



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

lundi

13-06-2005

Après-midi

maandag

13-06-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur autoroute" (n° 7025) <i>Orateurs:</i> Annick Saudoyer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	1
Ordre des travaux	2
Interpellation de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour handicapés et aux tricycles pour handicapés" (n° 610). <i>Orateurs:</i> Liesbeth Van der Auwera, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	2
Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le taux de réussite aux examens pratiques dans les centres d'examen en Région de Bruxelles-Capitale" (n° 7250) <i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	4
Question de Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "la place des chaises roulantes sur la voie publique" (n° 7379) <i>Orateurs:</i> Greet van Gool, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	5
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour les médecins en visite urgente à domicile" (n° 7382) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	5
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 7257) <i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	6
Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité sur "la révision des conventions aériennes discriminatoires pour des ressortissants étrangers" (n° 7260) <i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	7
Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction des pare-buffles sur les véhicules tout-terrain" (n° 7363) <i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	8
Questions jointes de	8
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité	8

INHOUD

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de pechstroken op autosnelwegen" (nr. 7025) <i>Sprekers:</i> Annick Saudoyer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	1
Regeling van de werkzaamheden	2
Interpellatie van mevrouw Liesbeth Van der Auwera tot de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten en de rolstoelfietsen" (nr. 610). <i>Sprekers:</i> Liesbeth Van der Auwera, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	2
Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "het slaagpercentage voor het praktisch examen in de examencentra van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 7250) <i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	4
Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de plaats van rolstoelen op de openbare weg" (nr. 7379) <i>Sprekers:</i> Greet van Gool, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	5
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor dokters bij dringende huisbezoeken" (nr. 7382) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	5
Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 7257) <i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	6
Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit over "de herziening van de luchtvaartakkoorden die discriminerend zijn voor buitenlandse onderdanen" (nr. 7260) <i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	7
Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op bullbars voor terreinwagens" (nr. 7363) <i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	8
Samengevoegde vragen van	8
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van	8

sur "les études contradictoires relatives aux victimes des nuisances sonores provoquées par les avions" (n° 7375)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les nuisances sonores à proximité de Zaventem, le projet de loi sur la dispersion des vols et les discussions avec les Régions" (n° 7383)

Orateurs: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les travaux d'aménagement du Ring de Bruxelles" (n° 7384)

Orateurs: **Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Mobiliteit over "de tegenstrijdige studies met betrekking tot de gehinderden door vliegtuigen" (nr. 7375)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de geluidshinder rond Zaventem, het wetsontwerp inzake de spreiding en de besprekingen met de Gewesten" (nr. 7383)

Sprekers: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassingen aan de Ring rond Brussel" (nr. 7384)

Sprekers: **Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 13 JUIN 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 13 JUNI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 31 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur autoroute" (n° 7025)

01.01 Annick Saudoyer (PS) : Une étude réalisée aux Pays-Bas montre que les accidents impliquant un véhicule sur une bande d'arrêt d'urgence ont des conséquences très graves, avec notamment deux fois plus de mortalité qu'un autre accident sur autoroute.

Les conducteurs prennent la bande d'arrêt d'urgence pour une aire de stationnement et l'utilisent sans absolue nécessité, que ce soit pour téléphoner ou pour consulter une carte, par exemple. Lorsqu'ils sont contraints de s'arrêter, les conducteurs omettent également d'augmenter leur visibilité au moyen du triangle réglementaire, du gilet réfléchissant ou des quatre feux clignotants. Il est fréquent, enfin, qu'un conducteur débarque du côté de la chaussée ou reste trop près de la ligne blanche.

En vue d'atteindre l'objectif de réduire de 33% les accidents de la route d'ici l'an prochain et de 50% pour 2010, que ferez-vous pour sécuriser l'utilisation de ces bandes ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : On peut envisager deux pistes.

D'une part, des actions de sensibilisation au sujet de la bande d'arrêt d'urgence. A ce sujet, les

De vergadering wordt geopend om 14.31 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de pechstroken op autosnelwegen" (nr. 7025)

01.01 Annick Saudoyer (PS): Uit een Nederlands onderzoek blijkt dat de ongevallen waarbij een stilstaand voertuig op de pechstrook is betrokken, vaak een dramatische afloop kennen en dubbel zoveel dodelijke slachtoffers maken als andere ongevallen op de autosnelwegen.

De bestuurders beschouwen de pechstrook als een parkeerplaats en stoppen er ook als dit niet echt nodig is, om te telefoneren bijvoorbeeld of om de kaart te lezen. Wanneer ze op de pechstrook moeten halt houden, laten ze eveneens na hun aanwezigheid duidelijk aan te geven met de reglementaire gevarendriehoek, een reflecterende vest of de vier knipperlichten. Dikwijls verlaat de bestuurder zijn voertuig aan de kant van het verkeer of blijft hij te dicht bij de witte lijn staan.

De regering heeft zich tot doel gesteld om het aantal verkeersongevallen tegen volgend jaar met 33 percent te verlagen en tegen 2010 zelfs met 50 percent. Welke maatregelen zal ze treffen om in het licht hiervan het gebruik van de pechstroken veiliger te maken?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Twee mogelijkheden kunnen worden overwogen.

Eenzijds kunnen sensibiliseringsacties met betrekking tot het gebruik van de pechstrook

publications de l'IBSR (brochures, émissions de télévision) constituent un outil adéquat. L'accent mis sur ce problème est cependant fonction des priorités accordées aux autres domaines de la sécurité routière.

D'autre part, on pourrait préciser le statut de ces bandes d'arrêt d'urgence dans le Code de la route. Aujourd'hui, elles ne sont pas définies. Je crois possible, via une modification réglementaire, d'accentuer le caractère d'interdiction de cet espace, éventuellement en augmentant les peines pour utilisation inconsidérée.

01.03 Annick Saudoyer (PS) : Je suis heureuse de votre réponse. Comme vous, je pense que l'information préventive est la première méthode à utiliser. Votre deuxième projet rencontre mon souhait ; je compte déposer bientôt une proposition de résolution en ce sens.

L'incident est clos.

02 Ordre des travaux

Le **président** : La question n° 7110 de M. Servais Verherstraeten sur le retrait du permis de conduire est transformée en question écrite. Les questions n° 7215 de Mme Véronique Ghenne sur la conduite sans permis et n° 7234 de Mme Sabien Lahaye-Battheu sur les modifications récentes de la législation routière sont reportées à une date ultérieure.

03 Interpellation de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour handicapés et aux tricycles pour handicapés" (n° 610).

03.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V) : J'interroge le ministre pour la quatrième fois déjà sur les effets indésirables de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 modifiant le règlement général sur la police de la circulation routière. En vertu de cet arrêté royal, les remorques pour bicyclettes ne peuvent transporter plus de deux passagers de moins de huit ans. Le poids des remorques, occupants compris, ne peut excéder quatre-vingts kilogrammes. Par ailleurs, l'utilisation de cycles pour personnes handicapées est également légalement proscrite, étant donné leur poids généralement excessif. L'âge et le poids ne constituent pourtant pas les critères les plus

worden opgezet. In dat verband vormen de publicaties van het BIVV (brochures, televisie-uitzendingen) een geschikt instrument. De nadruk die op dat probleem wordt gelegd hangt echter af van de prioriteiten die aan andere punten met betrekking tot de verkeersveiligheid worden toegekend.

Anderzijds zou men het statuut van die pechstroken nader kunnen omschrijven in het verkeersreglement. Vandaag is dat niet duidelijk bepaald. Ik denk dat het via een wijziging van de reglementering mogelijk is het verbod op het gebruik van de pechstrook aan te scherpen, eventueel door de straffen voor het ondoordacht gebruik ervan te verzwaren.

01.03 Annick Saudoyer (PS) : Uw antwoord verheugt mij. Zoals u denk ik dat preventieve voorlichting voorrang moet krijgen. Uw tweede voorstel komt aan mijn wensen tegemoet en ik ben dan ook van plan om binnenkort een voorstel van resolutie in die zin in te dienen.

Het incident is gesloten.

02 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter**: Vraag nr. 7110 van de heer Servais Verherstraeten over de intrekking van het rijbewijs is omgevormd in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 7215 van mevrouw Véronique Ghenne over het rijden zonder rijbewijs en 7234 van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu over de recente wijzigingen in de verkeerswetgeving zijn verdaagd naar een latere datum.

03 Interpellatie van mevrouw Liesbeth Van der Auwera tot de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten en de rolstoelfietsen" (nr. 610).

03.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V) : Voor de vierde keer al ondervraag ik de minister over de ongewenste effecten van het KB van 18 december 2002 houdende wijzigingen in het algemeen reglement van het wegverkeer. Door dat KB mogen met fietskarren ten hoogste twee personen jonger dan acht worden vervoerd. De karren, met de personen erin, mogen niet meer dan 80 kilogram wegen. Ook het gebruik van rolstoelfietsen is wettelijk niet meer toegelaten, want meestal zullen die te zwaar zijn. Leeftijd en gewicht zijn niet de meest aangewezen criteria. Het KB is discriminerend. Het gebruik van fietskarren verhoogt vooral de mobiliteit van kinderen met een

adéquats et l'arrêté royal est discriminatoire. L'utilisation de remorques pour bicyclettes accroît surtout la mobilité des enfants qui souffrent d'un handicap. Les cycles pour personnes handicapées sont également l'une des rares possibilités de transport pour les personnes qui souffrent d'un handicap.

En juillet 2003, le gouvernement flamand adressait, par l'intermédiaire du Fonds flamand pour l'intégration sociale des personnes handicapées, un courrier au ministre fédéral compétent pour lui demander d'adapter l'arrêté royal. Ce courrier est resté sans réponse. Le 2 décembre 2003, le ministre Anciaux déclarait qu'il n'était, à première vue, pas opposé à l'adaptation de certaines normes. Un avis allait d'abord être demandé à la commission fédérale de la Sécurité routière. En date du 10 mars 2004, cet avis n'avait toutefois toujours pas été donné. A l'occasion d'une question écrite de M. Schalck, qui traitait pourtant d'une tout autre matière, il s'est en effet avéré que l'avis préalable de la direction Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports devait être demandé sur l'ensemble de la question des remorques pour bicyclettes.

Le 20 octobre 2004, le ministre Landuyt a déclaré qu'un projet d'arrêté royal était en préparation mais que sa formulation faisait encore l'objet de discussions techniques au sein de l'administration. C'est la raison pour laquelle le ministre a décidé de se saisir du dossier et de rédiger un projet qu'il soumettrait dès la semaine suivante à la commission fédérale. Le 24 janvier 2005, le ministre m'a de nouveau informée qu'il avait demandé l'avis de la commission fédérale et qu'un projet d'arrêté royal serait normalement rédigé. Le texte devait préciser que le cycliste doit être âgé d'au moins seize ans, que la remorque ne peut dépasser la longueur d'un vélo, que deux enfants doivent être assis l'un à côté de l'autre et que la masse de la remorque, incluant le chargement ou les passagers, ne peut dépasser 80 kilos que si elle est équipée d'un système autofreinant. Il subsiste donc un problème pour ce qui concerne les personnes âgées de plus de huit ans ou pesant plus de 80 kilos.

Le projet d'arrêté royal tient-il compte des problèmes d'âge et de poids ? La procédure de demande d'avis a-t-elle déjà commencé ? Les Régions ont-elles déjà été consultées ? Y a-t-il eu une concertation avec les groupes d'intérêts et avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées ?

handicap. Ook de rolstoelfiets is een van de weinige vervoersmogelijkheden voor wie een handicap heeft.

In juli 2003 schreef de Vlaamse regering via het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap een brief naar de bevoegde federale minister met de vraag het KB aan te passen. Daarop kwam geen antwoord. Op 2 december 2003 zei minister Anciaux dat hij er op het eerste gezicht geen bezwaar tegen had om bepaalde normen aan te passen. Eerst zou advies worden gevraagd aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. Op 10 maart 2004 was dat advies er echter nog steeds niet. Naar aanleiding van een schriftelijke vraag van de heer Schalck, die nochtans over een heel ander probleem ging, was immers gebleken dat vooraf het advies moest worden ingewonnen van de directie Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de totale problematiek van de fietskarren.

Op 20 oktober 2004 zei minister Landuyt dat er een ontwerp van KB werd voorbereid, maar dat de administratie nog discussieerde over technische aspecten. Daarom nam de minister zich voor de zaak naar zich toe te trekken en nog binnen de week een ontwerp klaar te maken dat hij een week later zou voorleggen aan de federale commissie. Op 24 januari 2005 deelde hij dan weer mee dat hij advies had gevraagd aan de federale commissie en dat er normaliter een ontwerp van KB zou worden opgesteld. Daarin zou worden bepaald dat de fietser minstens zestien moet zijn, dat de aanhangwagen slechts de lengte van een fiets mag hebben, dat twee kinderen naast elkaar moeten worden gezet en dat de aanhangwagen, lading of passagiers inbegrepen, slechts 80 kilogram mag wegen als hij uitgerust is met een zelfremmend systeem. Voor wie ouder is dan acht of meer dan 80 kilogram weegt, blijft het probleem dus bestaan.

Werd het ontwerp van KB aangepast aan de leeftijds- en gewichtsproblemen? Werd de adviesronde opgestart? Werden de Gewesten al bij de zaak betrokken? Was er overleg met de belangenorganisaties en met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap?

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*):

03.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): In

Le texte actuel précise seulement que le cycliste doit être âgé de seize ans. Le poids de la remorque n'a pas d'importance. Si le poids est supérieur à 80 kilos, la remorque doit toutefois être équipée, pour des raisons de sécurité, d'un système autofreinant.

La consultation des Régions est encore en cours. Nous n'avons reçu jusqu'à présent que le point de vue du gouvernement bruxellois. Mon administration a préparé le texte original, que j'ai amendé en de nombreux points, conformément aux systèmes suisse et allemand.

Des concertations ont été organisées avec diverses organisations. Le Conseil supérieur des personnes handicapées a rendu son avis le 21 février 2005, un groupe de travail ad hoc le 13 janvier 2005, le *Fietzersbond* le 4 mars 2005 et l'ASBL Gamah le 27 mai 2005. Entre-temps, un avis circonstancié a été recueilli auprès de la Commission fédérale de la sécurité routière. Le texte sera donc parfait.

03.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): De nombreux avis ont été recueillis et le dossier évolue dans le bon sens. Je me demande toutefois si le critère des 80 kilos offre une solution pour les fauteuils combinés avec un cycle mais je suppose que les avis recueillis apporteront une réponse adéquate. Je ne dépose pas de motion, mais je resterai attentive à ce dossier. J'espère qu'un arrêté royal sera pris dans quelques mois.

L'incident est clos.

04 **Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le taux de réussite aux examens pratiques dans les centres d'examen en Région de Bruxelles-Capitale" (n° 7250)**

04.01 **Valérie De Bue** (MR) : Au dire de certains acteurs de terrain, les centres d'examen de permis de conduire moto de la Région de Bruxelles-Capitale présentent des taux de réussite aux examens pratiques forts différents d'un site à l'autre. Pourriez-vous nous fournir les taux de réussite des différents passages, et ce par centre d'examen ?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : A ce jour, je dispose uniquement des statistiques de l'année 2005 et celles-ci ne comportent pas de différences significatives d'un centre d'examen à l'autre. Je vous invite néanmoins à transformer votre question orale en question écrite, ce qui me

de huidige tekst staat inzake leeftijd enkel dat de fietser zestien moet zijn. Hoeveel de aanhangwagen weegt, doet er niet toe. Gaat men boven de 80 kilogram, dan moet er om veiligheidsredenen wel een zelfremmend systeem zijn.

De adviesronde met de Gewesten is volop aan de gang. We ontvingen tot nu toe enkel het standpunt van de Brusselse regering. De oorspronkelijke tekst, die ik zelf nogal amendeerde, werd geschreven door mijn administratie en kwam er in navolging van het Zwitserse en Duitse systeem.

Er werd met diverse organisaties overlegd. De Hoge Raad voor Personen met een Handicap gaf een advies op 21 februari 2005, een ad-hocwerkgroep op 13 januari 2005, de Fietzersbond op 4 maart 2005 en Gamah asbl op 27 mei 2005. Intussen werd ook uitvoerig advies ingewonnen bij de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. Het wordt dus een perfecte tekst.

03.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Er werd heel wat advies ingewonnen en de zaak gaat de goede richting uit. Ik vraag me wel af of het criterium van 80 kilogram een oplossing biedt voor de rolstoelfietsen, maar neem aan dat daar in de adviezen een antwoord is op gegeven. Ik dien geen motie in, maar volg de zaak op. Over enkele maanden hoop ik een KB te zien.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "het slaagpercentage voor het praktisch examen in de examencentra van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 7250)**

04.01 **Valérie De Bue** (MR): Volgens verscheidene actoren in het veld liggen de slaagpercentages voor het praktische examen in de verschillende examencentra voor motorrijders van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erg ver uiteen. Kan u ons, per examencentrum, de slaagpercentages voor de verschillende examenfasen meedelen?

04.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Tot op heden beschik ik alleen over de statistieken voor 2005, waaruit geen opvallende verschillen tussen de diverse examencentra blijken. Mag ik u evenwel verzoeken uw mondelinge vraag in een schriftelijke om te zetten, zodat ik andere stappen in dit dossier

permettra d'entamer d'autres démarches dans ce dossier. En effet, votre question m'intéresse.

04.03 Valérie De Bue (MR) : Je veillerai à ce qu'il en soit ainsi.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "la place des chaises roulantes sur la voie publique" (n° 7379)

05.01 Greet van Gool (sp.a-spirit) : Le ministre Verwilghen se référerait, dans sa réponse à ma question sur l'assurabilité des chaises roulantes électroniques, à un projet d'arrêté royal.

Quel est l'état d'avancement de ce projet d'arrêté royal ? Quelles modifications seront-elles introduites ? Les associations de personnes handicapées sont-elles associées à la rédaction du texte ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : La procédure d'association avec les Régions est actuellement lancée sur la base d'un texte prenant en compte tous les 'dispositifs de locomotion', qu'ils soient motorisés ou non. Il s'agit d'une nouvelle catégorie qui sera insérée dans le Code de la route.

05.03 Greet van Gool (sp.a-spirit) : Le ministre attend apparemment la concertation avec les Régions avant de fournir des informations. Quand pourrai-je m'informer de l'issue de la concertation ?

05.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Je communiquerai les textes concernant l'état de la question après la concertation avec les Régions. Il est sans doute préférable de s'informer après l'été.

L'incident est clos.

06 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour les médecins en visite urgente à domicile" (n° 7382)

06.01 Guido De Padt (VLD) : Il a déjà été question à plusieurs reprises de la carte de stationnement pour les médecins qui effectuent une visite urgente à domicile. A la suite de nouvelles amendes infligées à certains de ses membres, le syndicat flamand des médecins généralistes a réitéré, à l'adresse du ministre de la Mobilité, sa demande d'instaurer une carte de stationnement spécifique pour le personnel médical. Le ministre fait preuve

kan ondernemen? Ik vind uw vraag wel interessant.

04.03 Valérie De Bue (MR) : Ik zal ervoor zorgen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de plaats van rolstoelen op de openbare weg" (nr. 7379)

05.01 Greet van Gool (sp.a-spirit) : Minister Verwilghen verwees in zijn antwoord op mijn vraag over de verzekeraarheid van elektronische rolwagens naar een ontwerp van KB.

Hoe ver staat het met dit ontwerp van KB? Welke wijzigingen komen er? Zijn de verenigingen voor personen met een handicap betrokken bij het opstellen van de tekst?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Momenteel wordt de procedure van betrokkenheid met de Gewesten opgestart op basis van een tekst die rekening houdt met de al dan niet gemotoriseerde 'voortbewegingstoestellen'. Dit is een nieuwe categorie die wordt opgenomen in het verkeersreglement.

05.03 Greet van Gool (sp.a-spirit) : De minister wacht blijkbaar met informatie over het ontwerp tot na het overleg met de Gewesten. Wanneer kan ik informeren naar de uitkomst van het overleg?

05.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Ik wil de teksten over de stand van zaken vrijgeven na het overleg met de Gewesten. Het is wellicht beter om pas na de zomer te informeren.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor dokters bij dringende huisbezoeken" (nr. 7382)

06.01 Guido De Padt (VLD) : De parkeerkaart voor artsen op dringend huisbezoek kwam reeds meermaals aan bod. Het Syndicaat van Vlaamse Huisartsen heeft naar aanleiding van nieuwe boetes de minister van Mobiliteit opnieuw gevraagd om te zorgen voor een speciale parkeerkaart voor medisch personeel. De minister staat aarzelend tegenover wetsvoorstellen die de noodtoestand specificeren. Er heerst rechtsonzekerheid, want

de réticence à l'égard de propositions de loi qui tendent à définir la situation d'urgence. Nous sommes en présence d'une situation d'insécurité juridique car les services de police et les parquets ne tiennent pas toujours compte de la situation d'urgence. Le ministre est disposé à prévoir des emplacements de stationnement pour les personnes qui, pour des raisons professionnelles, doivent pouvoir se garer lorsqu'elles doivent effectuer une visite d'urgence. Mais ce n'est là qu'une solution partielle au problème dans la mesure où ces emplacements risquent d'être occupés illégalement par d'autres usagers.

Le ministre s'en tient-il à la règle générale de la situation d'urgence? Y a-t-il déjà eu une concertation avec les services de police et les parquets. Une réglementation par la voie légale n'offre-t-elle pas davantage de garanties de sécurité juridique? Qu'en est-il de la carte de stationnement pour le personnel médical? Le ministre tient-il compte de ce que cette formule ne résout pas tous les problèmes?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je continue à croire au principe de l'urgence. J'ai eu à ce propos une discussion au Sénat. En réglementant la situation d'urgence, on risque de limiter la portée de la règle générale. Je me rends bien compte qu'il en résulte parfois des problèmes dans la pratique quotidienne. Mais la plupart des médecins ont une bonne assurance en justice.

Le 23 juin, j'ai eu, à la demande de Mme Onkelinx, un entretien avec les procureurs généraux sur la mise en œuvre de la nouvelle loi sur la circulation routière.

Le régime légal offre actuellement la sécurité juridique voulue. Le souhait des médecins de jouir d'une certaine priorité ne se justifie qu'en cas d'urgence. En ce qui concerne le stationnement, un texte a été soumis à l'avis des Régions. Je ne vois pas d'objection à ce que le principe d'une carte de stationnement soit conçu plus largement. On pourrait envisager de redéfinir la notion de visite à domicile des médecins. La carte délivrée par les communes doit permettre aux médecins de stationner sur des emplacements payants, jamais de se garer illicitement.

06.03 Guido De Padt (VLD): Les infractions au règlement de stationnement commises par les médecins dans les zones payantes et dans les zones à stationnement limité entraînent beaucoup de formalités administratives. Je suis relativement satisfait de la réponse du ministre à ce sujet.

politiediensten en parketten houden niet steeds rekening met een noodsituatie. De minister wil wel voorzien in een parkeerplaats voor mensen die beroepsmatig voor dringende medische bezoeken een plaats nodig hebben. Dit lost het probleem slechts gedeeltelijk op, omdat de plaatsen bijvoorbeeld reeds door anderen kunnen zijn ingenomen.

Blijft de minister voorstander van de algemene regel van de noodtoestand? Is er al overleg geweest met de politiediensten en de parketten? Biedt een wettelijke regeling niet meer rechtszekerheid? Hoe ver staat het met de parkeerkaart voor medisch personeel? Houdt de minister er rekening mee dat zo'n regeling niet alle problemen oplost?

06.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik blijf geloven in het principe van de noodtoestand. Ik heb hierover een discussie gehouden met senatoren. Door een specifieke regeling in te voeren over de noodtoestand dreigt men de algemene regel te beperken. Ik begrijp dat dit in de praktijk nu en dan voor problemen zorgt. De meeste dokters hebben evenwel een goede rechtsbijstandverzekering.

Op 23 juni heb ik op vraag van minister Onkelinx een onderhoud met de procureurs-generaal over de verkeershandhaving in het kader van de nieuwe verkeerswet.

Er is nu ook rechtszekerheid door de wettelijke regeling. De vraag van de geneesheren om een zekere voorrang is enkel verantwoord op het moment dat er een noodtoestand is. Inzake een parkeerkaart is er een tekst voor advies voorgelegd aan de Gewesten. Voor mij mag de mogelijkheid van een parkeerkaart ruimer worden omschreven. Men zou kunnen overwegen om "huisbezoek van geneesheren" anders te omschrijven. De kaart die gemeenten toekennen moet toelaten dat geneesheren op betaalplaatsen parkeren, het kan nooit een toelating zijn om fout te parkeren.

06.03 Guido De Padt (VLD): Inbreuken door geneesheren op het parkeerreglement in betalende zones en in zones met beperkte parkeertijd zorgen voor heel wat rompslomp. Het antwoord van de minister hierover stemt me relatief tevreden.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 7257)

07.01 Camille Dieu (PS) : Deux nouvelles interrogations ont été suscitées par votre réponse du 30 mai dernier à ma question n° 7074 relative au même sujet (*Compte rendu analytique* n° 621, p. 5 et 6). L'une concerne la façon dont on peut atteindre la charge requise de deux bars lorsqu'il s'agit de véhicules transportant des animaux ou des matières dangereuses, l'autre la possibilité pour les véhicules ayant reçu une carte rouge de néanmoins circuler en charge pour se présenter au test.

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): La construction des véhicules qui doivent se présenter à vide pour des raisons hygiéniques ou techniques est telle qu'ils atteignent à vide une pression de deux bars. Les véhicules qui doivent se présenter en charge sont autorisés à circuler et peuvent le faire de cette façon.

07.03 Camille Dieu (PS): J'avertirai les personnes concernées. En ce qui concerne l'autorisation de circulation, s'agit-il d'une règle ou d'une tolérance ?

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): C'est une règle pour les centres de contrôle.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité sur "la révision des conventions aériennes discriminatoires pour des ressortissants étrangers" (n° 7260)

08.01 Zoé Genot (ECOLO) : Certaines personnes ne sont pas admises sur certains vols charters du fait de leur nationalité. Le 14 juillet 2004, votre prédécesseur, M. Anciaux, m'avait promis d'étudier le problème en réponse à ma question n° 3425 sur le même sujet (*Compte rendu analytique* n° 334, p. 23 et 24). Déjà présente à l'époque, cette situation se perpétue. Cela résulterait notamment de conventions entre les sociétés charters et les pays de destination qui réservent ces vols à des touristes. La Belgique ne peut-elle se saisir de ce dossier ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Pas

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 7257)

07.01 Camille Dieu (PS): Uw antwoord op mijn vraag nr. 7074 van 30 mei jongstleden over hetzelfde onderwerp (*Beknopt Verslag* nr. 621, blz. 5 en 6) doet twee nieuwe vragen rijzen. De eerste is hoe voertuigen voor het vervoer van dieren of van gevaarlijke stoffen de vereiste lading van twee bar kunnen halen, de tweede of voertuigen die een rode kaart kregen toch nog met een lading mogen rijden om zich voor een tweede test aan te bieden.

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Voertuigen die om hygiënische of technische redenen leeg moeten worden aangeboden, zijn zo geconstrueerd dat ze ook leeg een druk van twee bar halen. De voertuigen die geladen ter keuring moeten worden aangeboden, mogen zich daartoe op de openbare weg begeven.

07.03 Camille Dieu (PS): Ik zal de betrokkenen daarvan op de hoogte brengen. Is de toelating om zich op de openbare weg te begeven, de regel of een toegestane afwijking?

07.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Het is een regel wat de centra voor autokeuring betreft.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit over "de herziening van de luchtvaartakkoorden die discriminerend zijn voor buitenlandse onderdanen" (nr. 7260)

08.01 Zoé Genot (ECOLO): Sommige reizigers worden op grond van hun nationaliteit niet tot chartervluchten toegelaten. Toen ik uw voorganger, de heer Anciaux, op 14 juli 2004 over deze aangelegenheid ondervroeg, beloofde hij me het probleem te zullen bestuderen (Vraag nr. 3425 in het *Beknopt Verslag* nr. 334, blz. 23 en 24). De toestand van toen is nog niets veranderd. Dat zou te wijten zijn aan akkoorden die de chartermaatschappijen met de landen van bestemming afsluiten teneinde die vluchten aan toeristen voor te behouden. Kan België dit dossier niet ter harte nemen?

08.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Evenmin

plus que M. Anciaux, je n'ai eu connaissance des faits cités. Les règles en Belgique pour les charters excluent toute discrimination basée sur le domicile ou la nationalité, et certains voyages sont réservés aux travailleurs immigrés.

08.03 Zoé Genot (ECOLO) : Je vais vous communiquer à nouveau l'ensemble du dossier. Il n'est pas normal qu'un membre d'une famille puisse voyager sur ces charters et pas l'autre.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction des pare-buffles sur les véhicules tout-terrain" (n° 7363)

09.01 Zoé Genot (ECOLO) : Le Parlement européen a présenté une proposition de directive en rapport avec la présence sur certains véhicules de pare-buffles. Où en sont les discussions européennes sur ce sujet ? La Belgique a-t-elle la possibilité d'interdire seule les systèmes de protection frontale comme les pare-buffles rigides ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (en français): La directive a été acceptée en première lecture. Elle prévoit la mise en place de règles avant le 1^{er} juillet 2006, avec possibilité pour un État-membre d'agir plus rapidement.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les études contradictoires relatives aux victimes des nuisances sonores provoquées par les avions" (n° 7375)**

- **M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les nuisances sonores à proximité de Zaventem, le projet de loi sur la dispersion des vols et les discussions avec les Régions" (n° 7383)**

10.01 Simonne Creyf (CD&V): Des études récemment réalisées par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) et par la KU Leuven ont abouti à des résultats contradictoires en ce qui concerne le nombre de personnes incommodées par les nuisances sonores nocturnes causées par les avions. Comment le ministre explique-t-il les différences entre ces deux études ? Selon les mesures utilisées par le ministre, combien de personnes sont fortement

als de heer Anciaux heb ik weet van de vermelde feiten. De Belgische regelgeving inzake charters verbiedt elke vorm van discriminatie op grond van de woonplaats of de nationaliteit van de reiziger. Sommige vluchten zijn zelfs voorbehouden aan gastarbeiders.

08.03 Zoé Genot (ECOLO): Ik zal u nogmaals het volledige dossier bezorgen. Het is toch niet normaal dat een lid van een gezin met een charter kan reizen terwijl het andere lid een lijnvlucht moet nemen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op bullbars voor terreinwagens" (nr. 7363)

09.01 Zoé Genot (ECOLO): Het Europees Parlement heeft een voorstel van richtlijn betreffende het gebruik van bullbars op bepaalde types motorvoertuigen ingediend. Hoeveel is de bespreking van dit voorstel op Europees niveau opgeschoten? Kan België op zijn eentje bullbars of andere beschermingsinrichtingen aan de voorzijde van motorvoertuigen verbieden?

09.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De richtlijn werd in eerste lezing goedgekeurd. Ze bepaalt dat de regels op 1 juli 2006 in werking moeten treden en dat elke lidstaat vóór die datum het gebruik van bullbars kan verbieden.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de tegenstrijdige studies met betrekking tot de gehinderden door vliegtuigen" (nr. 7375)**

- **de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de geluidshinder rond Zaventem, het wetsontwerp inzake de spreiding en de besprekingen met de Gewesten" (nr. 7383)**

10.01 Simonne Creyf (CD&V): Recente studies van het Belgisch Instituut voor Milieubeheer (BIM) en van de KU Leuven hebben tegenstrijdige resultaten opgeleverd inzake het aantal mensen dat door nachtelijk vliegtuiglawaai wordt gehinderd. Hoe verklaart de minister de verschillen tussen beide studies? Hoe groot is het aantal sterk gehinderde personen in Vlaanderen en Brussel volgens de metingen die de minister gebruikt? Wanneer komt er een onafhankelijk onderzoek over

incommodées par ces nuisances en Flandre et à Bruxelles? Quand mènera-t-on une étude indépendante sur les nuisances sonores? Combien d'études a-t-on déjà réalisées? Celles-ci peuvent-elles être communiquées aux membres de la commission? Où en sont l'élaboration du cadastre du bruit et la proposition de loi qui doit établir le plan de dispersion?

D'après les médias, un avant-projet de loi a été adopté en Conseil des ministres. Est-il exact qu'il n'y aura pas d'accord de collaboration avec les Régions et que la situation actuelle persistera jusqu'en 2008?

10.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Les résultats d'études récentes sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem sont très contradictoires. Une étude réalisée par BIAC fournit les mêmes résultats qu'une étude de M. Peeters, ministre du gouvernement flamand, mais elles sont contredites par une étude de la section bruxelloise d'Écolo. Je présume toutefois qu'Écolo tente d'influencer les Bruxellois et que les résultats des autres études correspondent davantage à la vérité. Quel est l'avis du ministre à ce propos?

Le Conseil des ministres a approuvé un projet de loi sur le plan de dispersion, mais le ministre doit encore se concerter avec les Régions à ce sujet. Le gouvernement flamand craint que la situation actuelle ne soit pas modifiée, de sorte que Bruxelles conservera ses avantages. Une meilleure dispersion sera-t-elle réalisée à terme?

Le ministre introduira-t-il un pourvoi en cassation avant le 18 juin 2005 contre l'arrêt de la cour d'appel relatif à l'utilisation de la piste 02/20? Peut-il fournir un aperçu des conséquences du plan de dispersion modifié pour les six zones autour de l'aéroport?

10.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Il existe une étude de la BIAC et une autre de l'Institut belge pour la gestion de l'environnement, l'étude « Huytebroeck ».

10.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Et l'étude Peeters?

10.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je n'en ai pas encore pris connaissance et je ne me hasarderai donc pas à m'exprimer à son sujet.

10.06 Simonne Creyf (CD&V): Ne s'agit-il dès lors pas de l'étude du 'Laboratorium voor Akoestiek' de

de geluidshinder? Hoeveel studies werden er reeds gemaakt? Kunnen die worden bezorgd aan de commissieleden? Hoe ver staat het met de uitwerking van het geluidskadaster en het wetsvoorstel dat het spreidingsplan moet vastleggen?

In de pers was te lezen dat een voorontwerp van wet door de ministerraad werd goedgekeurd. Is het waar dat er geen samenwerkingsakkoord met de Gewesten komt en dat de huidige situatie zal worden behouden tot in 2008?

10.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De resultaten van recente studies over de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem zijn erg tegenstrijdig. Een studie van BIAC geeft gelijkaardige resultaten als de studie van Vlaams minister Peeters, maar beide worden tegengesproken door de studie van de Brusselse afdeling van Ecolo. Ik vermoed echter dat Ecolo probeert om de Brusselaars te beïnvloeden en dat de resultaten van de andere studies dichterbij de waarheid liggen. Wat is daarover het oordeel van de minister?

De ministerraad keurde een wetsontwerp inzake het spreidingsplan goed, maar de minister moet daarover nog overleggen met de Gewesten. De Vlaamse regering vreest dat de huidige situatie zal worden behouden, zodat Brussel bevoorreed zal blijven. Zal er op termijn een betere spreiding komen?

Zal de minister voor 18 juni 2005 beroep aantekenen bij het Hof van Cassatie tegen het arrest van het hof van beroep inzake het gebruik van baan 02/20? Kan hij een overzicht geven van de gevolgen van het gewijzigde spreidingsplan voor de zes zones rond de luchthaven?

10.03 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er is een studie van BIAC en een van het Belgisch Instituut voor Milieubeheer, de studie-Huytebroeck.

10.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): En de studie-Peeters?

10.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Die zag ik nog niet, dus durf ik er niets over te zeggen.

10.06 Simonne Creyf (CD&V): Gaat het dan niet om de studie van het Laboratorium voor Akoestiek

l'université de Louvain ? Selon la presse, le ministre est déjà informé du contenu de cette étude depuis des semaines.

10.07 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Le ministre Peeters se réfère à une étude dont la BIAC s'est inspirée en partie.

L'étude Huytebroeck est purement théorique alors que la BIAC se fonde sur les vols de ligne effectifs, soumis à des mesures réalisées par la BIAC elle-même, par AMINAL et par l'IBGE.

L'IBGE applique la norme très basse de 45 décibels et conclut que 300 000 personnes subissent des nuisances. Si le bruit en général est pris en considération et pas seulement celui émis par les avions, c'est sans doute tout Bruxelles qui subit des nuisances. Mon collègue de la Région flamande parle de 500 000 Flamands mais j'ignore si ce chiffre est exact.

Les nuisances proviennent essentiellement des décollages sur la piste 25R, que le plan de dispersion visait précisément à éviter. L'étude de l'IBGE justifie donc une utilisation réduite de la piste 25R. Je me réfère à la page 28 du rapport qui indique que les atterrissages sur la piste 02 provoquent le moins de nuisances. Selon l'étude, cette piste doit donc être utilisée pour les atterrissages si l'on souhaite réellement éviter Bruxelles.

Selon l'étude de la KULeuven pour l'année 2004, 7 133 Flamands sont potentiellement fortement incommodés, contre 928 personnes dans la région de Bruxelles-Capitale.

L'étude de la BIAC a été réalisée par la KULeuven et a été approuvée par AMINAL dans le cadre de la réglementation VLAREM. La loi prévoit un tel mécanisme. L'exploitant a demandé de collecter des mesures de bruit et d'établir un cadastre du bruit. Les méthodes suivies pour établir un tel cadastre doivent recevoir l'aval du gouvernement. Les études réalisées par la KULeuven de 1999 à 2004 sont publiées sur le site internet de la BIAC.

Je ne vois pas d'objection à les communiquer à la commission mais je me fais assister juridiquement à chaque étape de ce dossier. Si d'autres objections sont soulevées, ce sera pour des raisons de procédure. L'étude de la BIAC intervient en effet dans la concertation avec les Régions. Je fournirai toutes les précisions dont je disposerais au président de la commission.

Nous vérifions avec les Régions si l'étude de la

van de Leuvense universiteit? In de pers staat dat de minister al weken op de hoogte is van die studie.

10.07 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Minister Peeters verwijst naar een studie waarop BIAC zich deels baseert.

De studie-Huytebroeck is puur theoretisch. BIAC baseert zich op de reëel gevlogen routes, geverifieerd via metingen van BIAC zelf, AMINAL en het BIM.

Het BIM hanteert de zeer lage norm van 45 decibel om te besluiten dat 300 000 mensen hinder ondervinden. Houden we niet enkel met vliegtuiglawaai rekening, dan ondervindt heel Brussel waarschijnlijk hinder. Mijn Vlaamse collega heeft het terzake over 500 000 gehinderde Vlamingen, maar ik weet niet of dat cijfer klopt.

De grootste hinder komt van het vertrek op baan 25R, wat het spreidingsplan net poogde te vermijden. Op basis van de studie van het BIM zijn er dus redenen om baan 25R minder te gebruiken. Ik verwijs naar pagina 28 van het rapport, waaruit blijkt dat het kleinste aantal mensen wordt gestoord bij het dalen op baan 02. Wil men Brussel echt vermijden, dan moet volgens de studie dus op die baan worden geland.

Volgens de studie van de KULeuven voor het jaar 2004 worden 7 133 Vlamingen mogelijk sterk gehinderd en 928 mensen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De studie van BIAC werd gemaakt door de KULeuven en is goedgekeurd door AMINAL in het kader van de VLAREM-reglementering. In de wet wordt uiteindelijk in zo een mechanisme voorzien. De exploitant geeft de opdracht om de geluidsmetingen te verzamelen en een geluidskadaster op te stellen. De methodes van het geluidskadaster worden goedgekeurd door de regering. De studies van de KULeuven van 1999 tot 2004 vindt men op de website van BIAC.

Ik heb er geen bezwaar tegen om ze aan de commissie mee te delen, maar laat me in deze materie voor elke stap juridisch bijstaan. Als er alsnog bezwaren rijzen, zal dat met procedureproblemen te maken hebben. De studie van BIAC speelt immers een rol in het overleg met de Gewesten. Alles wat kan, bezorg ik aan de commissievoorzitter.

Met de Gewesten gaan we na of de studie van

BIAC peut constituer la base d'un état de la question en ce qui concerne le bruit. Pour pouvoir évaluer les effets aussi précisément que possible, nous devons disposer d'un cadastre du bruit.

La Cour de Cassation aurait dû être saisie d'une requête la semaine dernière. J'ai moi-même organisé une réunion à propos de cette requête car je souhaitais examiner l'argumentation en détail. J'ai pris connaissance du texte final et je n'ai plus estimé devoir formuler d'observations. L'arrêt actuel semble se tenir aux observations du précédent arrêt de la Cour de Cassation dans le procès de la périphérie Nord.

L'arrêt précédent, qui a été annulé, indiquait, tout comme la décision en première instance, quelles mesures le gouvernement devait prendre. La cour d'appel a reformulé certains aspects sous la forme d'une interdiction. La discussion porte à présent sur la question de savoir si l'interdiction ne constitue pas une entrave à la liberté du pouvoir exécutif. D'autres solutions existaient toutefois. Notre thèse consiste à affirmer que le juge est allé trop loin en l'occurrence.

J'ai ainsi résumé une requête assez longue préparée minutieusement. Celle-ci devait normalement être prête et introduite la semaine dernière. Je présume donc qu'il en a été ainsi.

Une concertation sur le projet de loi que le gouvernement a approuvé jeudi dernier sera organisée avec les Régions parce que nous nous trouvons à la limite de notre compétence. Nous demanderons ensuite l'avis du Conseil d'État dans un délai d'un mois. Nous voulons régler le processus de décision des autorités fédérales par le biais d'une loi. Quelle que soit la procédure fixée, il faut s'en tenir à ses propres compétences. Nous devons ainsi prouver dans le cadre de la loi que nous tenons compte de l'incidence sur la santé, de la capacité et de la sécurité. Il s'agit essentiellement de démontrer que nous évaluons les objectifs en matière de santé et d'économie.

Ce que l'on qualifie de « bétonnage » constitue en fait un mécanisme transitoire classique. L'objectif est qu'un nouveau plan de dispersion accomplisse le parcours procédurier dans les meilleurs délais. Dans l'intervalle, une stabilité minimale doit toutefois être assurée. Nous devons pouvoir affirmer que nous avons tenu compte de l'ensemble du contenu du texte de loi.

10.08 Simonne Creyf (CD&V): Une sorte d'organe de régulation va-t-il coiffer BIAc et Belgocontrol ? Les Régions accepteront difficilement un régulateur

BIAC de basis kan vormen voor een stand van zaken op het vlak van geluid. Om de effecten zo objectief mogelijk in te schatten, hebben we elk jaar een geluidskadaster nodig.

Vorige week zou een verzoekschrift moeten zijn ingediend bij het Hof van Cassatie. Ik heb zelf over dat verzoekschrift vergaderd, want ik wou de argumentatie grondig bekijken. Ik zag de eindtekst en had er geen opmerkingen meer bij. Het huidige arrest lijkt zich te houden aan de opmerkingen van het vorige arrest van het Hof van Cassatie in het proces van de Noordrand.

Het vorige arrest, dat vernietigd is, bepaalde, net als de uitspraak in eerste aanleg, wat de regering moest doen. Het hof van beroep zette een en ander om in een verbod. Nu gaat de discussie over de vraag of het verbod geen beperking is van de vrijheid van de uitvoerende macht. Er bestonden immers nog alternatieven. Onze stelling is dat de rechter terzake te ver ging.

Dit is een resumé van een nogal lang verzoekschrift dat grondig werd opgesteld. Normaal was het vorige week klaar om te worden ingediend. Ik veronderstel dus dat het ingediend is.

Over het wetsontwerp dat de regering donderdag goedgekeurde, wordt eerst overlegd met de Gewesten, want we zitten op de rand van onze bevoegdheid. Daarna vragen we het advies van de Raad van State binnen een termijn van een maand. Via een wet willen we het beslissingsproces van de federale overheid regelen. Welke procedure men ook vastlegt, men moet zich beperken tot de eigen bevoegdheden. Zo moeten wij via de wet bewijzen dat we rekening houden met gezondheidsimpact, capaciteit en veiligheid. In essentie gaat het erom aan te tonen dat we gezondheids- en economische doelstellingen afwegen.

Wat men als 'betonning' bestempelt, is eigenlijk een klassiek overgangsmechanisme. Het is de bedoeling dat een nieuw spreidingsplan de procedure zo snel mogelijk doorloopt, maar in afwachting moet er wel een minimale stabiliteit zijn. We moeten kunnen zeggen dat we rekening hebben gehouden met alles wat in de wettekst staat.

10.08 Simonne Creyf (CD&V): Komt er een soort regulator boven BIAc en Belgocontrol? Enkel een federale regulator zullen de Gewesten moeilijk

qui ne soit que fédéral.

10.09 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Une instance consultative sera créée mais pas un régulateur indépendant, qui requiert un accord de collaboration.

En ce qui concerne la compétence du gouvernement fédéral, la loi règle la manière dont les décisions doivent être prises. Nous ne pouvons rien imposer qui relève d'une autre instance. L'analyse juridique et la concertation avec les Régions porteront sur la question de savoir si nous sommes restés dans la sphère de compétence qui est la nôtre.

10.10 Simonne Creyf (CD&V): Quelles dispositions comportera cette loi? Comment y réglera-t-on l'utilisation des pistes et des itinéraires? Quand ce projet sera-t-il déposé au Parlement? S'il y a aujourd'hui une dispersion inéquitable et qu'on la gèle jusqu'en 2008, nous devons faire face à d'autres manifestations de mécontentement. Rares seront ceux qui approuveront un bétonnage du plan de dispersion actuel.

10.11 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Est-ce bien une dispersion inéquitable? Ce que nous avons maintenant, c'est la décision initiale avec les corrections apportées conformément à l'arrêt de la cour d'Arbitrage. Les signes sur lesquels nous nous basons prouvent que ce système revêt des aspects positifs. Les faits objectifs laissent apparaître moins une concentration des vols de nuit qu'une dispersion. Les mouvements de protestation auxquels nous assistons aujourd'hui dans la périphérie nord de Bruxelles sont inspirés par la crainte de l'avenir. Je suis disposé à réexpliquer la situation actuelle avant l'été.

En ce qui concerne le projet de loi, tout dépend de la vitesse à laquelle se déroulera la concertation en cours avec les Régions. Le Conseil d'Etat doit, lui aussi, disposer d'assez de temps. Je mets tout en œuvre pour déposer ce projet de loi au Parlement avant l'été, afin que chacun puisse l'examiner pendant l'été. Nous avons besoin de stabilité pour cerner la nature des difficultés. Le texte de la loi fixe une date limite de protection de la réglementation actuelle, en l'occurrence le 1^{er} août 2008. Cette date a été arrêtée en fonction de l'évolution du dossier DHL. On ne pourra représenter le plan de dispersion que lorsque la loi aura vu le jour.

aanvaarden.

10.09 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er wordt een adviesinstantie opgericht, maar geen onafhankelijke regulator. Die kan er enkel komen via een samenwerkingsakkoord.

Wat de bevoegdheid van de federale overheid betreft, regelt de wet de manier waarop de beslissingen moeten worden genomen. Wij kunnen niets opleggen dat een andere overheid toebehoort. De juridische analyse en het overleg met de Gewesten zullen gaan over de vraag of we op ons terrein zijn gebleven.

10.10 Simonne Creyf (CD&V): Wat komt er in die wet? Hoe legt men het banen- en routegebruik vast? Wanneer komt het ontwerp in het Parlement? Indien er nu een onbillijke spreiding bestaat en men bevriest die tot 2008, zal er nog veel protest komen. Weinig mensen zullen akkoord gaan met een betonning van het huidige spreidingsplan.

10.11 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Is het wel zo'n onbillijke spreiding? Wat er nu is, is de oorspronkelijke beslissing met de correcties via het arrest. De tekenen waarop wij ons baseren bewijzen dat er goede kanten aan zijn. De objectieve feiten wijzen meer op spreiding dan op concentratie. De huidige protesten van de Noordrand zijn ingegeven door schrik voor de toekomst. Ik ben bereid om de huidige toestand nog eens uit te leggen voor de zomer.

Voor het wetsontwerp hangt een en ander af van de snelheid van het overleg dat bezig is met de Gewesten. Ook de Raad van State moet voldoende tijd hebben. Ondertussen lopen er nog rechtszaken. Ik doe er alles aan om het ontwerp voor de zomer in te dienen in het Parlement, zodat iedereen het tijdens de zomer rustig kan bekijken. We hebben nood aan stabiliteit om te zien wat de problemen zijn. In de wettekst staat een uiterste datum van bescherming van de huidige regeling, met name 1 augustus 2008. Dit is gebaseerd op de evolutie van DHL. Pas als de wet er is, kan men het spreidingsplan opnieuw voorleggen.

10.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Les études auxquelles ont fait procéder la BIAC et le ministre Peeters diffèrent, tout en se confirmant peut-être mutuellement. Il est surprenant que le ministre déclare n'être au courant de rien. Si on ne parvient même pas à se mettre d'accord sur les études, notamment, une concertation avec le niveau flamand n'a guère de sens. Le ministre s'exprime en termes élogieux sur la situation actuelle mais, à nos yeux, la dispersion actuelle ne suffit pas. Attendre jusqu'en 2008, c'est risquer de "bétonner" les droits acquis. Le ministre doit affirmer clairement – à l'instar de son prédécesseur – que la situation actuelle doit être améliorée.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les travaux d'aménagement du Ring de Bruxelles" (n° 7384)

11.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dans le cadre des aménagements du ring de Bruxelles, la Région bruxelloise ne fait pas montre de coopération alors que ce dossier a des répercussions pour plus d'une Région. C'est une fois de plus la périphérie Nord qui supporte toutes les charges. Il serait plus logique d'achever les travaux du périphérique sud de la ville.

Le ministre a-t-il été consulté pour les travaux réalisés au ring? Dispose-t-il d'évaluations de l'incidence économique des embouteillages? Est-il en possession des plans initiaux du ring? Pourquoi la partie sud n'a-t-elle jamais été achevée? Le gouvernement fédéral serait-il éventuellement prêt à apporter sa contribution financière à ces travaux?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je réponds dans le cadre de mes compétences. La réponse à la première question est négative. Nous réfléchissons actuellement à un calcul de coût objectif pour les embouteillages dans le cadre du dossier de gestion des accidents. Il n'existe donc aucune étude à ce jour. La troisième question doit être adressée à M. Verwilghen, compétent pour les Archives nationales. Les plans initiaux y sont peut-être encore conservés. Les investissements relatifs à la mobilité peuvent être envisagés dans le cadre de l'accord entre Bruxelles et l'Etat fédéral. Il n'existe pas encore de demande concrète à cet égard.

11.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Des aspects environnementaux sont bien entendu liés à ce dossier, mais si l'on souhaite continuer à

10.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De studies van BIAC en minister Peeters verschillen, hoewel ze elkaar misschien bevestigen. Het is vreemd dat de minister zegt dat hij van niets weet. Als men het onder meer over de studies niet eens is, heeft overleg met het Vlaamse niveau weinig te betekenen. De minister is lovend over de huidige situatie, maar voor ons volstaat de huidige spreiding niet. Als men wacht tot 2008, dreigt men verworven rechten te betonneren. De minister moet duidelijk maken - zoals de vorige minister - dat de huidige situatie moet worden verbeterd.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassingen aan de Ring rond Brussel" (nr. 7384)

11.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het Brussels Gewest is bij de aanpassingen aan de ring niet coöperatief in een zaak die één Gewest overstijgt. Opnieuw draagt de Noordrand alle lasten. Het zou logischer zijn om de ring naar het zuiden af te werken.

Werd de minister betrokken bij de werken aan de ring? Beschikt de minister over berekeningen van de kostprijs van files voor de economie? Beschikt hij over de oorspronkelijke plannen van de ring? Waarom werd het zuidelijk gedeelte nooit afgewerkt? Zou het federale niveau hieraan eventueel financieel willen bijdragen?

11.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik antwoord binnen het kader van mijn bevoegdheden. Het antwoord op de eerste vraag is neen. Momenteel zoeken we een objectieve kostprijsbepaling van files in het kader van het dossier van de ongevallenafhandeling. Nu bestaan er dus nog geen studies. De derde vraag moet worden gericht aan minister Verwilghen, die bevoegd is voor het Nationaal Archief. Misschien zijn de oorspronkelijke plannen nog bewaard. In het kader van het akkoord tussen Brussel en de federale Staat kunnen mobiliteitsinvesteringen worden besproken. Er is hierover nog geen concrete vraag.

11.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Er zijn uiteraard milieuaspecten aan verbonden, maar wil men de mobiliteit rond Brussel blijven verzekeren

garantir la mobilité autour de Bruxelles en toute sécurité, la seule option à long terme est de creuser un tunnel sous une partie de la forêt de Soignes. Une concertation devrait débiter à ce sujet.

en risico's uitsluiten, dan is de enige langetermijnoptie een gedeeltelijke ondertunneling van het Zoniënwoud. Men zou hierover overleg moeten opstarten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 00.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.00 uur.