



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

20-04-2005

Après-midi

woensdag

20-04-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Ordre des travaux	1	Regeling van de werkzaamheden	1
Question de Mme Jacqueline Galant au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des véhicules utilitaires" (n° 6394) <i>Orateurs: Jacqueline Galant, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	1	Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van bedrijfsvoertuigen" (nr. 6394) <i>Sprekers: Jacqueline Galant, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Mme Jacqueline Galant au ministre de la Mobilité sur "les assurances automobiles pour les jeunes conducteurs" (n° 6539) <i>Orateurs: Jacqueline Galant, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	2	Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Mobiliteit over "autoverzekeringen voor jongeren" (nr. 6539) <i>Sprekers: Jacqueline Galant, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	2
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les tests de freinage de véhicules en charge" (n° 6494) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	3	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "remtesten van voertuigen in beladen toestand" (nr. 6494) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	3
Questions jointes de	4	Samengevoegde vragen van	4
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le rapport annuel du service de médiation de l'aéroport" (n° 6510)	4	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsdienst van de luchthaven" (nr. 6510)	4
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le rapport annuel du médiateur de l'aéroport" (n° 6547)	4	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6547)	4
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les adaptations apportées au plan de dispersion" (n° 6565)	4	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassingen aan het spreidingsplan" (nr. 6565)	4
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'emploi des langues par le médiateur de l'aéroport" (n° 6567)	5	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het taalgebruik van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6567)	5
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'adaptation récente du plan de dispersion" (n° 6571) <i>Orateurs: Simonne Creyf, Marie Nagy, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Bart Laeremans</i>	5	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de recente aanpassing van het spreidingsplan" (nr. 6571) <i>Sprekers: Simonne Creyf, Marie Nagy, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Bart Laeremans</i>	5
Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "l'avenir des anciennes lignes 126 et 127 de la SNCB" (n° 6541) <i>Orateurs: François Bellot, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	13	Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de vroegere NMBS-lijnen 126 en 127" (nr. 6541) <i>Sprekers: François Bellot, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	13

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

du

MERCREDI 20 AVRIL 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 20 APRIL 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.07 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Ordre des travaux

Le **président**: La question n° 6228 de Mme Pécriaux est retirée.

02 Question de Mme Jacqueline Galant au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des véhicules utilitaires" (n° 6394)

02.01 Jacqueline Galant (MR) : Depuis le 4 avril dernier, une circulaire différencie nettement le véhicule utilitaire de la voiture. Cet ajustement n'est-il pas préjudiciable aux concessionnaires qui prônaient les avantages fiscaux pour vendre leurs 4x4 et aux automobilistes? Allez-vous procéder à une régularisation pour les véhicules en circulation avant le 6 avril? Pourquoi cette date d'entrée en vigueur de la circulaire? Qu'en est-il des camionnettes et autres véhicules utilitaires? La FEBIAC estime que les mesures seront encore plus restrictives l'an prochain. Est-ce vrai?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : A partir du 1^{er} janvier prochain, il ne faudra plus expliquer la situation, qui ne se présentera plus. En janvier, j'avais signalé que les règles en vigueur devaient être respectées et non interprétées de manière minimaliste. A cet effet, aucun délai n'a été prévu. Si c'était le cas, on accorderait encore du temps à ceux qui ne suivent pas les règles en vigueur.

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter**: Vraag nr. 6228 van mevrouw Pécriaux is ingetrokken.

02 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van bedrijfsvoertuigen" (nr. 6394)

02.01 Jacqueline Galant (MR): Sinds 4 april jongstleden maakt een omzendbrief een duidelijk onderscheid tussen lichte vrachtwagens en wagens. Werkt deze aanpassing niet in het nadeel van de autobestuurders en van de concessiehouders die van het fiscale voordeel een verkoopargument voor de terreinwagens maakten? Zal u de toestand van de voertuigen die vóór 6 april in gebruik waren genomen, regulariseren? Hoe staat het met de bestelwagens en de andere lichte vrachtwagens? FEBIAC vermoedt dat volgend jaar nog strengere maatregelen zullen volgen. Klopt dit?

02.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Vanaf 1 januari eerstkomend zal de situatie niet meer moeten worden uitgelegd omdat zij zich niet meer zal voordoen. In januari had ik erop gewezen dat de geldende regels moesten worden nageleefd en niet op een minimalistische wijze mochten worden geïnterpreteerd. Daartoe was in geen enkele termijn voorzien. Mocht dat het geval geweest zijn, dan zou men degenen die zich niet aan de geldende regels houden meer tijd gunnen.

02.03 Jacqueline Galant (MR) : Votre réponse est très approximative. Jusqu'à présent, tous les acheteurs de voitures ont été autorisés à transformer leur véhicule en véhicule utilitaire. Une mesure du ministre des Finances permettait la poursuite de cette pratique, mais vous avez décidé, du jour au lendemain, qu'elle n'est plus autorisée ! Les concessionnaires ont dû modifier subitement leur politique de vente. Il aurait fallu fournir une information claire à ceux qui, jusqu'à présent, étaient autorisés à vendre de tels véhicules.

02.04 Renaat Landuyt, ministre (en français): J'ai seulement voulu préciser les choses. Ce n'est pas parce que les gens ne respectent plus les règles qu'il faut leur donner du temps, voire changer les normes.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Jacqueline Galant au ministre de la Mobilité sur "les assurances automobiles pour les jeunes conducteurs" (n° 6539)

03.01 Jacqueline Galant (MR): Les assureurs automobiles considèrent avec méfiance les conducteurs inexpérimentés, plus enclins à être impliqués dans des accidents.

Cette méfiance, qui se traduit par des primes plus élevées, induit un comportement dangereux. Les parents concluent à leur nom l'assurance en omettant d'indiquer celui de leur enfant comme conducteur principal. En cas d'accident, la compagnie refuse d'indemniser les tiers lésés et conserve à titre de dommage les primes payées jusqu'à ce qu'elle ait pris connaissance des faits.

Ne faudrait-il pas préciser les choses, en permettant aux jeunes conducteurs de bénéficier de primes accessibles ? Les assureurs ne pourraient-ils être plus tolérants à l'égard de ceux qui auraient suivi une formation ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (en français): Pour votre première question, conformément à l'article 3, 1 du contrat type annexé à l'arrêté royal du 14 décembre 1992, la personne qui conduit au moment de l'accident ne joue aucun rôle, à condition que le contrat d'assurance ait été conclu valablement.

02.03 Jacqueline Galant (MR): Uw antwoord is niet erg precies. Alle personen die een voertuig aankochten kregen de toelating om hun voertuig om te bouwen tot een lichte vrachtwagen. De minister van Financiën had een maatregel uitgevaardigd waardoor men dat mocht blijven doen, maar u heeft van vandaag op morgen beslist dat zulks niet meer toegestaan is! De concessiehouders hebben hun verkoopbeleid plotseling moeten aanpassen. Men had degenen die tot dusver dergelijke voertuigen mochten verkopen op een degelijke manier moeten inlichten.

02.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik wou de dingen alleen maar verduidelijken. Het is niet omdat de mensen de regels niet naleven, dat men hen tijd moet gunnen of zelfs de normen moet aanpassen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Mobiliteit over "autoverzekeringen voor jongeren" (nr. 6539)

03.01 Jacqueline Galant (MR): De autoverzekeraars bejegenen de onervaren bestuurders met enig wantrouwen omdat deze laatsten vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn.

Dit wantrouwen wordt vertaald in hogere verzekeringspremies, wat op zijn beurt dan weer tot onverantwoord gedrag leidt. De ouders van jongeren sluiten de verzekering zelf en laten daarbij na om hun kind als voornaamste bestuurder op te geven. Bij een ongeval weigert de verzekeringsmaatschappij de benadeelde derden te vergoeden en bewaart ze de betaalde premies als schadevergoeding totdat ze van de feiten kennis heeft genomen.

Moet een en ander niet beter toegelicht worden zodat de premies voor jonge bestuurders betaalbaar zijn? Kunnen de verzekeraars niet meer tolerantie aan de dag leggen ten aanzien van de jongeren die een opleiding zouden gevolgd hebben?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Wat uw eerste vraag betreft, naar luid van artikel 3, 1, van de modelovereenkomst gevoegd bij het koninklijk besluit van 14 december 1992, speelt het geen enkele rol wie het voertuig op het ogenblik van het ongeval bestuurt, op voorwaarde dat het verzekeringscontract geldig werd gesloten.

Lors de la conclusion du contrat, le nom du conducteur principal réel doit être communiqué. A défaut, le contrat n'est pas valable, sur base du principe "fraus omnia corrumpit", et l'assureur se fera rembourser par le preneur. A l'article 9, 2, du contrat type, il est dit que "lorsque les données du risque sont volontairement tues ou incorrectement communiquées et que cela induit la société en erreur, le contrat est nul."

Le risque d'accident pour un jeune conducteur est quatre fois plus élevé que la moyenne ; son âge est donc considéré comme un élément nécessaire de l'appréciation du risque.

Le système de formation actuel fera l'objet d'une radioscopie, et l'on examinera la possibilité d'introduire un nouveau système, dans lequel les risques d'accident sont réduits. Cela fournira des bases objectives au système de bonus-malus, ce qui contribuera à rendre abordables les primes d'assurance des jeunes conducteurs. Je pense à une sorte de permis de conduire à étapes. Pour le moment, je reçois des propositions en ce sens. Le modèle le plus séduisant est celui d'une association flamande, le VAB – concurrent de Touring – et qui m'a donné un modèle basé sur son expérience, réellement applicable. Pour le reste, j'attends d'autres contacts.

Pour le prix des assurances, c'est le ministre de l'Économie qui est compétent.

Mes collègues font confiance au marché et aux assureurs. Dès que nous disposerons d'éléments concrets, nous pourrons influencer le débat avec les assureurs.

03.03 Jacqueline Galant (MR): Je voudrais que nous soyons informés du «suivi» des travaux. Il vaut mieux œuvrer ensemble plutôt que ne disposer que de la solution de votre cabinet.

03.04 Renaat Landuyt , ministre (*en français*): Pour que le Parlement vote mes propositions, je vous informerai.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les tests de freinage de véhicules en charge" (n° 6494)

Bij het afsluiten van de overeenkomst moet de naam van de eigenlijke voornaamste bestuurder worden meegedeeld. Zoniet, is het contract op grond van het beginsel "fraus omnia corrumpit" nietig en moet de verzekeringsnemer de verzekeraar terugbetalen. Artikel 9, 2, van het modelcontract bepaalt dat wanneer de gegevens in verband met risico's bewust worden verzwegen of foutief worden voorgesteld zodat de maatschappij wordt misleid, het contract nietig is.

Een jonge bestuurder heeft vier keer meer kans op een ongeval dan het gemiddelde; zijn leeftijd wordt dus beschouwd als een noodzakelijk element voor de inschatting van het risico.

De huidige opleiding zal worden doorgelicht en men zal de mogelijkheid onderzoeken om een nieuw systeem in te voeren waarbij de kans op ongevallen beperkt is. Zodoende verkrijgt men een objectieve basis voor het bonus-malus-systeem, wat er mede zal toe bijdragen dat de verzekeringspremies voor jonge bestuurders betaalbaar worden. Ik denk daarbij aan een soort rijbewijs in verschillende stappen. Ik krijg thans voorstellen in die zin. Het meest aantrekkelijke model is dat van een Vlaamse vereniging, de VAB, een concurrent van Touring. Zij heeft een model uitgewerkt dat gebaseerd is op haar ervaring en dat echt in de praktijk kan worden toegepast. Voor het overige wacht ik nog af tot wanneer andere contacten hebben plaatsgevonden.

De verzekeringspremies vallen onder de bevoegdheid van de minister van Economie.

Mijn collega's hebben alle vertrouwen in de markt en de verzekeraars. Als we over concrete elementen beschikken, zullen we op de gesprekken met de verzekeraars kunnen wegen.

03.03 Jacqueline Galant (MR): Ik vraag dat we op de hoogte worden gehouden van de voortgang van de werkzaamheden. Het is beter dat we samenwerken dan dat we ons moeten beperken tot de oplossing die uw kabinet voorstelt.

03.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik zal u op de hoogte houden zodat u mijn voorstellen kan goedkeuren.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "remtesten van voertuigen in beladen toestand" (nr. 6494)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): A partir du 1^{er} octobre 2005, l'efficacité de freinage des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes sera contrôlée à l'aide d'un nouveau test, lors du passage au contrôle technique. La méthode RD permettra de simuler la charge d'un véhicule à vide.

Il apparaît toutefois que les tests posent problème pour les véhicules à vide qui ne peuvent pas atteindre la pression minimale de deux bars. Le ministre prévoit-il un règlement particulier pour ces véhicules, par exemple par le biais d'une attestation du constructeur ou du garagiste ?

Le ministre pourrait-il également préciser pourquoi le test ne tient pas compte de la présence ou de l'absence d'un *ralentisseur* ?

J'aimerais également savoir pourquoi le prix du contrôle est beaucoup plus élevé lorsque le contrôleur doit descendre dans la fosse d'inspection pour placer des répliques des prises de pression.

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): En ce moment, nous cherchons toujours une solution en ce qui concerne le très petit pourcentage de véhicules pour lesquels la pression minimale de 2 bars n'est pas atteinte.

Le test des freins sur rouleaux se fait au point mort. L'effet sur la force de freinage est nul pour les freins moteurs ou freins hydrauliques et négligeable pour les freins électriques.

Le GOCA, Groupement des Organismes agréés de Contrôle automobile, a réalisé un petit film expliquant l'augmentation du prix si le contrôleur doit descendre dans la fosse d'inspection pour placer les prises de pression. Cet organisme prépare également l'organisation de *roadshows* pour les sociétés.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): C'est précisément à l'occasion de ce *roadshow* que le secteur a exprimé ses attentes, estimant que le surcoût n'est pas justifié par l'allongement du délai.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Vanaf 1 oktober 2005 wordt de remdoelmatigheid van voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton met een nieuwe test gecontroleerd tijdens de technische keuring. Met de RD-methode kan de geladen toestand van een leeg voertuig worden gesimuleerd.

Er blijken echter problemen te rijzen voor lege voertuigen waarbij de minimale druk van twee bar niet kan worden bereikt. Zal de minister een regeling treffen voor deze voertuigen, misschien via een attest van de constructeur of garagist?

Kan de minister eveneens verduidelijken waarom er bij de test geen rekening wordt gehouden met de aan- of afwezigheid van een *retarder*?

Graag had ik ook een verklaring gekregen voor de beduidend hogere prijs wanneer de controleur in de werkput moet gaan om de drukmeetpunten aan te brengen.

04.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Voor het erg kleine percentage voertuigen waarbij de minimale druk van twee bar niet wordt bereikt, wordt momenteel nog gezocht naar een oplossing.

Het testen van de remmen op de rollenremmeter gebeurt in neutrale stand. Bij een motorrem of een hydraulische vertrager is het effect op de remkracht nihil en bij een elektrische vertrager verwaarloosbaar.

De GOCA, de overkoepelende organisatie van keuringscentra, heeft een filmpje gemaakt om de hogere prijs wanneer de controleur in de put moet om de drukmeetpunten aan te brengen, te duiden. Ook is de organisatie bezig met het organiseren van *roadshows* voor de bedrijven.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is precies naar aanleiding van die *roadshow* dat er vragen zijn gekomen uit de sector. Volgens de sector zouden de meerkosten niet gerechtvaardigd worden door de extra tijd.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van

sur "le rapport annuel du service de médiation de l'aéroport" (n° 6510)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le rapport annuel du médiateur de l'aéroport" (n° 6547)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les adaptations apportées au plan de dispersion" (n° 6565)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'emploi des langues par le médiateur de l'aéroport" (n° 6567)

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'adaptation récente du plan de dispersion" (n° 6571)

Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsdienst van de luchthaven" (nr. 6510)

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6547)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassingen aan het spreidingsplan" (nr. 6565)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het taalgebruik van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6567)

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de recente aanpassing van het spreidingsplan" (nr. 6571)

05.01 Simonne Creyf (CD&V): Selon la presse, le service de médiation de l'aéroport a traité près de 41.000 dossiers en 2004, contre 2.281 en 2003. Pour les deux premiers mois de cette année, il semblerait que le nombre de plaintes atteigne déjà le cap des 20.000. 13.000 dossiers concernent des plaintes de citoyens alors que le reste porte sur des dépassements des normes sonores constatés par les sonomètres automatiques. Seulement 15% des plaintes proviennent de citoyens néerlandophones.

Dans son rapport annuel, le service de médiation propose d'utiliser de préférence la piste 02.

Le ministre peut-il nous fournir ce rapport annuel ? Les chiffres cités sont-ils exacts ? Comment le ministre explique-t-il l'augmentation exponentielle du nombre de plaintes ? Comment explique-t-il la grande différence entre le nombre de plaintes de francophones et de néerlandophones ? Est-il exact que la moitié des plaintes proviennent de sept familles ? Le ministre peut-il donner un aperçu du nombre de plaintes par commune, accompagné chaque fois du nombre d'habitants francophones et néerlandophones ? Comment le ministre explique-t-il le grand nombre de dépassements des normes sonores constatés par les sonomètres ? Quel sort réservera-t-il à la suggestion du service de médiation visant à utiliser davantage la piste 02 ?

Le 18 avril, le cabinet restreint a décidé de modifier le plan de dispersion. Le ministre peut-il commenter le nouveau plan ? Dans quelles communes les nuisances seront-elles désormais réduites et où augmenteront-elles ? Y aura-t-il plus ou moins de survols de Bruxelles ? Pourquoi n'utilise-t-on pas la route dite du Canal ? Pourquoi demande-t-on la réalisation d'une nouvelle étude ? Quand la loi sera-t-elle prête ? Le ministre peut-il garantir qu'il y aura un consensus entre la Flandre et Bruxelles avant la publication de la loi ?

05.02 Marie Nagy (ECOLO) : Ce rapport contient

05.01 Simonne Creyf (CD&V): Volgens de pers heeft de ombudsdienst van de luchthaven in 2004 bijna 41.000 dossiers behandeld, tegenover 2.281 in 2003. In de eerste twee maanden van dit jaar zou het aantal klachten al oplopen tot 20.000. In 13.000 dossiers gaat het om klachten van burgers, voor het overige gaat het om overschrijdingen die automatisch zijn vastgesteld door de geluidsmeters. Slechts 15 procent van de klachten komt van Nederlandstaligen.

De ombudsdienst stelt in zijn jaarverslag voor om bij voorkeur piste 02 te gebruiken.

Kan de minister ons dit jaarverslag bezorgen? Kloppen de geciteerde cijfers? Hoe verklaart de minister de explosieve toename van de klachten? Hoe verklaart hij het grote verschil tussen het aantal Franstalige en Nederlandstalige klachten? Klopt het dat de helft van de klachten afkomstig zijn van zeven families? Kan de minister een overzicht geven van het aantal klachten per gemeente, met telkens de verhouding in het bevolkingsaantal tussen Franstaligen en Nederlandstaligen? Hoe verklaart de minister het grote aantal overschrijdingen die vastgesteld zijn door de geluidsmeters? Wat zal hij doen met de suggestie van de ombudsdienst om meer gebruik te maken van baan 02?

Op 18 april besliste het kernkabinet om het spreidingsplan te wijzigen. Kan de minister het nieuwe plan toelichten? Welke gemeenten zullen er nu meer en minder worden belast? Zal Brussel meer of minder vluchten krijgen dan in de vorige versie van het plan? Waarom gebruikt men de kanaalroute niet? Waarom bestelt men nogmaals een studie? Wanneer kunnen we de wet verwachten? Kan de minister garanderen dat er voor de verschijning van de wet een consensus zal zijn tussen Vlaanderen en Brussel?

05.02 Marie Nagy (ECOLO): Dit verslag bevat

des informations intéressantes sur le nombre de plaintes, sur des alternatives techniques plutôt que politiques, etc.

05.03 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): On fait circuler des textes que je n'ai pas reçus moi-même.

05.04 Marie Nagy (ECOLO) : Il s'agit du rapport des deux médiateurs, francophone et néerlandophone. Des critères objectifs tels que la densité, le vent ou la sécurité, utilisés dans tous les aéroports européens et même du monde, permettent d'élaborer des propositions de routes.

Les plaintes sont importantes car elles portent sur les conditions d'utilisation des routes et sur la densité de population des zones survolées.

Quel accueil précis avez-vous réservé à ce rapport ? Quelle suite est-elle donnée aux plaintes ?

Je sais que vous aviez le rapport puisque vous avez répondu à Mme Durant, au Sénat, la semaine passée, que vous ne comptiez pas les plaintes.

05.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): M. Touwaide, le médiateur francophone, répond systématiquement en anglais aux réclamations introduites par des néerlandophones à propos des nuisances sonores. J'en ai fait l'expérience personnellement il y a peu. Alors que je lui demandais pourquoi il en était ainsi, il m'a répondu d'un ton particulièrement hautain, et en anglais, que « c'est la langue officielle de la navigation aérienne ». N'est-ce pas là une attitude totalement inadmissible ?

Le ministre a-t-il déjà pris une initiative pour rappeler à l'ordre l'intéressé ? Quelles mesures compte-t-il prendre pour éviter que ce type de comportement inacceptable ne se reproduise à l'avenir ?

Contrairement à son prédécesseur, M. Anciaux, le ministre Landuyt ne nous a toujours pas expliqué en détail quelle est la situation actuelle dans le dossier du plan de dispersion. Je lui avais proposé de fournir aux commissaires un aperçu circonstancié pouvant servir de base à ce débat mais il n'y a donné aucune suite.

Dans ce dossier, les choses bougent beaucoup. Le 18 avril, le Conseil des ministres restreint a approuvé un nouveau plan de dispersion en

belangwekkende informatie over het aantal klachten, over meer technische dan gepolitiseerde alternatieven, enz.

05.03 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Men deelt hier teksten rond die ik zelf niet heb gekregen.

05.04 Marie Nagy (ECOLO): Het is het verslag dat zowel door de Nederlandstalige als door de Franstalige ombudsman werd opgesteld. Aan de hand van objectieve criteria, zoals de bevolkingsdichtheid, de wind of de veiligheid, die door alle Europese luchthavens en zelfs overal ter wereld worden gebruikt, kunnen we mogelijke vliegroutes opstellen.

De klachten zijn een belangrijk element. Ze slaan immers op de routes en de manier waarop deze worden gebruikt evenals op de bevolkingsdichtheid van de gebieden die onder de routes liggen.

Ik zou graag precies vernemen wat uw reactie op dit verslag is. Welk gevolg werd er aan de klachten gegeven?

Ik weet dat u over het verslag beschikte vermits u vorige week in de Senaat aan mevrouw Durant heeft geantwoord dat u de klachten niet bijhield.

05.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Nederlandstalige klachten over geluidshinder worden door de Franstalige ombudsman, de heer Touwaide, steevast in het Engels beantwoord. Ikzelf heb dit onlangs ook ondervonden. Op mijn vraag naar het waarom hiervan, antwoordde hij bijzonder hautain - en in het Engels - dat "het de officiële taal is van de luchtvaart". Dit is toch een volstrekt onaanvaardbare houding?

Heeft de minister al een initiatief genomen om betrokkene tot de orde te roepen? Welke maatregelen zal hij treffen om dit onaanvaardbaar gedrag voortaan onmogelijk te maken?

In tegenstelling tot zijn voorganger, de heer Anciaux, heeft minister Landuyt ons nog altijd niet in detail uiteengezet wat de huidige stand van zaken is in het dossier van het spreidingsplan. Ik had hem voorgesteld om de commissieleden een gedetailleerd overzicht te bezorgen als basis voor dit debat, maar hij is daar niet op ingegaan.

De situatie in dit dossier verandert met grote regelmaat. Op 18 april werd door het kernkabinet een nieuw spreidingsplan goedgekeurd, in uitvoering van het arrest van 17 maart. Het is nu al

exécution de l'arrêt du 17 mars. Il est d'ores et déjà clair qu'une répartition plus équitable des nuisances sonores dues aux avions n'est toujours pas à l'ordre du jour. C'est en particulier la périphérie nord de Bruxelles qui en pâtit. Le ministre flamand, notamment, a déjà réagi très sèchement au nouveau plan, constatant qu'il n'y était tout au plus question que d'un déplacement des nuisances à l'intérieur des zones flamandes. On peut s'étonner que pour Bruxelles, la situation reste au fond inchangée. Peut-être est-ce la raison pour laquelle les négociations sur le nouveau plan se sont terminées si vite. (*Protestations du ministre Landuyt*)

M. Landuyt a affirmé vouloir désormais éviter les nombreuses batailles de procédure dans ce dossier et souhaite couler le nouveau plan dans un texte de loi. Tient-il compte de l'éventualité d'une annulation par la Cour d'arbitrage ?

Quelle est la teneur du nouveau plan de dispersion du 18 avril ? Quelles en seront les conséquences pour les six zones concernées ? Comment fera-t-on pour que Bruxelles assume une part plus équitable des nuisances ? Où en sont les négociations avec les Régions ?

Comment va-t-on tenir compte pour la dispersion des vols de la piste taxi le long de la piste 25L et de l'installation des systèmes d'atterrissage ILS ? Un éventuel ancrage légal peut-il tenir compte des modifications consécutives à l'aménagement d'une nouvelle infrastructure ? Cette nouvelle infrastructure contribuerait-elle à une plus grande alternance dans l'utilisation des pistes, chaque jour et nuit ?

Un recours en cassation a-t-il déjà été introduit contre l'arrêt du 17 mars ?

05.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Fin février de cette année, M. Touwaide m'a remis un projet de rapport. J'ai demandé de fournir dans la version définitive encore plus de détails sur la nature et sur l'origine des plaintes. La commission a récemment débattu du plan de dispersion. M. Touwaide a assisté à la réunion. J'ai constaté le lendemain que son projet de dispersion figurait dans les journaux et était en possession de Mme Nagy, notamment.

M. Touwaide a l'habitude de répondre à toute plainte et le tracé de diverses solutions de rechange concernant les itinéraires de vol lui a

clairement que er nog altijd geen sprake is van een billijker verdeling van de lawaaihinder. Vooral de Noordrand komt er bekaaid van af. Onder meer Vlaams minister Peeters heeft al scherp gereageerd op het nieuwe plan en stelde vast dat er in het plan hoogstens sprake is van een verschuiving binnen de Vlaamse zones. Het valt op dat er voor Brussel eigenlijk niets verandert, misschien is dit de reden waarom de onderhandelingen over het nieuwe plan zo snel afgerond waren. (*Protest van minister Landuyt*)

Minister Landuyt heeft verklaard dat hij de vele procedureslagen in dit dossier voortaan wil vermijden en zou het nieuwe plan in een wettekst willen vastleggen. Houdt hij er rekening mee dat dit dan wel kan leiden tot vernietigingen door het Arbitragehof?

Wat is de inhoud van het nieuwe spreidingsplan van 18 april? Wat zullen de gevolgen zijn voor de zes betrokken zones? Hoe wordt ervoor gezorgd dat Brussel een billijker deel van de lasten op zich neemt? Hoeveel staat het met de onderhandelingen met de Gewesten?

Op welke wijze worden de taxibaan langsheen baan 25L en de plaatsing van de ILS-landingsystemen bij de spreiding van de vluchten betrokken? Kan een eventuele wettelijke verankering rekening houden met veranderingen ten gevolge van de aanleg van nieuwe infrastructuur? Zou die nieuwe infrastructuur bijdragen tot een beter afgewisseld baangebruik tijdens iedere dag en nacht?

Werd er al cassatieberoep ingesteld tegen het arrest van 17 maart?

05.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Eind februari van dit jaar heb ik van de heer Touwaide een ontwerp van verslag ontvangen. Ik heb gevraagd om in de definitieve versie nog meer details te geven over de aard en de herkomst van de klachten. Onlangs werd in deze commissie gedebatteerd over het spreidingsplan. De heer Touwaide was bij de vergadering aanwezig. De dag daarop stelde ik vast dat zijn ontwerpverslag in de Franstalige kranten stond en in het bezit was van onder meer mevrouw Nagy.

De heer Touwaide heeft de gewoonte op elke klacht te antwoorden en heeft het daarnaast ook druk gehad met het opstellen van allerlei

coûté beaucoup de travail. Je comprends qu'il n'ait pas encore disposé de beaucoup de temps pour finaliser son projet de rapport et de rédiger un projet définitif. J'escompte recevoir un aperçu précis de la nature et de l'origine de toute plainte.

Le projet de rapport permet de déduire qu'à chaque modification du plan ou à chaque augmentation de la force du vent, le nombre de plaintes explose. La transmissions de plaintes par la voie du courrier électronique a évidemment pour effet de faciliter la procédure. On observe aussi que les plaintes sont souvent formulées sous un nom d'emprunt.

Environ 85 % des plaintes sont rédigées en français, ce qui ne prouve naturellement pas qu'elles émanent toutes de francophones. Le médiateur répond systématiquement dans la langue du plaignant. M. Touwaide n'aurait réagi qu'une seule fois en anglais, sans doute après avoir supposé qu'il s'agissait d'une plainte émanant d'un fonctionnaire européen. M. Laeremans aurait-il eu vent d'autres cas ?

Si nous examinons les six zones autour de l'aéroport, nous constatons que 11 % des réclamations émanent d'habitants de la zone 1, ce qui correspond à 8 % des réclamants connus à ce jour. 1 % des réclamations et 2 % des réclamants proviennent de la zone 2. La zone 3 représente 75 % des réclamations et 66 % des réclamants. 4 % des réclamations proviennent de la zone 4, où habitent 8 % des réclamants. 7 % des réclamations et 5 % des réclamants proviennent des zones 5 et 6.

Nous nous attendons à recevoir un plus grand nombre de réclamations en provenance des zones 5 et 6 avant que le plan de dispersion ne soit modifié car les habitants de ces zones tiennent compte des articles de presse annonçant d'éventuelles modifications.

Quelque 70 % de tous les dossiers sont basés sur des observations effectuées par des sonomètres automatisés. Ceux-ci n'étant en service que depuis juin 2004. le nombre de réclamations devrait continuer à augmenter en 2005.

La sixième question de Mme Creyf est basée sur un malentendu. La presse a mal compris les intentions du médiateur car celui-ci n'a pas plaidé en faveur d'une utilisation plus intensive de la piste 02.

(En français) J'en arrive à présent aux questions de

alternatieven op het vlak van de vliegroutes. Ik begrijp dat hij nog niet zo veel tijd heeft gehad om zijn ontwerp van verslag te vervolledigen en in een definitieve versie te gieten. Ik verwacht dat ik een nauwgezet overzicht krijg van de aard en herkomst van elke klacht.

Uit het ontwerp van verslag valt wel al af te leiden dat er steeds opnieuw een explosie van klachten is wanneer er een wijziging aan het plan wordt aangebracht of wanneer de kracht van de wind toeneemt. De communicatie van klachten via e-mail werkt vanzelfsprekend drempelverlagend. Opvallend is ook dat de klachten geregeld onder schuilnamen worden verzonden.

Zo'n 85 procent van de klachten is in het Frans opgesteld, wat natuurlijk niet altijd bewijst dat ze van Franstaligen komen. De klachten worden systematisch beantwoord in de taal van de klacht. De heer Touwaide zou maar één keer in het Engels hebben gereageerd, wellicht in de veronderstelling dat het ging om een klacht van een Europees ambtenaar. Misschien heeft de heer Laeremans weet van meer gevallen?

Als we de zes zones rond de luchthaven bekijken, stellen we vast dat 11 procent van de klachten uit zone 1 afkomstig is. Dit stemt overeen met 8 procent van de nu gekende klagers. Uit zone 2 komt 1 procent van de klachten en 2 procent van de klagers. Zone 3 staat in voor 75 procent van de klachten en bevat 66 procent van de klagers. Vier procent van de klachten is afkomstig uit zone 4, die 8 procent van de klagers bevat. Uit zones 5 en 6 komt 7 procent van de klachten, terwijl er 5 procent van de klagers woont.

Wij verwachten dat er meer klachten zullen komen uit zones 5 en 6 voor er iets aan het spreidingsplan verandert, aangezien de bewoners rekening houden met berichten in de pers.

Ongeveer 70 procent van alle dossiers is gebaseerd op waarnemingen door geautomatiseerde geluidsmeters. Deze meters zijn pas actief sinds juni 2004, waardoor een verdere stijging in 2005 kan worden verwacht.

De zesde vraag van mevrouw Creyf is gebaseerd op een misverstand. De pers heeft de bedoeling van de ombudsdienst verkeerd begrepen, want er werd niet gepleit voor een intensiever gebruik van baan 02.

(Frans) Dan kom ik tot de vragen van mevrouw

Mme Nagy sur le rapport.

D'abord, le gouvernement poursuit ses efforts pour trouver le meilleur équilibre entre les intérêts économiques et environnementaux.

Ensuite, le gouvernement ne s'engage pas dans la voie d'une révision. Le nombre de plaintes et de plaignants sont des données factuelles qu'il faut relier et clarifier. Je m'efforce de donner un suivi aux plaintes, mais c'est assez difficile à suivre, pour les plaintes par e-mail notamment. En tout cas, cela nous informe des vrais problèmes des personnes, que nous devons essayer de résoudre.

Pour les suites envisagées par le gouvernement, cela correspond au deuxième volet de ma réponse.

(En néerlandais): Le problème soulevé par M. Laeremans concernant l'emploi des langues au sein du service de médiation ne s'est posé qu'une seule fois. Je ferai savoir au chef du service concerné qu'il ne doit pas répondre directement à des questions posées par des parlementaires pour la bonne et simple raison que cela ne fait pas partie des tâches qu'il doit accomplir. Le service de médiation a clairement pour instruction de répondre en néerlandais ou en français, selon la langue du réclamant. Cela dit, de nombreuses réclamations sont introduites en anglais.

Quelles modifications le gouvernement a-t-il apportées au plan de dispersion ? Nous avons suivi l'arrêt mais il est de ma responsabilité d'attaquer devant la Cour de cassation cet arrêt qui dispose qu'il faut exécuter la décision provisoire de ne pas utiliser la piste 02 comme piste d'atterrissage. Cet arrêt sera d'application jusqu'à ce que le tribunal ait rendu un verdict sur le fond ou jusqu'à ce que le gouvernement ait pris une décision définitive. Il applique les articles 22 et 23 de la Constitution parce qu'il n'existe pas d'autre cadre légal. Ces deux articles prévoient littéralement que le législateur devra élaborer toute disposition ultérieure.

Le tribunal est conscient du fait qu'on est allé très loin en prenant cette décision. Le gouvernement m'a dès lors chargé d'élaborer une loi permettant la rédaction et la mise en œuvre d'un plan de dispersion. Il faut garantir l'équilibre entre le droit à la santé et à une vie privée et familiale, d'une part, et l'intérêt général, d'autre part.

Dans ce dossier, l'intérêt général et les intérêts

Nagy over het verslag.

Vooreerst blijft de regering ervoor ijveren om naar een zo goed mogelijk evenwicht te zoeken tussen de economische en de milieubelangen.

Vervolgens kiest de regering niet voor een herziening. Het aantal klachten en het aantal klagers zijn feitelijke gegevens die aan elkaar moeten worden gekoppeld en moeten worden uitgeklaard. Ik tracht te zorgen voor een goede opvolging van de klachten, maar voor klachten via e-mail, bijvoorbeeld, is dat moeilijk. Op die manier zijn wij echter op de hoogte van de echte problemen van de mensen, die wij moeten trachten op te lossen.

Over de verdere maatregelen die door de regering worden overwogen zal ik het in het tweede deel van mijn antwoord hebben.

(Nederlands) Het probleem dat de heer Laeremans aanhaalde in verband met het taalgebruik binnen de ombudsdienst was slechts eenmalig. Ik zal het hoofd van de dienst erop wijzen dat hij geen rechtstreeks antwoord moet geven op vragen van parlementsleden, want dat behoort niet tot zijn taken. De ombudsdienst heeft de duidelijke instructie om antwoorden te verlenen in het Nederlands of in het Frans, afhankelijk van de taal van de klager. Er komen echter ook veel klachten in het Engels.

Wat heeft de regering veranderd aan het spreidingsplan? Wij hebben het arrest gevolgd, maar het is mijn verantwoordelijkheid dit aan te vechten bij het Hof van Cassatie. Het arrest bepaalt dat de voorlopige beslissing om baan 02 niet te gebruiken als landingsbaan moet worden uitgevoerd. Dit geldt totdat de rechtbank een uitspraak ten gronde heeft gedaan of totdat de regering een definitieve beslissing neemt. Het arrest past artikelen 22 en 23 van de Grondwet toe omdat er geen ander wettelijk kader bestaat. Beide artikelen vermelden letterlijk dat verdere bepalingen door de wetgever moeten worden uitgewerkt.

De rechtbank beseft dat men zeer ver is gegaan met het nemen van deze beslissing. De regering heeft mij dan ook de opdracht gegeven om een wet uit te werken die het opstellen en het uitvoeren van een spreidingsplan moet mogelijk maken. Er moet een evenwicht zijn tussen het recht op privé- en gezinsleven, gezondheid en het algemeen belang.

Er is momenteel een enorme spanning tussen het

particuliers s'opposent et les tribunaux ne peuvent pas se fonder sur des lois pour vérifier si les décisions ont été prises correctement. Chaque pouvoir doit prendre ses responsabilités. Il appartient donc au législateur de déterminer de quelle manière le gouvernement peut prendre ces décisions, après quoi les tribunaux pourront en vérifier la légalité.

L'occupation de l'espace aérien devant être réglée par la loi, les autres instances compétentes sont bien entendu elles aussi tenues de respecter les règles. Aux termes de l'arrêt, la population doit être consultée en la matière.

Quelle est la teneur de la décision provisoire ? La piste 02 ne pouvait figurer dans le plan de dispersion comme piste d'atterrissage. L'arrêt répète expressément que, si le plan de dispersion n'est remis en cause, la piste 02 ne peut pour l'instant être utilisée, en attendant une décision définitive du gouvernement.

Nous avons dès lors modifié le plan de dispersion. Il le fallait dans quatre cas. La piste 02 était utilisée comme piste d'atterrissage un samedi sur deux ainsi que trois demi-nuits par semaine à partir de trois heures. Il s'agit de périodes relativement calmes. Initialement, le système imaginé pour le samedi visait à garantir la tranquillité des habitants de la périphérie nord un samedi sur deux.

Désormais, le rythme appliqué en semaine l'est aussi tous les samedis mais la journée de travail s'interrompt à 14.00 heures. Les pistes d'atterrissage sont utilisées comme avant à partir de 14.00 heures mais les décollages se font par la périphérie Est. En ce qui concerne les trois nuits à modifier, le décollage se fera comme avant mais la *twin* sera utilisée pour l'atterrissage. Cette décision est susceptible d'améliorer la situation car le décollage et l'atterrissage ne génèrent pas les mêmes nuisances sonores. C'est la raison pour laquelle les réactions des gouvernements des régions ont été si modérées.

En attendant, j'ai reçu avant-hier une citation introduite par 3.200 habitants de la périphérie Nord, qui demandent à ne pas subir davantage de nuisances que les habitants de la périphérie Est, conformément à l'arrêt du 17 mars. Cette procédure confirme à nouveau la nécessité absolue d'un plan de dispersion cohérent.

05.07 Simonne Creyf (CD&V): Je souhaite que la présentation à l'aide de cartes ait tout de même lieu

algemeen belang en de private belangen, en rechtbanken beschikken niet over wetten waaraan ze kunnen toetsen of beslissingen op de juiste wijze zijn genomen. Het is noodzakelijk dat iedere macht zijn verantwoordelijkheid neemt. De wetgever moet dus vastleggen op welke wijze een regering die beslissingen kan nemen, waarna de rechtbanken de genomen beslissingen kunnen toetsen aan de wet.

Uiteraard moeten de andere bevoegde instanties ook de regels volgen, de bezetting van het luchtruim moet immers wettelijk worden geregeld. Volgens het arrest moet terzake de bevolking worden bevraagd.

Wat houdt de voorlopige beslissing in? De verplichting gold om baan 02 niet als landingspiste op te nemen in het spreidingsplan. Het arrest herhaalde uitdrukkelijk dat het spreidingsplan niet ter discussie wordt gesteld, maar baan 02 mag voorlopig niet worden gebruikt in afwachting van een definitieve beslissing door de regering.

Dus hebben we in het spreidingsplan wijzigingen aangebracht. Dat was nodig in vier gevallen. Baan 02 werd een zaterdag op twee als landingsbaan gebruikt en verder ook nog drie halve nachten vanaf drie uur. Het gaat om relatief rustige periodes. De oorspronkelijke bedoeling van het systeem op zaterdag was om de bewoners van de Noordrand een zaterdag op twee rust te gunnen.

Nu worden alle zaterdagen opgenomen in het weekritme, waarbij de werkdag duurt tot 14.00 uur. Vanaf 14.00 uur blijven de landingspistes dezelfde als vroeger, maar er wordt opgestegen over de Oostrand. Inzake de drie te veranderen nachten blijft het opstijgen net zoals vroeger, maar zal de *twin* worden gebruikt als landingspiste. Dit kan voor een verbetering van de situatie zorgen, opstijgen en landen zorgt immers niet voor dezelfde lawaaihinder. Daarom zijn de reacties van de gewestregeringen ook zeer gematigd.

Ondertussen ontving ik eergisteren een dagvaarding vanwege 3.200 bewoners van de Noordrand, waarin zij vragen om conform het arrest van 17 maart niet meer overlast te krijgen dan de Oostrand. Dit bevestigt nogmaals de absolute noodzaak van een sluitend spreidingsplan.

05.07 Simonne Creyf (CD&V): Ik pleit ervoor om de voorstelling met kaarten toch te laten plaatsvinden.

En ce qui concerne le rapport du médiateur, je dénonce la sélectivité de l'information fournie aux collègues Ecolo. Nous nous interrogeons également sur le fonctionnement de M. Touwaide. Je suppose par ailleurs que seules les plaintes non anonymes sont déclarées recevables.

Pour la première fois, le contenu de la nouvelle loi m'apparaît clair. Je souhaite au ministre de réussir dans son entreprise mais, pour garantir la sécurité juridique, les décrets semblent également nécessaires. La nouvelle étude est-elle réellement nécessaire pour rédiger la nouvelle loi ? Quel calendrier le ministre a-t-il arrêté ? Je pense que l'optimisme du ministre n'est pas unanimement partagé.

La raison d'être de l'aéroport est remise en question, lentement mais sûrement. Dans le cadre d'une campagne par voie de courrier, le comité d'action de Bruxelles-ville encourage les sociétés à utiliser l'aéroport. Le bien-être d'une région ne peut être menacé par des actions fondées sur le sentiment que les nuisances sont inégalement réparties.

05.08 Marie Nagy (ECOLO) : Le ministre n'est pas clair sur la transparence et le besoin d'information.

Madame Creyf, j'ai demandé au médiateur si je pouvais disposer d'un document, ce qui est normal dans le cadre de l'aide à la décision du côté du gouvernement et dans le cadre du contrôle parlementaire.

Les personnes qui défendent les grands aéroports devraient se rendre compte que l'on se situe dans un contexte international.

La situation n'est pas désespérée : l'aval des deux médiateurs prouve qu'il est possible d'améliorer les choses sans en rester à des considérations purement linguistiques ou communautaires. J'espère que votre idée d'élaborer une loi ne retardera pas encore le processus, notamment en ce qui concerne la mesure du bruit, car il ne suffit pas d'évoquer l'équité, il faut la respecter.

Vous ne donnez qu'une lecture partielle de l'arrêt de la Cour d'appel. Celui-ci postule une modification des normes de vents, que le plan Anciaux a portées à dix nœuds alors qu'elles étaient fixées entre cinq et sept nœuds dans les quarante années précédentes. Si l'on n'en revenait pas à ces normes antérieures, la piste 02 continuerait à être utilisée plus que de raison. Le

Inzake het rapport van de ombudsman ben ik verontwaardigd dat selectief informatie werd gegeven aan collega's van Ecolo. We hebben ook vragen bij het functioneren van de heer Touwaide. Ik neem overigens aan dat enkel niet-anonieme klachten ontvankelijk worden verklaard.

Voor het eerst is me duidelijk wat de nieuwe wet inhoudt. Ik wens de minister veel succes, maar ter wille van de rechtszekerheid lijken ook decreten nodig. Is de nieuwe studie echt nodig om de nieuwe wet te maken? Welke timing hanteert de minister? Ik ga er vanuit dat niet iedereen het optimisme van de minister deelt.

Langzaam maar zeker wordt de bestaansgrond van de luchthaven aangetast. In een briefencampagne ontmoedigt het actiecomité van Brussel-stad maatschappijen om gebruikt te maken van de luchthaven. Het welzijn van een regio mag niet worden ondermijnd door acties die het gevolg zijn van de perceptie dat de last ongelijk is verdeeld.

05.08 Marie Nagy (ECOLO) : Over de transparantie en de nood aan informatie bleef de minister nogal vaag.

Mevrouw Creyf, ik heb de ombudsman gevraagd of ik over een document kon beschikken, wat normaal is voor de regering als hulp bij het nemen van een beslissing en wat ons betreft om onze controleopdracht te kunnen uitoefenen.

Wie voor grote luchthavens opkomt, zou met de internationale context moeten rekening houden.

De toestand is niet hopeloos. De goedkeuring van de twee ombudsmannen bewijst dat het mogelijk is om de toestand te verbeteren zonder in loutere taalkwesties of communautaire beschouwingen te vervallen. Ik hoop dat uw idee om een wet op te stellen het proces niet opnieuw zal vertragen, onder meer wat de geluidsmeting betreft. Het volstaat immers niet om over billijkheid te spreken. Men moet er ook naar handelen.

U heeft zich tot een deel van het arrest van het hof van beroep beperkt. Het arrest gaat uit van een wijziging van de windnormen. In het plan Anciaux werden deze op tien knopen gebracht, terwijl ze de veertig voorgaande jaren tussen vijf en zeven knopen lagen. Als men niet naar de oorspronkelijke normen terugkeert, zou baan 02 ook in de toekomst meer dan strikt noodzakelijk worden gebruikt. Wat

plus regrettable, c'est que la gestion du vol et des routes reste très complexe, ce qui ne garantit pas la sécurité. Vous prenez des risques inutiles en vous enfonçant dans une gestion aussi compliquée.

A mes yeux, cette modification ne répond pas entièrement aux dispositions de l'arrêt. Nous suivrons de près la situation pour aboutir, comme c'est le cas ailleurs en Europe, à une gestion plus normale de l'aéroport.

05.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): En ce qui concerne M. Touwaide, je n'entrerai pas dans le détail. Je pense que la réponse sera dorénavant donnée en néerlandais ou en français. En ce qui concerne la cassation, le ministre ne prend toutefois aucune initiative, contrairement à ce qu'il prétend. Lorsque les francophones ont à l'époque demandé le pourvoi en cassation, celui-ci s'était avéré immédiatement possible. Ce n'est pas le cas pour les Flamands.

05.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): M. Laeremans souhaite-t-il dès lors que je fasse de la politique à la manière des francophones ?

05.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Non, je constate que le pourvoi en cassation n'a pas lieu alors qu'il servirait les intérêts flamands. Le ministre lambine. Il s'est très longuement attardé sur la nouvelle loi alors que je n'ai pas obtenu de chiffres et de pourcentages détaillés à propos des différentes zones. Il est trop facile d'affirmer que la perception changera selon qu'une augmentation ou une diminution est constatée. Nous ne disposons pas d'informations suffisantes pour évaluer correctement le dossier.

Quoi qu'il en soit, les samedis matins et les dimanches soirs sont beaucoup plus denses que les samedis après-midi et les dimanches matins. La périphérie nord peut donc s'attendre à une importante recrudescence des nuisances. Je ne comprends par ailleurs pas en quoi Bruxelles supportera une part plus équitable de la dispersion des vols. C'est l'inverse qui se produira puisque les routes en direction de Chièvres seront déviées le long de la périphérie nord.

05.12 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): M. Laeremans interprète erronément la situation. Celle-ci reste inchangée à cet égard.

05.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Nous poursuivons l'examen de ce dossier. Je n'ai obtenu aucune précision quant à l'évolution des discussions avec les Régions et à l'aménagement

we het meest betreuren, is dat het beheer van de vluchten en de routes erg complex blijft, wat de veiligheid niet ten goede komt. Door het beheer zo ingewikkeld te maken neemt u nodeloos risico's.

Volgens mij beantwoordt deze wijziging niet volledig aan de bepalingen van het arrest. We zullen de toestand van nabij volgen om tot een normaler beheer van de luchthaven te komen, naar het voorbeeld van wat elders in Europa gebeurt.

05.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Wat de heer Touwaide betreft, ga ik niet dieper in op de zaak. Ik geloof dat het antwoord voortaan in het Nederlands of Frans zal worden gegeven. Inzake cassatie doet de minister echter niets, in weerwil van wat hij beweert. Toen de Franstaligen destijds vroegen om in cassatie te gaan, kon dat meteen. Voor de Vlamingen gebeurt het niet.

05.10 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Wil de heer Laeremans dan dat ik aan politiek doe zoals de Franstaligen?

05.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Neen, ik stel vast dat men niet in cassatie gaat als dat het Vlaamse belang zou dienen. De minister treuzelt. Over de nieuwe wet was hij trouwens zeer breedvoerig, maar gedetailleerde cijfers en percentages over de diverse zones kreeg ik niet. Stellen dat de perceptie anders zal zijn bij het stijgen dan bij het dalen, is al te makkelijk. Het ontbreekt ons aan informatie om het dossier ernstig te beoordelen.

In elk geval zijn zaterdagochtend en zondagavond veel drukker dan zaterdagmiddag en zondagochtend. De Noordrand kan dus op een pak bijkomende hinder rekenen. Ik zie ook niet in hoe Brussel nu een redelijker aandeel in de spreading zal krijgen. Het tegendeel is waar, want de routes richting Chièvres zullen worden omgeleid langs de Noordrand.

05.12 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat heeft de heer Laeremans verkeerd begrepen. Er is niets veranderd.

05.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): We onderzoeken die kwestie verder. Over de stand van zaken in de besprekingen met de Gewesten en over de aanleg van bijkomende infrastructuur kreeg

d'infrastructures supplémentaires. J'ai l'impression que le ministre veut éviter toute confrontation avec Bruxelles et craint que la solution provisoire acquière finalement un caractère relativement définitif. Je déplore fortement qu'une dispersion maximale et équitable des vols ne puisse aboutir sous l'autorité de M. Landuyt. Nous resterons attentifs.

05.14 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Permettez-moi de répondre aux questions complémentaires.

En ce qui concerne M. Touwaide, je ne puis que constater qu'il procède en toute transparence. Avant que je puisse entreprendre quoi que ce soit, je dois d'abord obtenir des précisions à propos des plaintes. Pour l'instant, je ne dispose d'aucun rapport à ce sujet.

Quant à la différence entre la loi et l'étude, je puis vous dire que le gouvernement a décidé de demander la réalisation d'une étude globale. Cette étude est en quelque sorte une application de la loi. Il est par ailleurs essentiel que toutes les mesures qui ont été prises dans le cadre du plan de dispersion répondent au prescrit de la loi.

Assisté par un groupe de travail, je me penche actuellement sur les principes qui devraient être ancrés dans la loi. Nous nous inspirons du décret relatif à l'aménagement du territoire et des solutions qui ont été apportées à des problèmes comparables à l'étranger.

La décision que je prends est, tout comme le jugement en référé, inévitablement provisoire. L'arrêt même dispose que la décision définitive devra être prise par le biais d'une autre voie. Le dispositif minimaliste de l'arrêt appelle une réaction minimaliste. Nous analysons à l'heure actuelle les considérants de l'arrêt. S'il y a pourvoi en Cassation, ce sera sur la base d'arguments juridiques et non pas linguistiques.

Je n'ai pas l'intention de toucher aux normes de vent. Depuis mars, ces normes ont changé : pour les pistes 25 et 07 elles sont de 7 et de 20, pour la piste oblique de 5 et de 15.

Les gouvernements régionaux, qui tardent à présenter un plan cohérent, sont responsables des retards encourus dans l'élaboration du plan de dispersion. Le gouvernement fédéral a pleinement exercé ses compétences en la matière, mais nous ne pouvons rien changer sans qu'il n'y ait un accord

ik geen duidelijkheid. Ik heb de indruk dat de minister elke confrontatie met Brussel wil ontwijken en vrees dat de voorlopige oplossing uiteindelijk een vrij definitief karakter zal krijgen. Dat een maximale en billijke spreiding er onder minister Landuyt niet zal komen, betreurt ik zeer. We blijven waakzaam.

05.14 Renaat Landuyt (*Nederlands*): Sta mij toe te reageren op de aanvullende vragen.

Wat de heer Touwaide betreft, stel ik alleen maar een transparante werkwijze vast. Voor ik iets kan doen, moet ik eerst duidelijkheid hebben over de klachten. Vooralsnog heb ik daarover geen verslag.

Over het verschil tussen de wet en de studie, kan ik zeggen dat de regering heeft beslist om een globale studie uit te voeren. Deze studie is een soort toepassing van de wet. Belangrijk is dat werkelijk alle maatregelen inzake de het spreidingsplan de toets van de wet kunnen doorstaan.

Ik ben zelf met een werkgroep aan het bekijken welke principes in de wet moeten worden vastgelegd. Wij vinden inspiratie in de situatie van het decreet over de ruimtelijke ordening en in buitenlandse oplossingen voor soortgelijke problemen.

Dat de beslissing die ik neem voorlopig is, is onvermijdelijk omdat een kort geding altijd een voorlopige situatie inhoudt. Het arrest bepaalt zelf dat de definitieve beslissing via een andere weg moet worden genomen. Wij moeten minimaal reageren op het minimale dispositief van het arrest. Wij analyseren momenteel de argumenten van het arrest. Als er beroep wordt aangetekend bij het Hof van Cassatie, zal dat op basis van juridische gronden zijn en niet op basis van taaloverwegingen.

Aan de windnormen, ten slotte, zal ik niet raken. Sinds maart zijn de normen veranderd: voor de banen 25 en 07 is het 7 en 20, voor de schuine piste 5 en 15.

Het tijdverlies bij de uitwerking van het spreidingsplan ligt aan de regionale regeringen, die maar moeilijk tot een eenduidig plan kunnen komen. De federale regering put haar bevoegdheden in deze zaak helemaal uit, maar wij

des Régions. Vous nous reprochez dès lors injustement de ne pas vouloir mener de concertation.

L'incident est clos.

06 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "l'avenir des anciennes lignes 126 et 127 de la SNCB" (n° 6541)

06.01 **François Bellot** (MR): Un projet de maillage du réseau des voies lentes en Région wallonne est en cours depuis 1996-97. Les lignes 126 et 127 Ciney-Statte-Landenne sont désaffectées depuis des années, mais nombre de sections sont toujours équipées des rails et des traverses. Les communes concernées et les défenseurs des RAVeL militent en faveur du projet cyclable entre Landenne et Ciney.

Le deuxième avenant du contrat de gestion interdit à la SNCB de démonter les lignes ferroviaires désaffectées ; cela s'applique-t-il aux lignes 126 et 127, dont plusieurs sections ont déjà été démontées et aménagées en pistes cyclables ? Quelles sections de ligne ont-elles été cédées à la Région ? La SNCB négocie-t-elle la cession définitive ou en bail emphytéotique des sections concernées par le projet RAVeL et selon quel planning ? Quelle est la date finale de cession complète des lignes 127 et 126 ? Avez-vous connaissance des conclusions d'une étude montrant l'intérêt biologique de la ligne 126, et de la volonté de comités de défense de l'environnement d'empêcher la réalisation de toute voie cyclable dans certaines sections ?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Pour répondre à votre première question, le deuxième avenant au contrat de gestion de la SNCB, adopté le 29 mai 2000, prévoit qu'à titre conservatoire, la société s'engage à ne plus démonter de ligne ferroviaire désaffectée, quelle qu'en soit la raison. Cette disposition concerne toutes les lignes du réseau, à dater de 2000, soit après le démontage de certaines sections de la ligne 127 en 1990. Cette interdiction est aussi limitée par les obligations de sécurité.

Les lignes 126 et 127 ont été désaffectées en 1963 (voyageurs) et 1983 (marchandises). La ligne 127 a été partiellement démontée durant les années 1990. La ligne 127 a été cédée par bail

kunnen niets wijzingen zolang de Gewesten geen akkoord hebben. Het is dus niet fair ons te verwijten dat we geen overleg wensen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de vroegere NMBS-lijnen 126 en 127" (nr. 6541)

06.01 **François Bellot** (MR): Sinds 1996-97 loopt in het Waals Gewest een project dat een fijnmazig wegnnet voor langzaam verkeer tot stand moet brengen. De lijnen 126 en 127 Ciney-Statte-Landenne worden al jaren niet meer gebruikt, maar op grote delen van die lijn bevinden zich nog steeds sporen en dwarsliggers. De gemeenten in kwestie en de voorstanders van RAVeL ijveren voor het aanleggen van een fietspad tussen Landenne en Ciney.

Het tweede aanhangsel van de beheersovereenkomst verbiedt de NMBS de buiten dienst gestelde spoorlijnen op te breken; geldt een en ander ook voor de lijnen 126 en 127, die al ten dele werden ontmanteld en als fietspad ingericht? Welke delen werden aan het Gewest overgedragen? Onderhandelt de NMBS over de definitieve overdracht of de vestiging van een erfpacht op de delen die voor het RAVeL-project in aanmerking komen en volgens welk tijdpad? Wanneer zullen de lijnen 126 en 127 volledig worden overgedragen? Bent u op de hoogte van de besluiten van een studie waaruit blijkt dat lijn 126 vanuit biologisch oogpunt interessant is en weet u dat milieubewegingen zich tegen het aanleggen van fietspaden op bepaalde delen van die lijn verzetten?

06.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Op uw eerste vraag antwoord ik dat het tweede aanhangsel van het beheerscontract, dat op 29 mei 2000 werd goedgekeurd, bepaalt dat de maatschappij zich er bij wijze van bewarende maatregel toe verbindt geen spoorlijnen meer op te breken die niet meer gebruikt worden, ongeacht de reden waarom ze buiten gebruik werden gesteld. Die bepaling heeft betrekking op alle lijnen van het spoorwegnet en geldt vanaf 2000, dus na de ontmanteling in 1990 van bepaalde onderdelen van lijn 127. Dat verbod wordt tevens beperkt door verplichtingen op het stuk van de veiligheid.

De lijnen 126 en 127 werden in 1963 (reizigers) en 1983 (goederen) buiten gebruik gesteld. In de jaren negentig werd lijn 127 gedeeltelijk ontmanteld en op 25 september 2000 werd ze aan het Waals

emphytéotique à la Région wallonne le 25 septembre 2000. La cession de la ligne 126 se fera selon le planning de la Région wallonne, la date étant le 10 juillet 2010. Enfin, la SNCB n'a pas reçu les conclusions de l'étude démontrant le grand intérêt biologique de la ligne 126.

06.03 François Bellot (MR) : Puis-je avoir une copie écrite de votre réponse, pour le comité RAVeL de ma région ?

L'incident est clos.

La discussion des questions se termine à 16h.00.

Gewest in erfpacht gegeven. De overdracht van lijn 126 zal volgens de planning van het Waals Gewest op 10 juli 2010 plaatsvinden. Ten slotte heeft de NMBS de conclusies van de studie die de grote biologische waarde van lijn 126 aantoonde, niet ontvangen.

06.03 François Bellot (MR): Kan u mij een schriftelijke kopie van uw antwoord bezorgen voor het RAVeL-comité van mijn streek?

Het incident is gesloten.

De bespreking van de vragen eindigt om 16.00 uur.