie die we zullen indienen.

Mijnheer de minister, ik dank u voor de cijfers. U had dit aangekondigd in de Senaat. We hebben ze ontvangen. Het is niet de bedoeling u te pakken op details. Deze cijfers geven ons echter een overzicht. Ik begrijp steeds minder waarom men in Brussel zo ongerust is en men zich zo boos maakt. Ik vermoed dat hier een heel andere agenda speelt.

U stelt dat Haren in het weekend een vermindering van 100% last zal hebben. Die last komt in het weekend elders terecht. Het scenario van op de ene plaats –100% op de andere plaats +100% moet u, mijns inziens, nog eens herbekijken. Voor bepaalde gebieden lijkt het me onredelijk tijdens het weekend alles te concentreren.

Wat de HST betreft, hoor ik u graag zeggen dat u een groot voorstander bent van een aansluiting. Dat is noodzakelijk, niet alleen om het aantal vluchten

te verminderen op de korte afstandsvluchten maar ook om Zaventem op lange termijn concurrentieel te houden ten opzichte van andere grotere burens. U zegt dat het opgenomen is in het meerjarenplan. Ik heb daar zo mijn bedenkingen bij. Uw voorgangster mevrouw Durant heeft een studie laten uitvoeren en heeft steeds duidelijk gesteld dat er geen rechtstreekse aansluiting kon komen voor 2020. Mag ik hieruit besluiten dat u haar standpunt terzake niet volgt en wel opteert voor een rechtstreekse verbinding of spreekt u over een onrechtstreekse verbinding via Diabolo. Willen we de concurrentie van Schiphol en Parijs aankunnen, moeten we een rechtstreekse verbinding van de HST met Zaventem aanleggen. Daar is nood aan. Dat is een tweede aandachtspunt in onze motie die we zullen indienen.

02.17 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw de voorzitter, collega's, hoewel hierover geen vraag werd gesteld, wil ik u niet onthouden dat het spreidingsplan het belangrijke element van een compensatiemechanisme in verband met de windcomponenten bevat. In 10% van de gevallen is de windcomponent een noordoostenwind die te sterk is en waardoor men een bepaalde configuratie moet gebruiken, meer bepaald landen op 02 en opstijgen 0707 of 02. Deze belangrijke component zal het spreidingsplan tijdens het weekend voor meer dan 50% door mekaar halen. Alleen al door deze windcomponent zal men 50% van de weekends wel en 50% van de weekends geen hinder hebben. Interessant hé!

02.18 **Joëlle Milquet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications et même une certaine honnêteté qui confirme quelque peu nos appréhensions. A vous entendre - et je ne mets en cause ni votre bonne foi, ni votre volonté d'aboutir - on se rend compte que la méthode a failli et que l'on a largement mis la charrue avant les bœufs. On va concerter, mais après! On va adapter les chiffres en concertation, mais après!

Par ailleurs, ce que vous avez dit sur les nécessités d'adaptation par rapport à une série de paramètres, de zones et de dérives un peu trop mathématiques des modèles, démontre à quel point il faut travailler un modèle qui soit non seulement objectif mais concerté et qui ne puisse plus être mis en cause par quelque acteur qu'il soit, ce qui est encore le cas actuellement. Tant mieux si cela se fait mais cela prouve qu'il fallait plutôt le faire avant!

Comme vous le disiez, le deuxième cadastre de bruit est en cours d'exécution. Il eût été préférable d'attendre son issue pour prendre les décisions liées au plan que vous avez présenté. Mais comme, apparemment, il va être largement modifié,

nous vous laissons le bénéfice du temps qui va maintenant s'écouler pour analyser vos nouvelles propositions.

Vous dites que les données sont fiables, mais j'entends bien que vous faites avec votre cabinet des analyses indicatives, que vous présentez comme des certitudes, et qui sont en contradiction avec d'autres analyses tout aussi objectives sur le dépassement de ce que l'on peut appeler la "route Onkelinx". Je comprends que la ministre n'ait plus tellement envie d'avoir cette paternité-là! Cela prouve qu'il faudrait se mettre d'accord sur les indicateurs. Je peux comprendre que la période d'été a peut-être été propice à un dépassement. Je ne suis pas sûre que vos chiffres soient nécessairement corrects; il faut donc se mettre d'accord sur une méthode claire et objective.

Nous déposerons également une motion de recommandation aux termes de laquelle nous demandons, sur base de l'analyse, de la contestation des bases scientifiques objectives concertées manquantes, de retirer le plan de survol de Bruxelles tel qu'il a été établi. Il faut continuer à travailler pour reprendre ensuite la procédure en lançant les concertations nécessaires avec l'ensemble des acteurs, ce qui semble être le cas.

Nous demandons que l'on puisse s'atteler à la finalisation de ce cadastre du bruit, non technocratique cette fois-ci, en concertation avec l'ensemble des acteurs.

Nous demandons que l'on crée l'organisme public indépendant de BIAC et de Belgocontrol; à ce propos, je me réjouis de constater que vous semblez vouloir le faire le plus rapidement possible.

Pour les deux derniers points, nous aimerions que les décisions soient liées aux décisions claires en ce qui concerne l'avenir de Zaventem et les plans d'exploitation, et à une politique claire au niveau belge, en concertation avec les Régions, en matière de choix aéroportuaire à faire dans le contexte européen changeant et qui peut avoir, pour nous, des retombées sociologiques et économiques importantes. Il faut absolument lier ces dossiers.

C'est l'objet de la motion de recommandation que nous déposons.

02.19 **Willy Cortois** (VLD): Mijnheer de minister, samengevat noteer ik dat het probleem van het grondlawaai inderdaad een aspect is dat niet werd bekeken, maar waaraan thans aandacht zal worden besteed.

De overlapping in het theoretische model van de zones zorgt op het terrein ook nog voor een

probleem, maar ik neem er nota van dat u ook hieraan iets wenst te doen.

Ten derde heb ik begrepen dat u meer gewicht wil geven aan de weekend- en nachtvluchten. Dat lijkt mij een goede redenering.

Ik heb dus geen reden om te twifelen aan uw goede bedoelingen, maar u bent nog niet geland.

Motions

Moties

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

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Joëlle Milquet et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement

- de retravailler les plans de répartition existants de sorte à disperser au maximum les vols, et en particulier les vols de nuit, tant au niveau des zones que dans le temps;
- d'apporter des éclaircissements au sujet desdits plans au moyens de chiffres concrets relatifs au nombre de vols;
- de garantir la réalisation dans les plus brefs délais de la piste de circulation supplémentaire, des nouveaux systèmes ILS et de deux halls d'essai des moteurs nécessaires dans ce cadre;
- de garantir la réalisation dans les plus brefs délais d'une liaison TGV desservant directement l'aéroport de Zaventem.”

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Joëlle Milquet en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering

- de bestaande spreidingsplannen zodanig te herwerken dat de vluchten en in het bijzonder de nachtvluchten zowel op vlak van de zones als in tijd maximaal gespreid worden;
- deze plannen te verduidelijken door middel van concrete cijfers van het aantal vluchten;
- te verzekeren dat de bijkomende taxilaan, de nieuwe ILS-systemen en de twee noodzakelijke proefdraaihallen binnen de korst mogelijke tijd zullen gerealiseerd worden;
- te verzekeren dat de luchthaven van Zaventem binnen de korst mogelijke tijd een rechtstreekse HST-aansluiting krijgt.”

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

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Joëlle Milquet et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement

- de retirer le plan de survol de Bruxelles, tel qu'il a été établi par le ministre Anciaux, c'est-à-dire sans concertation, sans base scientifique objective concertée et sans respecter la teneur des accords gouvernementaux;
- de reprendre la procédure en procédant en tout premier lieu:

- 1) aux concertations nécessaires avec les Régions, l'associatif et les communes concernées,
- 2) à la détermination objective et concrète d'un cadastre du bruit, et ce, avec l'ensemble des acteurs politiques et associatifs concernés,
- 3) à la création, le plus rapidement possible, c'est-à-dire avant la détermination du nouveau plan de survol, d'un organisme public, indépendant de BIAC et de Belgocontrol, veillant au respect des dispositions relatives aux nuisances sonores.

- de considérer que l'équité et la sécurité exigent d'éviter les zones les plus peuplées au profit des zones les moins peuplées;
- de lier la décision sur les vols de jour comme de nuit avec les décisions relatives au plan d'exploitation de l'aéroport de Zaventem;
- de définir de manière claire et stable une politique aéroportuaire en Belgique en liaison et en concertation avec les Régions et sur base de l'évolution du contexte européen.”

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Joëlle Milquet en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Joëlle Milquet en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering

- haar plan voor het overvliegen van Brussel, zoals dat door minister Anciaux werd opgesteld, namelijk zonder overleg, zonder na samenspraak tot stand gekomen objectieve wetenschappelijke basis en zonder inachtneming van de strekking van de regeringsakkoorden, in te trekken;
- de procedure over te doen door in de allereerste plaats over te gaan tot:
 - 1) het nodige overleg met de Gewesten en de betrokken verenigingen en gemeenten,
 - 2) de objectieve en concrete vaststelling van een kadaster van de geluidshinder en zulks, samen met alle betrokken politieke actoren en verenigingen,
 - 3) de oprichting, en dat zo snel mogelijk, namelijk vóór de uitwerking van een nieuw plan

voor het overvliegen, van een van BIAC en Belgocontrol losstaande openbare instelling die toeziet op de naleving van de bepalingen betreffende de geluidshinder.

- er van uit te gaan dat de billijkheid en de veiligheid vereisen dat de dichtst bevolkte gebieden zoveel mogelijk worden vermeden en dat veeleer de dunst bevolkte zones in aanmerking worden genomen;
- de beslissingen over de dag- en nachtvluchten te koppelen aan de beslissingen met betrekking tot het plan voor de exploitatie van de luchthaven van Zaventem;
- een duidelijk en stabiel luchthavenbeleid in België uit te stippelen in overleg met de Gewesten, rekening houdend met de evolutie van de Europese context terzake."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Stijn Bex, Willy Cortois, François-Xavier de Donnée et Daan Schalck et par Mme Camille Dieu.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Stijn Bex, Willy Cortois, François-Xavier de Donnée en Daan Schalck en door mevrouw Camille Dieu.

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

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

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

03 **Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitstel van de nieuwe verkeerswet" (nr. 364)**

03 **Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le report de la nouvelle loi relative à la circulation routière" (n° 364)**

03.01 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, behalve het lijvige dossier van de nachtvluchten, bestaat er nog een belangrijk dossier waar u de komende weken en maanden figuurlijk zal proberen te landen. Dat is het dossier inzake de nieuwe verkeerswet. U hebt op 14 oktober laatstleden zelf aangekondigd dat de nieuwe wet niet zal ingaan op 1 november 2003 zoals oorspronkelijk werd bepaald, maar als ik mij niet vergis op 1 februari 2004. Dat was althans uw intentie.

We hebben daarover de laatste maanden bijzonder veel gediscussieerd in dit Parlement. Het ging daarbij telkens bijna uitsluitend over één aspect, met name de hoogte van de boetes. De wet heeft, naast de boetes, vooral de bedoeling een soepeler systeem te creëren. Iedereen is het erover eens dat

de pakkans moet verhogen omdat een sterke repressie anders geen zin heeft. De grote doelstelling van de wet is volgens mij alles zo soepel mogelijk te organiseren opdat, als de pakkans verhoogt, het systeem van inning zich niet vastrijdt. Naast die boetes heeft men nog de onmiddellijke inning, de minnelijke schikking en het bevel tot betaling, het klassieke artikel 31 waarover zoveel te doen is. Wat de uiteindelijke boetes betreft, gaat het met moeite om 10% van hetgeen aan de bevolking op het gebied van repressie bij overtredingen wordt gevraagd. Iedereen denkt echter dat ze altijd een boete krijgen. Dat is een van de verwarringen die volgens mij heel bewust door sommige collega's de wereld worden ingezonden om de bevolking op stang te jagen en schrik aan te jagen.

Opdat de wet onmiddellijk effect zou kunnen hebben, moeten er nog een aantal zaken gebeuren. Een gedeelte van wat vroeger overtredingen waren, met name het niet betalen bij betalend parkeren, zou worden gedepenaliseerd. Zodoende komen we bij de gemeenten terecht. Ook de politiediensten en parketten moeten voldoende vroeg weten waar ze aan toe zijn om hun acties te kunnen coördineren. Ik denk dat er niemand belang bij heeft dat een wet ingang vindt die onuitvoerbaar blijkt te zijn omdat de diensten die hem moeten uitvoeren niet genoeg op voorhand weten waar ze aan toe zijn.

Ik wens een aantal vragen te stellen en zodoende voldoende druk op de ketel te houden en samen met u na te gaan of, indien 1 februari wordt vooropgesteld, men tegen dan op het terrein wel voldoende klaar zal zijn om de wet goed in te voeren en eventueel na te gaan welke kleine wijzigingen nog nodig zijn zonder van de grote principes, die volgens mij nog altijd goed zijn, af te wijken.

Mijn eerste vraag betreft de gemeenten. De Vlaamse vereniging van Steden en Gemeenten heeft immers ook aan de alarmbel getrokken. Werden de gemeenten al geïnformeerd hoe zij zich moeten voorbereiden om die nieuwe wet in te voeren en een aantal gemeentelijke reglementen op te stellen, minstens wat betalend parkeren betreft, opdat ze klaar zouden zijn op 1 februari of op een andere datum. Werd er al voorlichting gegeven? Indien niet, wanneer zal dat gebeuren?

Een tweede belangrijke vraag is volgens mij voor welke categorieën overtredingen het mogelijk blijft de onmiddellijke inning te vragen. Zijn de politiediensten er wat dat betreft klaar voor? Uiteindelijk wijst iedereen altijd naar de minister van Mobiliteit om over die wet te debatteren. De verantwoordelijkheid van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken lijkt mij minstens even groot. U bent de minister die de hoofdschrijver zal zijn van een aantal koninklijke besluiten; vandaar

dat de vragen hier worden gesteld. Op welk niveau wordt dit voor de politiediensten gecoördineerd? Komen er nog koninklijke besluiten en ministeriële richtlijnen of zullen het de parketten zelf zijn die instructies geven, bijvoorbeeld in verband met de onmiddellijke inning, zodat ze in alle politiezones een gelijkwaardige en gelijkaardige manier wordt ingevoerd? Wat is de stand van zaken in dat verband?

Ten derde, wanneer verschijnen de koninklijke besluiten die de hoogte van de onmiddellijke inning, de minnelijke schikking en de boetes voor de verschillende categorieën van overtredingen bepalen? Zijn er nog andere maatregelen vereist opdat, als de wet op 1 februari 2004 in plaats van op 1 november 2003 ingang vindt, alle spelers op het terrein - gemeenten, parketten, enzovoort - tijdig en op de juiste manier zijn ingelicht en geen chaos zou ontstaan.

03.02 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw de voorzitter, ik zal onmiddellijk antwoorden op de specifieke vragen.

De wet van 17 februari 2003 houdende de verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid is op 25 februari 2003 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Gemeentebesturen mogen worden geacht van deze publicatie op de hoogte te zijn en kunnen dan ook bezwaarlijk beweren niet te weten welke overtredingen niet langer strafrechtelijk zullen worden vervolgd. Ook werd in de folder omtrent het gebruik van de nieuwe parkeerschijf die aan alle gemeentebesturen werd verzonden, vermeld dat inbreuken op de blauwe zonereglementering niet langer strafrechtelijk zullen worden vervolgd en dat de gemeentebesturen bijgevolg hun retributiereglement zullen moeten aanpassen.

Dat de uitvoeringsbesluiten bij de wet nog niet zijn gepubliceerd, betekent dan ook geenszins dat de gemeentebesturen niet op de hoogte zouden zijn van de nakende depenalisering van een aantal parkeerovertradingen. Het verdagen van de datum voor het in werking treden van de wet tot, 1 februari 2004, geeft de gemeentebesturen meer tijd om hun retributiereglement in die zin aan te passen. Immers, ik stel vast dat op het terrein zelf en niettegenstaande de wet wel degelijk is verschenen, de gemeentebesturen en blijkbaar ook de parketten, politiediensten en dergelijke, het slechts willen geloven als de uitvoeringsbesluiten wel degelijk zijn gepubliceerd.

U weet dat we de uitvoeringsbesluiten niet onmiddellijk konden laten publiceren, omdat we dan met het probleem van de overgangmaatregel zaten. Eigenlijk diende eerst een aanpassing van de wet te gebeuren om dan de uitvoeringsbesluiten aan te passen. Dit leidt op de duur echter tot een

viciëuze cirkel waarin je elkaar blijft volgen. Op een bepaald moment hebben we dan ook de datum vastgelegd en beslist alle problemen samen te brengen en op te lossen.

Zware overtredingen zoals bedoeld in het koninklijk besluit tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad kunnen aanleiding geven tot inning van de som van 150 euro voor de overtreding van de eerste graad, 175 voor die van de tweede graad en 300 voor overtredingen van de derde graad, enkel mogelijk indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft. De overige overtredingen kunnen aanleiding geven tot een onmiddellijke inning van een som van 50 euro per overtreding. Overtreding van artikel 34 paragraaf 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer geeft aanleiding tot een inning van 137,5 euro. De politiediensten zijn hiervoor op het terrein werkelijk niet klaar. Het feit dat dit besluit pas in voege treedt op 1 februari 2004 geeft aan de betrokken ministers, dus zowel de minister van Justitie als de minister van Binnenlandse Zaken, de tijd daaromtrent een aantal richtlijnen voor te bereiden, gericht aan het parket, de lokale politie en de federale politie, en gunt de betrokken actoren de tijd zich de nieuwe wetgeving eigen te maken.

Er heerst tevens nog enige onduidelijkheid met betrekking tot het elektronisch betalen van onmiddellijke inningen. Deze problematiek moet nog worden geregeld door het ministerie van Financiën. Het betreft een louter praktisch probleem. Het systeem van onmiddellijke inning kan daardoor evenwel niet in het gedrang worden gebracht. De inwerkingtreding van de uitvoeringsbesluiten betreffende de onmiddellijke inning en tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad is bepaald op 1 februari 2004, met name de inwerkingtreding van de wet. Ik wens ze natuurlijk zo snel mogelijk te laten publiceren, met inwerkingtreding op 1 februari 2004.

Wat betreft de toepassing van het koninklijk besluit betreffende de overeenkomsten tussen de federale overheid en de politiezones inzake verkeersveiligheid, dient met de minister van Binnenlandse Zaken nog een duidelijke bevoegdheidsafbakening te geschieden. Voor de uitvoering van dit koninklijk besluit is een omzendbrief nodig waarin de procedure wordt uitgelegd, ondertekend door de twee betrokken ministers. Dat is onontbeerlijk voor daaraan op het terrein kan worden gewerkt. Dat moet ik met mijn collega van Binnenlandse Zaken organiseren. We zullen dat snel doen. Er werd een tijdje gedacht dat we daarvoor eerst zekerheid moesten hebben over de financiële middelen, maar dit staat er eigenlijk los van. Daarin is trouwens sowieso voorzien. Ook voor wat betreft het koninklijk besluit betreffende de richtlijnen tot betaling, moeten voor de parketten richtlijnen worden opgesteld.

Ook wat betreft het KB betreffende het bevel tot betaling moeten richtlijnen voor de parketten worden opgesteld. Voorts zal het interministerieel comité voor de verkeersveiligheid, wat gepland is in november 2003 en waarin naast de betrokken ministers ook afgevaardigden van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, de rechterlijke macht en de lokale en federale politie zetelen, de voorbereidingen nauwgezet opvolgen zodat indien nodig tijdig bijkomende afspraken kunnen worden gemaakt opdat de wet van 7 februari 2003 op datum van 1 februari 2004 effectief kan worden uitgevoerd op het terrein.

Ik geef u nog een punt mee waarover ik mogelijks problemen verwacht, namelijk het juridische onderzoek rond de procedure en het verschil in procedure voor dezelfde overtreding afhankelijk van wie of hoe deze werd vastgesteld. Er is ook het probleem van de beroepsmogelijkheid die pas mogelijk wordt na betaling in geval van het bevel tot betaling. Dit is een wijziging waarnaar nog verder onderzoek moet worden gedaan.

Ik denk dat u daarmee een volledige opsomming heeft gekregen van alle mogelijke problemen.

03.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik heb eigenlijk relatief weinig problemen met dit uitstel omdat ik denk dat we alleen de tegenstanders van een goede verkeershandhaving een dienst zouden bewijzen door iets in te voeren waarvoor de mensen op het terrein niet klaar zijn. Ik meen dat het beter iets later maar goed gebeurt dan holderdebolder op 1 november.

U heeft inzake de gemeentebesturen gelijk in theorie maar er is ook het algemeen beeld dat eigenlijk niemand goed wist wanneer de wet zou ingaan. Velen hebben volgens mij al iets klaarliggen. Op het ogenblik dat er op 25 oktober uitvoeringsbesluiten zijn die wel op 1 november ingaan, is het onmogelijk om de reglementen nog op een goede en democratische manier te wijzigen. Ik denk dat terzake ook enige duidelijkheid werd gecreëerd.

Wat de concrete zaken op het terrein betreft, lijkt het mij op alle niveaus zeer belangrijk om de neuzen in dezelfde richting te laten wijzen. Ik denk dat bepaalde politiediensten bijvoorbeeld wat de onmiddellijke inning betreft, geïnformatiseerd zijn en dit heel consequent toepassen. Zij tonen de andere politiezones die dit nog niet doen hoe het wel kan. Er is een bepaalde provinciale eenheid van de federale politie die erin slaagt om 200.000 onmiddellijke inningen per jaar te realiseren. Men besteedt daar anderhalve minuut mantijd per onmiddellijke inning, tot en met het rappel en alles erop en eraan. Dit is eigenlijk bijzonder weinig. Het

gaat echter om een goed geïnformatiseerde dienst en men merkt dat dit in de andere provincies nog niet zo is. Zeker in de lokale politiezones is dit nog niet het geval. Dit heeft enkel met programmatie te maken en niet eens met aankoop van heel veel materiaal. Bovendien gaat het hier om zaken die niet eens onmiddellijk worden ingetikt ter plaatse. Met een zekere investering is er zelfs nog tijdswinst mogelijk.

Hetzelfde geldt voor de parketten. Het parket van Brugge is op een dusdanige manier georganiseerd dat het erin slaagt om met een heel lage seponeringsgraad te werken. Bovendien bedraagt het percentage van doorverwezen zaken die nog voor de politierechter moeten komen minder dan 10%. Mits een goede organisatie en samenwerking met de politiezones is ook vandaag blijkbaar al heel veel mogelijk. Op het terrein merkt men dat zowel politiediensten als parketten de heel goede systemen niet veralgemenen. Blijkbaar heeft men het heel moeilijk om over de muurtjes te kijken zodat systemen, die alles veel gemakkelijker maken, veralgemeend worden toegepast. Het zijn goede experimenten maar men slaagt er niet in om ze op een breder niveau toe te passen.

Als u en uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie de maanden die u nog resten vooral zouden gebruiken om hiernaar te streven dan moet het volgens mij op het terrein mogelijk zijn om tegen 1 februari op een goede manier klaar te staan. Wat betreft de paar praktische problemen die er nog zijn met het bevel tot betaling en eventueel de beroepsmogelijkheid lijken de principes, waarover velen onder ons het eens zijn, mij belangrijker dan de punten en de komma's. Wij moeten terzake proberen op een gezonde manier een oplossing te vinden.

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

04 Samengevoegde vragen van
- de heer **Bart Tommelein** aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 401)
- de heer **Daan Schalck** aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het seniorentarief bij de NMBS" (nr. 454)

04 Questions jointes de
- **M. Bart Tommelein** au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le tarif sénior pratiqué par la SNCB" (n° 401)
- **M. Daan Schalck** au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le tarif sénior de la SNCB" (n° 454)

04.01 Bart Tommelein (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, reeds geruime tijd is er een bijzonder seniorentarief van toepassing bij

de NMBS. Vijfzestigplussers kunnen nu voor 2,5 euro een heen- en terugreis maken tussen twee Belgische stations. Qua prijs is dat uiteraard een lachertje, want een jongere met een go pass betaalt al 4 euro voor een enkele reis en wie de volle pot moet betalen voor een reis van 100 kilometer, bijvoorbeeld van West-Vlaanderen naar Brussel, betaalt heen en terug al gauw meer dan 20 euro.

Prijzdiscriminatie kan gerechtvaardigd zijn door twee doelstellingen, namelijk, ten eerste, extra winst maken wanneer de goedkopere reizigers geen extra kost vormen, bijvoorbeeld voor treinstellen die niet vol zijn en toch moeten rijden, en wanneer deze reizigers de trein niet zouden nemen als ze meer zouden moeten betalen. Ten tweede, is er de solidariteit met bepaalde groepen – in casu de vijfzestigplussers – die te arm zijn om de volle pot te betalen. Dit gunstig seniorentarief is al een tijdje van toepassing en ik had graag vernomen hoe de minister dit evalueert. Welk van de twee doelstellingen vindt de minister het belangrijkste? Zijn er gegevens voorhanden waaruit blijkt dat een van deze doelstellingen werkelijk wordt bereikt? Meer bepaald wat betreft de eerste doelstelling, zijn er gegevens die erop duiden dat treinen op bepaalde momenten niet overmatig vol zitten met vijfzestigplussers die daardoor de volledig betalende reizigers hinderen in hun comfort? Zijn er bijvoorbeeld gegevens voorhanden die erop duiden dat de inkomsten door nieuwe treingebruikers, ouder dan 65, hoger of toch alleszins niet lager zijn dan inkomsten die zouden gehaald worden indien de vijfzestigplussers de volle pot of meer zouden moeten betalen? Wat betreft de tweede doelstelling, zijn er gegevens die erop wijzen dat de meeste bejaarden of vijfzestigplussers die de trein nemen aan dit goedkope tarief, ook echt te arm zijn om dit te betalen? Is een leeftijdsgrens de meest geschikte manier om een onderscheid te maken tussen degenen die het kunnen betalen en niet kunnen betalen?

04.02 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb het echt niet kunnen laten toen ik zag dat collega Tommelein die vraag stelde, om mij daarbij aan te sluiten. Ik heb met zijn collega Somers tijdens de vorige legislatuur over datzelfde onderwerp ook een aantal prettige gedachtewisselingen kunnen hebben.

Ik ben het met het uitgangspunt van de collega al niet eens. Voor mij is ook mobiliteit een basisrecht, dat is mijn uitgangspunt. Ik denk dus dat er nog een belangrijke doelstelling kan zijn om dat soort zaken te doen, naast puur economische en naast het vullen van lege treinen, namelijk mensen via dat soort maatregelen een stukje uit hun

vervoersarmoede te halen. Beschouwen we allen mobiliteit als een basisrecht? Ik wil de vergelijking maken met de sociale zekerheid. Ons stelsel is daar opgebouwd met een tussenkomst in de gezondheidszorg van niet alleen de arme mensen. Op een bepaald ogenblik kan die wat hoger of wat lager zijn, of gediversifieerd, maar ons systeem is erop gebaseerd dat iedereen eigenlijk recht heeft op een vorm van solidariteit. Wat mij betreft, is dat ook zo bij het openbaar vervoer.

Ik refereer aan een ander voorstel dat ooit door een partijgenoot van collega Tommelein werd gedaan, namelijk door toenmalig minister Gabriëls die vanuit een puur economische benadering het voorstel lanceerde om de snelwegen tijdens bepaalde uren enkel te laten gebruiken door mensen die naar hun werk gaan. Dat is het primaat van het geld en de economie op de samenleving in het algemeen. Ik huiver er wel enigszins van. Als de snelwegen ook dichtslibben op andere momenten, is de volgende stap misschien dat iedereen die niet werkt, nooit nog op de snelweg mag. Mijn benadering is enigszins anders, los van de problemen die dat op praktisch vlak met zich mee kan brengen.

Ik denk dat een collega van de kust dit probleem sterker aanvoelt omdat het kusttoerisme van senioren een bottleneck is. Dat is de reden waarom ik een vraag heb over dit onderwerp.

Mijnheer de minister, ziet u het als een doelstelling om gratis openbaar vervoer voor bepaalde categorieën uit te breiden? Wat mij betreft, mogen ze sterk uitgebreid worden indien daarvoor de nodige budgettaire ruimte bestaat. Bestaan er gegevens over een groeiende mobiliteit van bepaalde groepen van senioren dankzij het voordeeltarief?

04.03 Minister **Bert Ancliaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de toekenning van het seniorentarief is vastgelegd in het tweede bijvoegsel aan het tweede beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS. Tegelijkertijd wordt aan de NMBS ter compensatie van het daaruit voortvloeiend verlies aan inkomsten door de federale overheid een vergoeding betaald. Het tarief wordt alleen toegekend in tweede klasse op voorwaarde dat de reis begint na 9 uur van maandag tot vrijdag. Deze urenbeperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen. Tijdens de verlengde weekends van Pasen, Hemelvaartdag en Pinksteren en op de zaterdagen, zondagen en feestdagen tussen 15 mei en 15 september geldt dit tarief niet. Met deze opsomming antwoord ik voor een deel op uw vraag. Het komt erop neer dat het seniorentarief alleen kan gebruikt worden op ogenblikken dat de treinen niet helemaal vol zitten. Om de reizigers zo comfortabel mogelijk naar de kust te brengen tijdens mooie zomerdagen geldt

gedurende de werkdagen van 15 mei tot 15 september een bijkomende beperking in het gebruik van het seniorenbiljet. De heenreis moet beginnen na 9 uur. De terugreis mag slechts na 19 uur aanvangen.

Uit recente marktstudies blijkt dat het seniorenbiljet meer senioren naar de trein heeft gelokt. Ik deel de verkoopsgegevens sinds de invoering op 1 juli 2000 tot augustus 2003 mee. In 2000 waren er 1.964.300 reizen, in 2001 3.987.800, in 2002 4.360.700 en in 2003 tot augustus 2.988.000. Wat de omzet in euro voor dezelfde periode betreft, geef ik de volgende cijfers: in 2000 was de omzet 2.297.900 euro, in 2001 4.651.200 euro, in 2002 5.144.200 euro en in 2003 tot op heden 3.523.600 euro. De gegevens tonen aan dat de omzet sterk gestegen is ondanks de daling van het tarief.

Hoewel er minder kosten zijn per reis, is er dus toch een sterke stijging van de inkomsten. Er zijn evenwel geen gegevens over de verhouding tussen senioren met een laag en die met een hoog inkomen die daarvan gebruik maken.

Ik mijn twee vorige antwoorden maakte ik al gedeeltelijk duidelijk dat de twee mogelijkheden die de heer Tommelein suggereerde allebei zijn gerealiseerd, maar het werkelijk doel van het seniorentarief is vanzelfsprekend de mobiliteit van de senioren te verhogen zodat zij meer deelnemen aan het sociale leven en niet geïsoleerd raken.

Het werkt als dusdanig. Het heeft een belangrijke impact op de mobiliteit van de senioren in de stad.

04.04 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, ik heb er uiteraard geen enkel probleem mee dat wij een bepaalde bevolkingsgroep tot een grotere mobiliteit trachten te bewegen. Enerzijds, besef ik het sociale effect van dat tarief. Anderzijds, ben ik van mening dat er solidariteit moet mogelijk zijn met andere groepen van de samenleving.

Volgens u gaat het hier uiteraard om een solidaire maatregel. Het is echter ook belangrijk dat de andere mensen niet benadeeld worden. U hebt op de vraag in dat verband geantwoord, maar volgens mij rijzen er 's morgens, meer bepaald tussen 09.00 en 10.00 uur, maar ook op andere momenten van de dag, hier en daar een aantal problemen. Er moet ook solidariteit zijn van degenen mensen die niet hoeven te werken ten aanzien van degenen die zich naar het werk moeten bewegen en die op een bepaald moment ook plaats moeten hebben op de trein. Dat is voor mij ook solidariteit. Solidariteit gaat altijd in twee richtingen, mijnheer Schalck, niet in één richting. Dat is ook belangrijk. Men moet solidair zijn met elkaar. Het kan niet dat één groep altijd solidair moet zijn met de anderen. Dan zijn het altijd dezelfde die aan de klagmuur staan of

die overwinnaar zijn.

Volgens u is mobiliteit een basisrecht, maar ik deel uw mening niet, mijnheer de minister. Mobiliteit is inderdaad zeer belangrijk en al het mogelijke moet worden gedaan om de mobiliteit te verbeteren, het is een recht dat zo goed mogelijk moet worden georganiseerd. Persoonlijk twijfel ik echter of het een basisrecht is. Dat is mijn persoonlijke mening.

04.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil ook kort repliceren. Ik noteer dat voor de heer Tommelein mobiliteit geen basisrecht is. Dat is goed om te weten in het debat. Het is iets wat ook wel op andere momenten, niet alleen inzake de NMBS, nog zal terugkomen.

Met dit plan worden twee zaken gerealiseerd. Ten eerste, senioren stappen blijkbaar over naar het openbaar vervoer als het goedkoop is. Wij hebben hetzelfde gezien bij de ambtenaren. De prijszetting van het openbaar vervoer is dus nog altijd heel belangrijk als men mensen de overstap wil doen maken. Ten tweede wordt hiermee een zeker sociaal isolement vermeden.

In verband met dit dossier zal ik niet ontkennen dat er problemen kunnen zijn bij de praktische uitwerking van bepaalde zaken. Maar ik vind het een nogal defensieve reactie om te reageren alsof men dat niet meer zou moeten doen. Volgens mij moet de NMBS terzake offensief handelen en proberen, via het inzetten van dubbeldekstreinen en via een goede uurregeling, meer openbaar vervoer te verzorgen op lange termijn. Dat kan op korte termijn praktische problemen met zich brengen, maar wij mogen er ons niet bij neerleggen dat nu de treinen iets te vol zitten en reageren alsof wij daar totaal niets aan kunnen doen, zij het via investeringen en meer ruimte voor het openbaar vervoer op lange en middellange termijn.

Ik zal niet zo stout zijn om te beweren dat de maatregel eigenlijk een ondersteuningsactie is voor de Oostendse middenstand want dat wil ik collega Tommelein toch niet aandoen.

De voorzitter: Mijnheer Tommelein, u vraagt opnieuw het woord maar in feite mag dat niet. Als u het heel kort houdt, kan ik het toelaten, maar dan moet u er rekening mee houden dat de heer Schalck dan ook nog mag spreken.

04.06 Bart Tommelein (VLD): Dat mag hij.

De voorzitter: Ik kan de heer Schalck niet tegenhouden. Immers, de volgende vraag is van hem en zoals ik hem ken vrees ik dat hij alsdan misbruik zal maken van de situatie.K

04.07 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de

voorzitter, mijnheer Schalck, u probeert met mijn vraag natuurlijk de indruk te wekken dat ik tegen het initiatief zou zijn. Ik heb aan de minister gevraagd naar de evaluatie van een aantal zaken. Ik heb met mijn vraag ook een aantal pijnpunten en problemen naar voren willen brengen. U leidt daaruit af dat ik tegen dit initiatief zou zijn en het helemaal in een verdomhoekje wil steken. Dat is helemaal niet zo. U probeert dat. Dat is natuurlijk uw goed recht. U wil echter een verkeerde indruk van mij geven, mijnheer Schalck. Ik kan dat toch niet aanvaarden.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Schalck, u bent aan de beurt voor uw volgende vraag nr. 446.

04.08 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, het initiatief inzake deze vraag komt van collega De Padt. Hij kon vandaag niet aanwezig zijn in de commissie. Daarom werd de vraag ingetrokken. Uit collegialiteit stel ik voor mijn vraag eveneens uit te stellen. Bovendien is het voor de minister eveneens zinvoller een keer te kunnen antwoorden op deze problematiek.

De **voorzitter**: Dat siert u, mijnheer Schalck. We zullen dat zo organiseren.

05 Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de correctheid van de snelheidsmetingen" (nr. 472)

05 Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'exactitude des mesures de vitesse" (n° 472)

05.01 Willy Cortois (VLD): De snelheid wordt gemeten via RLC-toestellen, opgericht in een RLC-site. Dat betekent in mensentaal dat de meetresultaten opgemeten worden in een toestel op een paal. Dat is toch in Vlaanderen het geval. Als federaal parlamentslid wend ik mij voor mijn vraag tot de federale minister omdat er 197 toestellen in Vlaanderen staan, geen in Wallonië en 1 of 2 in Brussel. Waar zijn wij op federaal vlak mee bezig? U kunt begrijpen dat ik vind dat wij hierover een federaal beleid moeten voeren. Dat gebeurt vandaag niet.

Mijnheer de minister, probeert u, ook in het belang van de automobilist, alle neuzen in dezelfde richting te krijgen? Het federaal beleid zou daarin toch een evenwicht moeten trachten te creëren.

Ik heb nog een vraag in het kader van een strenger beleid tegen hogesnelheidsduivel, waar ik trouwens geen enkele moeite mee heb. In welke mate zijn de controles door de klassieke radartoestellen, vooral

van het mobiele type, echt betrouwbaar? Dat lijkt mij in een rechtsstaat essentieel. Heeft men 30 of 50 km per uur gereden? Wat zijn dan de gevolgen? Mevrouw Moerman schrijft in haar schriftelijk antwoord dat er geen betrouwbaarheid is. Ik stel mij daarover vragen. U kan zeggen dat de radartoestellen in veel landen worden gebruikt, maar dit kan in rechtszaken toch aanleiding geven tot de betwisting van vonnissen. Mijnheer de minister, wat is daarover uw mening? Als de overheid meet, moet ze juist meten. Dat is het minste dat men kan verwachten.

05.02 Minister Bert Ancliaux: Mijnheer de voorzitter, de vraag van de heer Cortois wijst inderdaad op een belangrijk verschil tussen Vlaanderen en Wallonië inzake het handhaven van de snelheidslimiet. Het is inderdaad zo dat de wegbeheerder in Vlaanderen heeft geoordeeld dat vaste camera's essentieel zijn om zwarte punten aan te pakken. De pakkans werd daardoor ook ernstig vergroot.

De wegbeheerder in Wallonië maakt deze keuze niet. Dit is door de wetgever ook zo mogelijk gemaakt. Ik zie dat niet zo negatief. Het is in ieder geval goed voor Vlaanderen. Het is een goede zaak dat wij de verkeersslachtoffers zo klein mogelijk maken en dit helpt in ieder geval. Het is misschien een discriminatie, maar het is zeker niet in het nadeel van Vlaanderen. Het is eerder in het nadeel van Wallonië dat men daar niet veel belang aan hecht.

05.03 Willy Cortois (VLD): U bent als federaal minister geen voorstander van een meer homogeen beleid?

05.04 Minister Bert Ancliaux: Ik wil erop wijzen dat de camera's die aan kruispunten zijn opgesteld – ongeveer 234 in Vlaanderen – door de dienst Meteorologie zijn gecontroleerd en volledig in orde zijn gevonden.

Voor de andere camera's die langs de wegen worden opgesteld, is er vooraf vanzelfsprekend een controle naar de werking gebeurd. Ze zijn allemaal goedgekeurd. Ze moeten dan ook ideaal geplaatst zijn. Dat is een taak van de wegbeheerder. Er kunnen zich daar inderdaad een aantal problemen voordoen. Een aantal specialisten maakt dat ook bekend. Dat heeft op zich echter niets te maken met de juiste meting en ijking die moet gebeuren. Dat behoort tot de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van Economische Zaken.

Als alternatief kunnen mobiele camera's ingezet worden. Mobiele flits-toestellen worden door de federale politie gebruikt. Vanzelfsprekend is ook hier een correcte opstelling van belang. De federale politie gaat bijkomende mobiele radarsysteem in

gebruik nemen. Deze zullen vooral ingezet worden in het Waalse Gewest. Dat is dan weer wel een federale mogelijkheid en bevoegdheid.

De uitspraken van mijn collega Moerman over de juistheid van de vaststellingen door mobiele camera's wil ik verder laten onderzoeken door mijn administratie. Het is echter eigenlijk vrij duidelijk. De toestellen moeten juist zijn. Bij de mobiele toestellen hangt het ook af van het juiste gebruik. Ik las vandaag iets van de u wel bekende verkeersspecialist Johan De Mol. Hij stelde dat het klopt dat er een probleem is met mobiele toestellen voor snelheidsmetingen. In 2 à 3% van de controles kan het fout lopen, vooral als Multanova's of speedguns opgesteld worden in smalle straten. Het kan dan zijn dat het uitgestuurde signaal niet weerkaatst op de rijdende auto, maar op een andere geparkeerde wagen of op een muur. Dit heeft een foute meting tot gevolg. Voor onbemande camera's is er geen enkel probleem. De oplossing is om alle Multanova's te vervangen door digitale toestellen. In Nederland is dat reeds gebeurd. We zullen dat dan ook verder opvolgen.

Ik wil benadrukken dat het mijn belangrijkste bekommernis is dat het aantal verkeersslachtoffers daalt. Dat werd vooropgesteld in het regeerakkoord. Op federale vlak bestaat er ook een draagvlak om hogere boetes op te leggen zoals die zijn vastgelegd in de nieuwe verkeerswet. Om duidelijk te zijn kan ik u nog zeggen dat ik als federaal minister van Mobiliteit natuurlijk wil dat het aantal verkeersslachtoffers in heel het land drastisch daalt. We moeten echter ook beseffen dat de verkeerssituatie fundamenteel verschillend is in het Noorden en in het Zuiden van het land. U weet dat het debat rond de regionalisering van de verkeerswet daarin niet vreemd is.

Ik ben vanzelfsprekend voorstander om het aantal verkeersslachtoffers overal te laten dalen. Ik denk alleen dat het percentage verkeersslachtoffers in Vlaanderen een stuk hoger ligt dan in Wallonië. Het ligt op Europees vlak zeer hoog. Ik denk dat er daar dus meer inspanningen zullen moeten gebeuren. Er gebeuren gelukkig ook reeds meer inspanningen. Er zullen misschien nog extra inspanningen moeten gebeuren. Zoals ik reeds zei, de bijkomende mobiele radarsystemen zullen door de federale politie wel degelijk gebruikt worden. Ze zullen vooral ingezet worden in Wallonië. Dat is dan immers wel een federale beslissing.

*Het incident is gesloten
L'incident est clos*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 16.27 uur.
La réunion publique de commission est levée à
16.27 heures.*