

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 24 SEPTEMBER 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 24 SEPTEMBRE 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voorts vinden wij het jammer dat er geen antwoorden worden aangereikt om de fundamentele oorzaken van

het probleem aan te pakken. Wanneer zullen uw plannen met betrekking tot het aantal dag- en nachtvluchten worden uitgevoerd? Wat stelt u voor op het vlak van de ruimtelijke ordening? Hoe zit het met de technische normen die gelden voor de vliegtuigen? Wat zijn uw plannen met betrekking tot de controle en de naleving van de rechterlijke beslissingen?

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

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

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

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

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

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

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

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

Niemand, zelfs minister Anciaux niet, durfde echter de windnorm op vijf knopen te brengen! Elke Brusselaar kan u vertellen dat er tijdens het weekend volop werd geland op baan 02. Indien men geen geloof meer hecht aan de parlementsleden en aan de duizenden Brusselaars die de vliegtuigen met eigen ogen zien, zullen we foto's maken! Vorig weekend nog werd Brussel ongeveer om de twee minuten overvlogen!

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

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

een evenwichtige oplossing.

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

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

Heeft u de overige regeringsleden hierin gekend? Zal er met de veiligheid van de mensen rekening worden gehouden? Zullen de rechterlijke beslissingen worden gerespecteerd? Komt er een geluidskadaster? Hoe staat het met het onafhankelijk instituut dat u al maandenlang in dat verband in het vooruitzicht stelt? Zal u hierover praten met de Gewesten, en in het bijzonder met het Brusselse Gewest?

01.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik ben blij dat we hier het debat kunnen aangaan over het nieuwe beheersplan voor de geluidshinder rond de nationale luchthaven van Brussel. Gezien de economische rol van de luchthaven is dit plan noodzakelijk en dringend. De veiligheid van de omwonenden moet bij de uitwerking van het plan prioritair zijn.

De windnormen moeten worden bepaald in functie van de vliegveiligheid. Hoe ver staat het met het samenwerkingsakkoord ter zake tussen het Vlaams en het Brussels Gewest? Kan de staatssecretaris de krachtlijnen van het nieuwe plan toelichten? Wanneer neemt de federale regering hierover een beslissing? Zijn de technische en operationele aspecten gebaseerd op technisch onderzoek? Wat is de impact op het gebruik van de diverse banen en hoeveel omwonenden kunnen potentieel gehinderd worden? Hoe en wanneer wordt er ter zake gecommuniceerd naar de inwoners? Was de staatssecretaris bij de opmaak van het plan op de hoogte van het standpunt van de provincie Vlaams-Brabant inzake de vermindering van het aantal nachtvluchten? Wat staat er in het contract inzake de verzekering van nachtvluchten? Wanneer neemt de regering een wetgevend initiatief om de vliegprocedures vast te leggen? Waar staat men met de afstemming van de Brusselse en Vlaamse geluidsnormen? Wanneer wordt hier weer over overlegd en denkt men desgevallend nog steeds aan een nieuwe federalisering van deze normen?

01.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Omwille van de veiligheid en het verbruik zou men meer tegen de wind gaan opstijgen. Men wil ook alle regio's een aantal rustige nachten bezorgen. Sinds het vertrek van DHL is het aantal nachtvluchten verminderd en de provincie Vlaams-Brabant heeft het plafond verlaagd tot 16.000 nachtvluchten. Dit is een nuttig debat waarbij wij niet a priori een standpunt voor of tegen het plan innemen. Kan de minister de krachtlijnen van het plan bezorgen? Hoe zal de windrichting het gebruik van de banen bepalen?

Wordt dit plan gedragen door de regering? Hoe en wanneer treedt het in werking? Hoe zal men gelijkwaardige windnormen verzekeren voor alle banen? Wanneer zullen de banen gelijkwaardig zijn uitgerust? Hoe zal men dit koppelen aan een spreiding van de hinder door een uitwaaiing na vertrek? Bestaan er simulaties ter zake? Hoe worden de nachtvluchten gespreid? Hoeveel stille nachten komen er per regio en volgens welke modaliteiten worden deze toegekend? Behoudt men het plafond van 16.000 nachtvluchten en gaat de uitbater van de luchthaven hiermee akkoord? Waarom werd alle nachtverkeer bij werkzaamheden op landingsbanen al tweemaal over de Noordrand geleid? Hoe wordt dit gecompenseerd?

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

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

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

Dit beheersplan voor de geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven is nog niet klaar, en werd dan ook nog

niet aan de ministerraad voorgelegd. Het is nog te vroeg om de inhoud ervan uitgebreid toe te lichten.

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

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

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

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

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

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

Met betrekking tot het ILS op baan 07, hebben Belgocontrol en Brussels Airport een eerste haalbaarheidsstudie verricht, maar een formele beslissing werd nog niet genomen. Een definitieve studie zal er moeten komen nadat een politieke beslissing gevallen is.

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

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

(Nederlands) Aangezien elke wijziging van vliegprocedures aanleiding geeft tot klachten of schadeclaims van burgers, wil ik een kader vastleggen waardoor bij elke wijziging rekening moet worden gehouden met de voorschriften inzake veiligheid, economie en leefmilieu.

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

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

(*Nederlands*) Wat betreft het beperken van het aantal nachtvluchten heb ik kennis genomen van de beslissing van de provincie Vlaams-Brabant, beslissing die overeenkomt met mijn wens om het aantal nachtvluchten - na het vertrek van DHL - te bevroren.

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

(*Nederlands*) Ik heb aan de coördinator van Zaventem duidelijk gezegd dat er geen sprake van kan zijn dat de slots - die vacant werden sedert het vertrek van DHL - worden opgevuld door andere vliegtuigmaatschappijen.

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

(*Nederlands*) Het aantal nachtvluchten moet bevroren worden op een niveau van 16 000. De toepassing van de principes leidt echter tot problemen op het terrein. Zo heeft bijvoorbeeld de exploitant het aantal door militairen of de regering verzorgde nachtvluchten niet onder controle. Er moet een duidelijke regeling worden gevonden waarbij het risico wordt vermeden dat de exploitant door de opstelling van de provincie Vlaams-Brabant zijn milieuvergunning dreigt te verliezen, op basis van een overschrijding van het aantal toegestane vluchten.

In overleg met de Vlaamse regering wordt gewerkt aan de toepassingsmaatregelen om een goed beheer mogelijk te maken. Het aantal slots tussen 23 uur en 6 uur moet vastliggen. Als dit overschreden wordt, moeten wij strafmaatregelen kunnen uitvaardigen.

Wat de geluidsnormen betreft, geef ik toe dat er geen enkele vooruitgang is geboekt. De diverse beoogde maatregelen op het vlak van het verbod op lawaaierige vliegtuigen moeten evenwel leiden tot een vermindering van het aantal overtredingen. Die kunnen echter niet systematisch worden uitgesloten, al was het maar omwille van de weersomstandigheden. Alleen een akkoord tussen de Gewesten over een politiek van ruimtelijke ordening, samenvallend met de geluidsnormen per zone, kan leiden tot het uitwerken van een geïntegreerd beleid voor het beheer van de geluidsnormen. (*Frans*)

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

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

(*Nederlands*) Deze werken hebben als resultaat gehad dat de landingsbanen tijdens de periode augustus-september niet regulier werden gebruikt. Tijdens die periode koos Belgocontrol voor de meest aangewezen pisteconfiguratie. Als elke zone vindt dat ze in die periode schade heeft geleden tegenover andere zones, leid ik daaruit af dat Belgocontrol een evenwichtige keuze heeft gemaakt, want iedereen heeft in gelijke mate geklaagd.

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

Ik wil hieraan toevoegen dat niemand in mijn partij mensen met ideeën wil veroordelen. U heeft ideeën aangedragen, maar ze kunnen anders geïnterpreteerd worden in het noorden en in het zuiden van het land,

doordat ze voorbarig in de pers uitlekten. Ideeën en plannen hebben is natuurlijk heel goed: dat is het werk van de uitvoerende macht, maar het is de taak van de wetgevers om een en ander te controleren en ervoor te zorgen dat er concrete oplossingen komen. Zij zijn er niet om anderen het leven zuur te maken.

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

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

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

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

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

Tenzij u me hier regelmatig terug wil zien, moeten we het overleg met Waals-Brabant op gang brengen. Wat Charleroi betreft, klopt het dat de baan misschien korter is, maar ze is wel goed georiënteerd.

01.09 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): U zei toch zelf dat de oriëntatie nagenoeg dezelfde was.

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

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

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

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

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

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

01.12 **Olivier Maingain** (MR): Wij hebben nooit met de beschuldigende vinger gewezen naar de militaire

vluchten!

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

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

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

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

Het verbaast me dat u de bedoeling had om bij de regering een plan ter tafel te brengen nog vóór er overleg met de andere Gewesten was gepleegd. U heeft in elk geval hun instemming nodig!

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

01.14 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik had het over de provincie Vlaams-Brabant die ...

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

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

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

01.16 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het is dus aangewezen daar rekening mee te houden.

01.17 Karine Lalieux (PS): Uiteraard.

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

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

01.18 Luk Van Biesen (Open Vld): In plaats van voor politieke keuzes pleit ik voor zoveel mogelijk technisch onderbouwde keuzes, zeker met betrekking tot de windnormen. Hoe ver staat het met het onafhankelijke instituut, aangezien we daar niets meer over horen? En wanneer waren er voor het laatst gesprekken tussen

de Gewesten met betrekking tot de afstemming van de geluidsnormen? Volgens mij was dat namelijk in 2006.

01.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik blijf op mijn honger zitten, omdat ik wel een aantal algemene principes heb gehoord, maar er momenteel nog totaal geen sprake is van een akkoord. Voorts blijkt de staatssecretaris geen enkel initiatief te nemen tot overleg over de harmonisering van de geluidsnormen. En verder pleit ik voor simulaties bij het gebruik van de banen en inzake de uitwaaiering. Ook begrijp ik uit het debat dat ex-minister Flahaut na allerlei militaire transfers van Noord naar Zuid nu ook nog de militaire luchthaven uit Vlaanderen wil wegtrekken. De grootste waakzaamheid is hier alleszins geboden.

Mevrouw Lalieux merkt op dat iedereen zijn deel van de last moet dragen, maar mevrouw Snoy et d'Oppuers wil bepaalde Brusselse wijken dan weer ontzien. Er wonen toch ook veel mensen in de Noordrand, veel meer dan in de Oostrand. Wij moeten ons dus richten op iedereen die hinder ondervindt van de luchthaven.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer André Flahaut en van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, vraagt de regering

- dat er met betrekking tot elk plan voor de organisatie van de vluchten vanop en naar de nationale luchthaven voorafgaandelijk een milieueffectenrapport wordt opgesteld wat de geluidshinder en de luchtvervuiling betreft, en er tevens een raming wordt gemaakt, op grond van de windstatistieken, van de gebruiksfrequentie van de verschillende banen en de modaliteiten inzake het overvliegen van de gebieden rondom de luchthaven, met inbegrip van de Brussels Gewest en Waals-Brabant;
- dat deze evaluatie en raming aan de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer zouden worden voorgelegd en er zouden worden besproken alvorens er een beslissing ter zake wordt genomen."

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

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

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

02.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Uit een enquête van Test-Aankoop blijkt dat de Car-Pass, waarop sinds 2006 verplicht de kilometerstand van een wagen wordt bijgehouden, nog te weinig bekend is bij zowel de autoverkopers als de kopers van een tweedehandse wagen. Hoe zal de staatssecretaris dit probleem oplossen? Kan de Car-Pass geïntegreerd worden in het keuringsbewijs?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Uit deze enquête blijkt inderdaad dat verkopers van tweedehandse wagens ondanks alle inspanningen ofwel eigenaardig genoeg niet op de hoogte zijn van het bestaan van de Car-Pass, ofwel de klanten er niet over informeren. De klant heeft er alle belang bij om zelf naar de Car-Pass te vragen. De vzw Car-Pass heeft in de zomermaanden een nationale radiocampagne gevoerd om de consument daarop te wijzen.

Daarnaast wordt er samengewerkt met websites waarop tweedehandse wagens te koop worden aangeboden en adverteert de vzw in gespecialiseerde tijdschriften. In de keurings- en examencentra en in alle antennes van de DIV worden informatiefolders verspreid. De vzw organiseert informatiesessies voor vaklui en publiceert alle nuttige informatie op haar website. De helpdesk van de vzw beantwoordt vragen via telefoon en mail.

Een integratie van de Car-Pass in het keuringsbewijs is moeilijk realiseerbaar, maar er zou wel een vermelding kunnen komen dat de verkoper verplicht is de Car-Pass te leveren.

De inspectie van de FOD Economie is bevoegd voor de controle op de naleving van de wetgeving. Ik zal met de minister van Economie overleggen over eventuele maatregelen, nadat ik een verslag heb gekregen van de vzw Car-Pass en van onze diensten over de enquête van Test-Aankoop.

02.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Het zou goed zijn dat we dit dossier blijven volgen en volgend jaar rond hetzelfde tijdstip de evolutie inzake de bekendheid van de Car-Pass nagaan.

02.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik zal dat met minister Magnette bespreken.

Het incident is gesloten.

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

03.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Op 25 juni werd de eerste nummerplaat uitgereikt die met cijfers begint. De staatssecretaris kondigde toen een onderzoek aan naar de reden van de weigering van de vorige regering om de overstap te maken naar Europese nummerplaten. Zijn er al onderzoeksresultaten? Zal er alsnog worden overgeschakeld naar Europese nummerplaten?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De overstap werd niet gemaakt omwille van budgettaire redenen. Ik ben van oordeel dat de overstap toch gemaakt moet worden. Ik heb mijn diensten gevraagd om het nodige te doen om Europese nummerplaten uit te kunnen reiken vanaf 2010 als ik daarvoor de nodige kredieten krijg.

03.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): We zullen afwachten.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen" (nr. 7182)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

We moeten niet hypocriet zijn. Het is me dunkt gevaarlijker om 110 km/h of zelfs maar 100 km/h te rijden in zones waar werken aan de gang zijn, bij slechte weersomstandigheden, dan 130 km/h te rijden als er weinig verkeer is en het wegdek er droog bijligt.

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 **Valérie De Bue** (MR): Bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de

vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E werd richtlijn 2003-59/EG van 15 juli 2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie in Belgisch recht omgezet.

Artikel 45 § 1 van het besluit bepaalt dat de nascholing het volgen van lessen in een opleidingscentrum inhoudt en dat het model van het getuigschrift van nascholing door de minister wordt bepaald. Voorziet het eerste pakket van de staatshervorming in een overdracht van de bevoegdheden op het stuk van opleiding en examens naar de Gemeenschappen?

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

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

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

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

Men dient een onderscheid te maken tussen de verschillende opleidingen. In het kader van het rijbewijs D voor de nieuwe buschauffeurs waar sinds 10 september jongstleden ook het verkrijgen van een getuigschrift van vakbekwaamheid aan verbonden is, is er nu een systeem dat gebaseerd is op het slagen voor een examen waarvoor we een reglementering uitgewerkt hebben. Die voorziet voor alle bestuurders van categorie D in nascholing (zeven uur opleiding per jaar gedurende vijf jaar).

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

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

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

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

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

Daarnaast moeten de centra jaarlijks een activiteitenverslag opstellen en een modulair opgebouwd opleidingsprogramma aanbieden waarin bepaalde onderwerpen behandeld worden. De instructeurs moeten over voldoende ervaring beschikken met betrekking tot de onderwezen materie en moeten didactisch en pedagogisch onderlegd zijn. Bovendien moeten de instructeurs van het praktijkgedeelte van de opleiding

sinds minstens zeven jaar houder zijn van het rijbewijs voor de betrokken categorie of subcategorie

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Volgens ooggetuigen hebben op 14 september twee vliegtuigen tegelijk de landing ingezet op de banen 07R en 07L. Heel wat mensen verwonderden zich daarover en waren ook verontrust. Waarom werden de procedures gewijzigd? Gaat het om een uitzondering of zal dat nog gebeuren? Wie gelastte die wijziging van de aanvlieprocedures?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De aanvlieprocedures op de 07-banen werden niet gewijzigd. Op 14 september werd op Melsbroek een open dag georganiseerd. Wanneer baan 07R in gebruik was voor landingen, werd sporadisch gebruik gemaakt van baan 07L voor de landing van militaire vliegtuigen.

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

Die ambtenaar kweet zich klaarblijkelijk uitstekend van zijn taken, maar heeft niettemin met ingang van augustus 2008 zijn ambt opgezegd om naar het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart over te stappen. De betrokkene vertelt aan wie het wil horen, dat hij de betrekking van directeur-generaal in België had aangenomen als springplank om elders meer te verdienen, en dat hij in België bijzonder slecht betaald werd. Een zo kort mandaat schaadt bovendien de goede werking van de administratie.

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

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De betrokkene werd tijdens de vorige zittingsperiode na

een door Selor georganiseerde selectieprocedure aangesteld. Alleen hij kent de ware redenen van zijn ontslag, maar de uitdaging van een loopbaan in een internationale instelling heeft daarbij ongetwijfeld een rol gespeeld.

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

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

Een dergelijke functie in mijn departement kon niet onbemand blijven: een ambtenaar van niveau N-2 van die algemene directie werd tot directeur-generaal ad interim benoemd. Ondertussen werd de wervingsprocedure bij Selor opgestart.

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

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

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

08.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Reeds bij de bespreking van de programmawet hebben we in de commissie gesproken over de verdeling van de meeropbrengsten uit het fonds voor Verkeersveiligheid. Ik stel nu vast dat veel politiezones minder krijgen dan verwacht, zoals de cijfers overtuigend aantonen in bijvoorbeeld Leuven, Boom of Heist-op-den-Berg. Hoe komt dit en waarom werd de uitbetaling aan de zones verlaagd?

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

08.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Nederlands): De wet inzake de verdeling van het Verkeersveiligheidsfonds werd via de programmawet gewijzigd, opdat de opbrengst van de verkeersboetes zou terugvloeien naar de Gewesten op basis van de plaats van de overtreding. De verdeling voor 2008 gebeurt op basis van wat er in 2007 verdeeld werd. Vanaf 2009 zullen de meerinkomsten van het jaar voordien verdeeld worden volgens de opbrengst van de Gewesten.

Ik herhaal dat er geen sprake is van wanverhoudingen. Als er op gewestelijk niveau grotere inspanningen gedaan worden, dan zullen daar ook meer inkomsten uit voortvloeien die integraal naar het Gewest gaan waar de inspanningen geleverd werden. De inzet van digitale camera's in het Vlaamse Gewest zal dan ook een zeer gunstig resultaat hebben op de inkomsten en daarom heb ik de bevoegde Waalse minister aangeschreven opdat hij hetzelfde zou doen.

De inkomsten van het fonds zijn vorig jaar inderdaad gedaald, wat dus gevolgen heeft voor de verdeling van dit jaar. De daling komt er door een afname van het aantal minnelijke schikkingen in het voordeel van het aantal onmiddellijke inningen en door de indexerende van het dat wettelijk van de opbrengsten wordt afgetrokken.

De uitbetaling voor dit jaar gebeurt inderdaad vrij laat, omdat de wetgeving nog in het voorjaar werd gewijzigd en omdat er een dossier moest worden opgesteld over de gemeenschappelijke aankopen voor de geïntegreerde politie, waarbij ook de Gewesten en de FOD Justitie werden betrokken.

In het ontwerp van bijzondere wet op de staatshervorming staat dat de overtredingen van de eerste en tweede graad en de snelheidsovertredingen tot 30 kilometer per uur gedepenaliseerd worden en dat de opbrengst ervan naar de Gewesten gaat. De defederalisering werd dus al voor een groot stuk gerealiseerd.

08.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Door de laattijdige betaling werd met de dalende opbrengsten onvoldoende rekening gehouden bij de opmaak van de begroting van die politiezones.

De oorspronkelijke criteria waren zinvol voor de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, maar nu is het tijd om het systeem te objectiveren.

08.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De staatssecretaris is de bevolking een rad voor de ogen aan het draaien. Het zijn namelijk alleen de meerinkomsten die vanaf 2009 verdeeld worden onder de Gewesten en bovendien blijft er ook daar een communautaire scheeftrekking bestaan. Wij hadden gehoopt dat de wet veel verder zou gaan in het objectief toebedelen van de middelen. Aangezien dit niet het geval is, zullen wij zelf een wetgevend initiatief nemen, want van de CD&V moeten we op dit vlak niet meer veel verwachten.

08.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het zou de heer Mortelmans verbazen mocht hij zien welke inspanningen er momenteel geleverd worden in alle Gewesten om elkaar op dit vlak bij te benen.

08.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het is bijzonder jammer dat men op federaal niveau die inspanningen van de Gewesten niet honoreert.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.08 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 36 par M. François Bellot, président.

01 Interpellations et questions jointes de

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

01.01 André Flahaut (PS) : Les décollages et les atterrissages doivent faire face au vent. Cela permet de diminuer les distances de roulage au sol et d'ainsi augmenter les marges de sécurité en cas de problème au

décollage. L'orientation des pistes découle toujours des vents dominants qui, en Belgique, soufflent en direction du sud-ouest. C'est la raison pour laquelle tous les aéroports disposent de pistes de type 25/07, c'est-à-dire dans le sens des vents dominants. Les autres pistes 02/20 ne sont quant à elles utilisées qu'occasionnellement.

En avril-mai, vous avez prévu dans votre note de politique générale quatre nuits sans décollage en semaine pour les riverains situés dans le prolongement des pistes. Vous souhaitez geler le nombre de vols de nuit et inviter les Régions bruxelloise et flamande à harmoniser leurs normes mais ces propositions sont inacceptables ou considérées comme telles.

Le 6 septembre, de nouvelles propositions ont été formulées. Si j'ai bien compris, il s'agit de généraliser les normes de vent à cinq nœuds nuit et jour sur toutes les pistes. Ensuite, vous souhaitez refédéraliser de facto les normes de bruit et faire disparaître les normes en vigueur pour la Région de Bruxelles. De plus, vous proposez deux nuits de concentration des mouvements sur la piste 20, deux nuits de concentration sur la 25 R, une nuit sur la 25 L et deux nuits partiellement sans décollage. Vous parlez également d'utiliser en permanence la route Chabert qui traverse Bruxelles de part en part, de jour comme de nuit, d'augmenter le plafond de virage à 3.000 pieds au décollage au lieu des 700 actuels et d'installer un ILS, un instrument d'aide à l'atterrissage, sur la piste 07 L. Je crois que cela a été fait.

Je trouve qu'on oublie systématiquement le Brabant wallon dans les concertations qui ont trait au plan de gestion des nuisances sonores.

Un usage accru de la piste 02/20 et la modification des conditions pour virer augmentera le nombre de vols au-dessus du Brabant wallon. Le plan prévoit que 70 % des décollages pénaliseront Bruxelles et sa périphérie est tout en soulageant fortement le Noordrand. Il y a là un problème d'équilibre dans le partage des risques que je ne puis accepter. Il faut les normes internationales.

L'impact sur la base de Beauvechain est un point plus particulier. Une étude indépendante avait conclu que le maître-choix était d'y délocaliser les « avions blancs » et les C-130 puis les A-400 M. Il faut en tenir compte pour ne pas anéantir les normes ou tout simplement supprimer des interdictions de survol.

Un autre débat fondamental est celui optant sur l'éventuelle installation d'un état-major européen à Beauvechain. J'espère que votre collègue De Crem fait avancer le dossier qui était pratiquement finalisé il y a quelques mois.

Si un état-major européen confirme la place de Bruxelles et de la Belgique comme capitale de l'Europe, vous comprendrez aisément qu'il est important pour nous d'assurer le maintien d'activités et une certaine protection du survol de Beauvechain.

Il serait à mon sens grand temps que les acteurs de ce dossier sensible jouent franc jeu et respectent les règles de concertation de toutes les parties concernées, en ce compris les acteurs du Brabant wallon.

Bref. Quel est votre calendrier ? Comment entendez-vous agir pour organiser, de façon claire et transparente, la concertation sur les idées émises dans la presse ? Comment comptez-vous associer tous les acteurs impliqués, en ce compris les élus du Brabant wallon ? Quelle est finalement votre méthode et quel est le calendrier prévu pour ce dossier ? Où en sont les concertations au sein du gouvernement sur les implications de révision éventuelle des dispositions particulières pour Beauvechain ? Je vous demande d'intercéder auprès de votre collègue de la Défense afin qu'il finalise la réalisation de l'état-major européen et, peut-être, le transfert des activités militaires sur le site de Beauvechain.

01.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Vous n'avez pas déposé de nouveau plan de répartition des vols, mais les dispositions que vous avez annoncées dans la presse suscitent des inquiétudes, et pas uniquement dans le Brabant wallon. C'est pourquoi je voudrais des précisions.

Je trouve choquant que vous reléguiez la question des nuisances sonores au second plan.

Vous envisagez une limite de cinq nœuds de vent arrière, rafales incluses, nuit et jour pour toutes les pistes. Or, la piste 02/20 est actuellement soumise à une norme de zéro nœud de jour. Votre proposition se traduirait donc par une sécurité moindre et par une utilisation accrue d'une piste courte, en pente et qui coupe les deux autres pistes. Elle pourrait par ailleurs entraîner une utilisation accrue de la piste 07, avec les risques et les nuisances que cela induirait pour des communes bruxelloises densément peuplées.

Avez-vous évalué l'impact de votre projet sur la fréquence d'utilisation de toutes les pistes ? Je souhaiterais que votre futur plan soit de toute façon soumis à une évaluation environnementale préalable. La commission doit examiner ses conséquences sur la sécurité des avions et des riverains, ainsi que ses incidences environnementales, tant en matière de nuisances sonores que de pollution atmosphérique.

Par ailleurs, nous sommes déçus de l'absence de réponse aux causes fondamentales du problème. Quand vos projets relatifs au nombre de vols de nuit et de jour seront-ils mis en œuvre ? Que proposez-vous en matière d'aménagement du territoire ? Quid des normes techniques applicables aux avions ? Qu'envisagez-vous en matière de contrôle et de respect des décisions de justice ?

01.03 Olivier Maingain (MR) : Les déclarations que vous avez faites à la presse au début du mois de septembre ont suscité davantage qu'une interrogation. D'une part, vous nous aviez laissé entendre que vous mèneriez une réflexion d'ensemble de la problématique, avec une préoccupation de sécurité et le souci de limiter les nuisances sonores. Vous vouliez limiter les atterrissages et décollages à l'aéroport de Bruxelles-National durant la nuit ; vous aviez lancé l'idée d'au moins cinq nuits calmes, mais n'en parlez plus depuis. Et tout à coup, vous avancez que les normes de vent établies sur le plan international devraient s'imposer pour l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National.

Il s'agit là de recommandations, qui ne sont d'ailleurs pas appliquées telles quelles dans les aéroports des pays voisins. Certaines de ces normes ont même été revues par la commission technique OACI, notamment la norme qui voudrait que l'on passe à cinq nœuds de vent arrière : cette commission semble accepter aujourd'hui jusqu'à sept nœuds. Est-ce que l'OACI elle-même adapte ses recommandations ?

Inutile de dire que vous appliquez les normes internationales : il s'agit de recommandations et non de normes, qui font l'objet d'adaptations différenciées. C'est à croire qu'avant le plan Anciaux et ses avatars, nous n'avions jamais eu la préoccupation de sécurité, alors que la première condition de sécurité serait de ne pas utiliser la piste la plus dangereuse de Bruxelles-National.

Comment comptez-vous interpréter les normes de vent par rapport à de simples recommandations ? Considérez-vous que ces normes sont déjà à appliquer ou que cela doit encore faire l'objet d'une concertation au sein du gouvernement ?

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

J'ose espérer, dans le nouveau climat politique qui s'instaure, une discussion ouverte, sereine et constructive et qu'il n'y aura pas de tentative d'imposition unilatérale d'un point de vue. La négociation avec les gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral s'impose avant toute nouvelle initiative.

01.04 Karine Lalieux (PS) : C'est avec stupeur et agacement que j'ai pu découvrir dans la presse votre nouveau plan de gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem. Ce plan va à l'encontre de toute logique en matière de sécurité et de respect des décisions de justice. En outre, comme vos prédécesseurs, vous avez fait fi de toute concertation, non seulement avec les membres du gouvernement, mais aussi avec les autres gouvernements concernés, particulièrement celui de la Région bruxelloise.

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

Mais personne n'avait osé les porter à cinq nœuds, pas même M. Anciaux ! Tout Bruxellois peut vous dire

qu'il y a eu plein d'atterrissages à Bruxelles le week-end, sur la piste 02. Si l'on ne croit plus les parlementaires et les milliers de Bruxellois qui voient passer les avions, nous prendrons des photos ! Le week-end précédent, on comptait un avion toutes les deux minutes environ !

Par ailleurs, votre proposition fait fi de toutes les décisions de justice. En outre, votre plan prévoit un virage à 3.000 pieds au lieu de 700, juste au-dessus de la Grand-Place !

Avec votre nouveau plan, Bruxelles et le Noordrand vont être bien plus survolés. Nous sommes partisans d'une solution équilibrée.

Monsieur le Ministre, vous n'avez pas respecté la concertation, ni pris en considération la densité de population, vous avez décidé de normes de vent arbitraires, vous cachant derrière des recommandations internationales. Vous réduisez le bruit dans votre Région !

Votre plan est un véritable tract électoral, tant il est caricatural. Votre proposition est partisane, ni plus ni moins.

Avez-vous consulté les autres membres du gouvernement ? La sécurité des citoyens sera-t-elle prise en compte ? Les décisions de justice seront-elles respectées ? Un cadastre des bruits va-t-il être mis en place ? Quid de l'institut indépendant que vous promettez depuis des mois à cette fin ? Allez-vous discuter avec les autres Régions, et en particulier avec la Région de Bruxelles ?

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

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

01.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Pour des raisons de sécurité et de consommation, l'objectif serait de faire décoller les avions plus souvent face au vent. On veut également garantir un certain nombre de nuits de quiétude à l'ensemble des régions. Depuis le départ de DHL, le nombre de vols de nuit a diminué et la province du Brabant flamand a ramené le plafond à 16.000 vols de nuit. Il s'agit d'un débat utile dans lequel nous ne pouvons *a priori* prendre position pour ou contre le plan. Le ministre pourrait-il nous communiquer les lignes de force du plan ? Dans quelle mesure la direction du vent influera-t-elle sur l'utilisation des pistes ?

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

01.07 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : J'ai entendu une série de réflexions très intéressantes et des appréciations assez instructives sur un dossier que vous disiez ne pas connaître mais que vous condamnez d'ores et déjà.

Monsieur Flahaut, j'ai noté avec intérêt que les avions militaires ont des normes plus favorables que certains avions commerciaux, que leur nombre est dérisoire et qu'on est prêt à les accueillir à Beauvechain. Je l'ignorais.

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

Ce plan de gestion des nuisances sonores de l'aéroport n'est pas finalisé et n'a donc pas encore été présenté au Conseil des ministres. Il est donc trop tôt pour en détailler le contenu.

Certaines grandes lignes sont connues. Je suis un farouche partisan de l'instauration de périodes sans décollage pendant la nuit, j'aimerais arriver à une interdiction d'accès des avions les plus bruyants et, pour ce qui me concerne, la suppression du plan de dispersion concernant l'utilisation des pistes est indispensable.

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

Je souhaite donner la priorité à la sécurité avant toute autre considération. Pour cette raison, je suis favorable à l'utilisation des pistes le plus possible en fonction du vent afin de respecter le principe de base en aéronautique. En décollant face au vent, la puissance moteur peut être moindre, le bruit est inférieur, la consommation de kérosène est moins importante et les effets sur le plan de l'environnement sont moins défavorables. Je me fie à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'association représentative des pilotes belges, qui recommandent toutes les deux de ne pas dépasser cinq nœuds de vent arrière et quinze nœuds de vent traversier.

Dans le même temps, je souligne que les pilotes gardent la responsabilité du choix de la piste de décollage ou d'atterrissage.

Même si la piste 02/20 est plus courte que les pistes 25/07, son utilisation ne présente pas de danger particulier vu qu'elle est plus longue de 462 mètres que l'unique piste de l'aéroport de Charleroi. La piste que vous jugez si courte est bien plus longue que d'autres pistes du circuit commercial.

Je dois reconnaître que la plupart des appareils sont certifiés comme pouvant opérer jusqu'à dix nœuds de vent arrière mais il faut opérer une distinction entre les maxima de certification et l'exploitation quotidienne d'un aéronef. Vu la configuration des pistes et la prédominance du vent du sud-ouest, il est prévisible que les pistes 25/07 continueront à être les plus utilisées, c'est-à-dire entre 80 et 85 % du temps, comme c'est le cas aujourd'hui.

Concernant l'ILS sur la piste 07, Belgocontrol et Brussels Airport ont réalisé une première étude de faisabilité mais une décision formelle n'a pas encore été rendue. Une étude définitive devra suivre le jour où interviendra une décision politique.

Je puis signaler à Mmes Lalieux et Snoy que les périodes de vent d'est exceptionnelles du premier semestre de cette année ont entraîné une multiplication par trente du nombre d'atterrissages sur la piste 07 gauche en comparaison du premier semestre 2007. En l'absence d'ILS, le commandant de bord doit voler à vue, donc à très basse altitude. Si cette évolution se confirme, il est grand temps d'installer un ILS. Nous savons très bien de quoi nous parlons, Madame Lalieux. Donc, un choix politiquement difficile doit être opéré : les appareils doivent atterrir sur la piste 02 ou 07, en fonction de l'orientation des vents, Monsieur Maingain. Soyons clairs : je sais de quoi je parle et vous m'avez très bien compris !

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

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

(En français) Une plus grande flexibilité dans l'utilisation de l'espace aérien militaire fait partie des pistes étudiées pour apporter des solutions aux points de concentration de trafic, mais sans aucun lien direct avec les activités de la base de Beauvechain.

La Belgique a proposé la base de Beauvechain pour l'implantation de l'*European Air transport Command* (EATC), mais les négociations sont toujours en cours. L'établissement de ce quartier ne demande pas nécessairement la création d'unités supplémentaires ni l'arrivée d'avions de transport.

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

(En français) Je pense que cela fera plaisir aussi aux habitants de la Région bruxelloise.

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

(En français) J'entends par cela que les quelque 9.000 vols qui doivent disparaître en raison du transfert de certaines activités de Zaventem à Leipzig doivent être déduits du nombre actuel.

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

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

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

(En français) Mon objectif est d'arriver dans les prochaines semaines à un accord au sein du gouvernement fédéral sur les mesures qui relèvent de ses compétences, avant de consulter formellement les gouvernements régionaux. J'essaie de tenir compte de leurs positions dans l'élaboration d'un ensemble de dispositions équilibrées et justes.

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

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

01.08 André Flahaut (PS) : D'abord, il convient de redire que la sécurité est la principale préoccupation. Ensuite, il conviendra de trouver une solution pragmatique et équilibrée. Nous avons aussi parlé d'une question de timing et j'y reviendrai.

J'ajouterai que personne dans mon parti ne condamne les gens qui ont des idées. Vous avez eu des idées, mais elles peuvent être interprétées différemment au nord et au sud à cause de la manière prématurée avec laquelle elles sont sorties dans la presse. Avoir des idées et des plans, c'est très bien : c'est le boulot de l'exécutif, mais c'est le boulot des législatifs de contrôler et de faire aboutir les solutions. Ils ne sont pas là pour ennuyer leur monde.

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

Pendant quelques minutes, j'aimerais revenir sur les problèmes avec DHL. On a essayé de faire porter la responsabilité aux militaires. Les vols militaires à Bruxelles-National constituent 3 % du total des vols, avec des appareils aux normes beaucoup plus sévères en termes de bruit que certains avions de compagnies civiles.

Il reste à renouveler deux airbus et les C-130, qui sont moins polluants et moins bruyants qu'un hélicoptère.

J'entends beaucoup parler des vols militaires ou des vols de la police, mais les statistiques sont là. Ces huit ou neuf dernières années, il y a eu très peu de vols de nuit pour les avions militaires. Ne prétendons pas qu'il y a une exception militaire. Je vous propose d'utiliser les infrastructures conformément à l'étude internationale qui a été réalisée, ce qui réduira le problème.

J'insiste par ailleurs pour qu'on boucle le dossier d'état-major européen. Plus le temps passe, plus on permet à d'autres de se préparer. Il ne faudrait pas que cette opportunité nous passe sous le nez.

Enfin, si vous ne voulez pas me voir revenir souvent, installons une concertation avec les Brabançons wallons. Quant à Charleroi, la piste est peut-être plus courte mais elle est bien orientée.

01.09 Étienne Schouppe, secrétaire d'État *(en français)* : Vous avez dit vous-même que les orientations étaient pratiquement identiques.

01.10 André Flahaut (PS) : La piste de Charleroi va être bientôt allongée. Je vous dis donc "à bientôt" !

01.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Vous avez dit : "En choisissant la norme de cinq nœuds partout, j'évite un choix politique". Mais vous ne pouvez éviter que le choix soit politique.

En ce qui concerne la piste 02/20, je ne comprends pas pourquoi vous ne pouvez pas maintenir la norme actuelle de zéro nœud de jour. Cette piste a déjà sa dose en termes de nuisances, on ne va pas se répéter indéfiniment.

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

Par ailleurs, si l'on veut respecter l'esprit et même la lettre des directives européennes sur la nécessité d'évaluer les conséquences environnementales d'une décision, il faut faire une évaluation environnementale préalable de l'impact d'un plan de vols.

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

01.12 Olivier Maingain (MR) : Nous n'avons jamais incriminé les vols militaires !

Monsieur le Ministre, vous donnez une argumentation charpentée et qui donne matière à débat. Je relèverai cependant deux éléments. Concernant la sécurité, vous dites prendre en compte les recommandations de l'OACI et des associations de pilotes, vous ne pouvez donc pas ignorer que ces mêmes associations disent que la piste 02/20 est dangereuse. On doit considérer tous les éléments qui objectivent la dangerosité par rapport à la configuration et aux normes de vent.

Pour ce qui est des normes de bruits, relevant de la compétence des Régions, l'arrêté Gosuin s'inspire des normes de l'OMS. On ne peut se référer à certaines normes et pas à d'autres ! Il a été démontré par la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de cassation que cet arrêté ne portait pas atteinte à l'activité aéroportuaire.

J'ose dès lors espérer qu'avant que ce dossier soit soumis au gouvernement, ce travail d'objectivation sera fait, avec tous ceux qui peuvent apporter les éléments d'information les plus pertinents pour arrêter un choix qui sera, de toute façon, toujours politique. Je n'ai jamais dit qu'il fallait tout reporter sur la périphérie nord. Je sais très bien quelle était la situation historique à l'aéroport de Bruxelles-National.

01.13 Karine Lalieux (PS) : Nous sommes heureux d'entendre qu'il ne s'agit pas d'un plan. Néanmoins, nous nous interrogeons sur ces communications dans la presse.

Je m'étonne du fait que vous envisagiez de déposer un plan sur la table du gouvernement avant même qu'il n'y ait concertation avec les autres Régions. Vous devrez de toute façon avoir leur accord !

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

01.14 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : J'ai parlé du Brabant flamand qui doit donner...

01.15 Karine Lalieux (PS) : ... des permis d'environnement. Monsieur le Ministre, la Région bruxelloise sera-t-elle aussi concernée à un moment donné. Vous devriez aussi discuter avec les ministres bruxellois. Cette méthode me semblerait plus constructive. Vous ne voulez rien entendre, nous verrons ce que cela donnera par la suite.

Je partage quelque peu la vision de M. Maingain : quand les normes de bruit étaient supérieures, aucun accident ne s'est produit sur l'aéroport. Les normes de vent à sept nœuds n'ont jamais posé de problèmes : ni ici, ni dans les plus grands aéroports européens, ni aux États-Unis. Je ne vois donc pas pourquoi... enfin oui, je vois pourquoi : l'objectivité et la rationalité ont leur limite, au bénéfice d'une utilisation politique des normes de vent.

La piste 02/20 n'est pas dangereuse en soi. En revanche, elle l'est pour certains avions.

01.16 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Il convient donc d'en tenir compte.

01.17 Karine Lalieux (PS) : Bien évidemment.

Ensuite, vous ne parlez jamais d'un autre critère essentiel en termes de sécurité : la densité de population.

Nous approuvons une solution équilibrée mais elle doit être concertée et objective. À cette fin, nous attendons la création d'un institut indépendant.

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

01.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Je reste sur ma faim car, si j'ai entendu énoncer un certain nombre de principes, il n'est absolument pas question d'un accord pour l'instant. Pour le surplus, il semble que le secrétaire d'État ne prenne aucune initiative pour organiser une concertation sur l'harmonisation des normes de bruit. Je préconise le recours à des simulations pour l'utilisation des pistes et la dispersion des vols. Je retiens aussi du débat que l'ancien ministre, M. Flahaut, qui a déjà à son actif de multiples transferts militaires du nord vers le sud, entend à présent aussi priver la Flandre de son aéroport militaire. La plus grande attention est en tout cas de mise.

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

Motions

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

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

"La Chambre,

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

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

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

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

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

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

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Cette enquête montre en effet que, malgré toutes les mesures que nous avons prises, les vendeurs de véhicules de seconde main ne sont pas informés de l'existence du Car-Pass, bien qu'une telle méconnaissance puisse surprendre, ou n'en informent pas les

clients. Le client a tout intérêt à demander lui-même le Car-Pass. Pendant les mois d'été, l'asbl Car-Pass a mené une campagne radiophonique pour informer le consommateur à l'échelle nationale.

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

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

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

02.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Il conviendrait d'assurer le suivi de ce dossier et d'examiner l'année prochaine, vers la même date, dans quelle mesure l'utilisation du Car-Pass s'est répandue.

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

04.01 Pierre-Yves Jeholet (MR) : J'ai pris connaissance de vos déclarations relatives à la sécurité et de votre volonté de faire diminuer le nombre d'accidents sur nos routes. Nous ne pouvons qu'adhérer à cet objectif.

Il n'y a pas de solution miracle pour faire diminuer le nombre d'accidents et de tués sur nos routes. Vous parlez d'un ensemble de mesures, notamment de renforcer les contrôles de vitesse sur l'ensemble de notre réseau routier, y compris les routes dépendant des autorités locales. En effet, la vitesse est un facteur important.

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

Il apparaît que le nombre d'accidents et de tués sur les autoroutes est nettement inférieur au nombre de tués sur le reste du réseau routier. Si le nombre d'accidentés sur les autoroutes est peut-être lié à la vitesse pratiquée, il est surtout lié à une vitesse inadaptée par rapport à certaines conditions de roulage.

Je ne peux qu'adhérer à cette limitation de vitesse, on cite le chiffre de 110 km/h, quand les conditions météorologiques ne sont pas optimales. C'est un facteur qui réduirait le nombre d'accidents. J'ai l'impression qu'on est parfois un peu hypocrite par rapport à la vitesse à 120 km/h. Sur l'autoroute, quand vous êtes au volant à cette allure-là, vous êtes souvent dépassé. Cela renforce l'utilité du nombre de contrôles.

Je préférerais avoir un débat sur la vitesse maximale. On voit que le nombre d'accidents sur les autoroutes n'est pas plus élevé lorsque la vitesse autorisée est plus élevée. Osons le débat du 130 km/h sur les autoroutes, avec la limitation que vous préconisez quand les conditions ne le permettent pas, et intensifions le nombre de contrôles. On est plus sévère aujourd'hui qu'avant. Il y a des procès-verbaux avec des montants importants en cas d'excès de vitesse mais, dans certains endroits du pays, des procès-verbaux sont classés sans suite faute de moyens. Je pense qu'il y a là un effet pervers.

Nous adhérons aux mesures que vous préconisez mais poussons peut-être le débat, abordons le sujet des 130km/h sur autoroute, avec, comme pendant, les 110 km/h quand les conditions ne le permettent pas.

04.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je ne suis pas favorable à une augmentation de la vitesse maximale autorisée de 120 à 130 km/h sur les autoroutes. En termes de sécurité routière, la vitesse inadaptée aux circonstances constitue le problème majeur. L'augmentation de la vitesse exerce une influence directe sur le risque d'accident, mais aussi sur la gravité de celui-ci et donc ses conséquences.

L'Institut belge pour la Sécurité routière a estimé l'évolution du nombre de tués parallèlement à l'évolution de la vitesse en Belgique. Il a été démontré que même les petites variations de vitesse exercent une grande influence sur le nombre de tués. L'IBSR a pu conclure qu'une diminution de 5 km/h permettrait de sauver jusqu'à 283 vies. Depuis plusieurs années déjà, la Commission fédérale pour la sécurité routière recommande une réduction significative des vitesses.

La comparaison avec les réseaux routiers des pays limitrophes n'est pas adéquate. En France, les accès de sortie sur les autoroutes sont moins nombreux et la densité de circulation n'est pas comparable à la moyenne en Belgique. Une mesure visant à augmenter la vitesse moyenne sur les autoroutes serait contraire aux efforts que nous déployons afin de lutter contre l'insécurité routière, sans compter les effets néfastes qu'elle provoquerait sur l'environnement.

04.03 Pierre-Yves Jeholet (MR) : Ce sujet ne mérite pas une polémique. Nous poursuivons le même objectif qui est de diminuer le nombre d'accidents et de tués sur nos routes. D'abord, le rapport entre la vitesse et le nombre de tués n'est pas pertinent en considérant les autoroutes et le reste du réseau routier. Des routes nationales font des morts chaque week-end. Il ne s'agit pas d'autoroutes. C'est lié à la vitesse excessive, mais aussi à la consommation d'alcool, voire d'autres substances. Il s'agit d'un véritable fléau.

Il ne faut pas être hypocrite. Pour moi, il est plus dangereux de rouler à 110 km/h, voire à 100 km/h dans des zones de travaux, lors de conditions météorologiques difficiles, que de rouler à 130 km/h lorsque la circulation n'est pas dense, par temps sec.

Je suis partisan d'ouvrir le débat aux 130 km/h, mais aussi d'être plus sévère quant à l'intensification des contrôles, non le dimanche matin, quand la circulation est calme, mais à des moments de circulation intense.

Je tenais simplement à vous interroger sur l'ensemble des mesures que vous aviez préconisées. Nous y adhérons totalement. Cela valait la peine d'échanger des points de vue sur ce problème.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 7230 de M. Maingain est reportée, à sa demande.

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

05.01 **Valérie De Bue** (MR) : Le 4 mai 2007, un arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des chauffeurs des catégories C, C+E, D et D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1 et D1+E a transposé en droit belge la directive 2003-59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003.

L'article 45 paragraphe 1^{er} de l'arrêté précise que la formation continue consiste en des leçons dans un centre de formation et que le modèle de certificat de formation est déterminé par le ministre. Le premier paquet de réformes institutionnelles prévoit-il que les compétences de formation et d'examen sont transférées aux Communautés ?

J'apprends que le Forem a postposé et même interrompu des formations dans ce domaine. Le motif réside dans le fait que le contenu de la formation n'est pas déterminé ; le fédéral doit déterminer la connaissance et l'aptitude nécessaire à l'obtention d'un permis de conduire et d'un certificat d'aptitude professionnelle.

Est-il exact que les arrêtés ministériels déterminant la connaissance et l'aptitude nécessaires à l'obtention des permis de conduire précités n'ont pas été pris ? Le fédéral reste-t-il compétent quant à l'acquisition des compétences et la façon de les vérifier ? Quels sont les critères d'agrément retenus pour les centres de formation et quels examens et certificats sont nécessaires aux instructeurs de formations continues ?

Si le Forem dispense des formations continues dans ce domaine, quel est le risque de ne pas voir ces formations reconnues ? Comment la Région flamande a-t-elle organisé ces formations compte tenu du contexte ?

05.02 **Étienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : La question est importante puisque nous sommes au début de ce nouveau système d'obtention du permis pour les catégories D.

Il faut distinguer les différentes formations. Dans le cadre du permis de conduire D pour les nouveaux conducteurs d'autocars, qui inclut depuis le 10 septembre dernier, l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle, il y a un système basé sur la réussite de l'examen que nous avons réglementé. Par contre, la réglementation prévoit pour tous les conducteurs de la catégorie D des formations continues (sept heures de formation par an durant cinq ans).

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

Les dispositions relatives à l'obtention du permis de conduire sont contenues dans les annexes 4 et 5 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Pour le certificat d'aptitude professionnelle, l'annexe 1 de l'arrêté du 4 mai 2007 définit les matières à connaître pour l'examen. Ces matières devront aussi faire l'objet de la formation continue.

Selon la proposition de loi spéciale portant des dispositions institutionnelles, la détermination des connaissances et aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules resterait fédérale. La détermination des méthodes de formation et d'examen – compétence actuellement fédérale – reviendrait aux Communautés.

La nouvelle réglementation relative à l'obtention du permis de conduire D est entrée en vigueur le 10

septembre dernier. Les centres d'examen pour l'aptitude à la conduite sont les mêmes que ceux pour le permis de conduire, les deux examens faisant un tout pour les nouveaux candidats au permis de catégorie D.

Le contenu des modules de formation continue est défini à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 4 mai 2007. Les critères d'agrément retenus pour les centres de formation continue sont définis à l'article 47, § 1^{er} de cet arrêté, qui prévoit que les centres de formation doivent disposer d'une infrastructure appropriée et des matériaux pédagogiques prévus à l'annexe 2.

De plus, les centres doivent rédiger un rapport annuel de leurs activités et proposer un programme de formation modulaire contenant les matières définies. Les instructeurs doivent disposer d'une expérience suffisante dans les matières enseignées et être formés en didactique et pédagogique. En outre, les instructeurs chargés de la partie pratique de la formation doivent disposer du permis de conduire pour la catégorie ou sous-catégorie concernée depuis sept ans.

Actuellement, le FOREM ne peut pas dispenser la formation continue : le dossier d'agrément introduit par le FOREM est en cours de traitement. Pour les nouveaux conducteurs de la catégorie D, la formation continue doit être suivie avant 2013 et, pour ceux qui ont déjà un permis, avant 2015.

Le VDAB du côté flamand se trouve exactement dans la même situation que le FOREM.

05.03 **Valérie De Bue** (MR) : Je relaierai ce problème à la Région wallonne : je trouve anormal qu'une formation puisse être interrompue.

L'incident est clos.

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

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

06.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : D'après des témoins, des avions sont arrivés en phase d'atterrissage le 14 septembre concomitamment sur la piste 07R et sur la piste 07L. Cela a étonné et effrayé un grand nombre de personnes. Pourquoi les procédures ont-elles été modifiées ? Est-ce une exception ou cela va-t-il se reproduire ? Qui a donné l'instruction de modifier les procédures d'approche ?

06.02 **Étienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Les procédures d'approche sur les pistes 07 n'ont pas été modifiées. Une journée portes ouvertes a été organisée le 14 septembre à Melsbroek. Lorsque la piste 07R était utilisée pour les atterrissages, les atterrissages d'avions militaires ont été effectués sporadiquement sur la 07L.

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

06.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : Je suis contente de savoir qu'il s'agit d'une situation exceptionnelle. Je pense que ces modifications n'étaient pas souhaitables et j'espère que cela ne se reproduira plus.

L'incident est clos.

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

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

07.01 David Lavaux (cdH) : Votre prédécesseur s'était vanté d'avoir trouvé un fonctionnaire hollandais pour occuper la Direction générale du transport aérien en février 2007.

S'il ne semble pas avoir démérité, il a abandonné son poste dès le mois d'août 2008 pour rejoindre l'Agence européenne pour la sécurité aérienne. L'intéressé déclare à qui veut l'entendre qu'il avait pris le poste de directeur général en Belgique comme tremplin pour obtenir plus ailleurs et qu'il était très mal payé en Belgique. Un mandat aussi court nuit au bon fonctionnement de l'administration.

Quels sont les motifs réels de la démission de ce fonctionnaire ? Quel est le salaire brut alloué à sa fonction ? Le ministre ne se sent-il pas floué par ce fonctionnaire hollandais qui ne sera resté qu'un an et demi dans le seul but d'obtenir une fonction internationale plus lucrative ?

07.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : L'intéressé a été nommé lors de la législature précédente après une procédure de sélection organisée par le Selor. Les motifs réels pour lesquels il a démissionné sont connus de lui seul. Cependant, le défi d'une carrière dans un organisme international constituait certainement une de ses motivations.

Un salaire plus élevé en était probablement une autre. Selon la publication de la vacance d'emploi pour la fonction de "rule-making director" de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, le salaire de base pour cette fonction était de 12.312,60 euros par mois.

S'y ajoute une indemnité d'expatrié, qui équivaut à 16 % du salaire de base qui est exempt de la taxation nationale. Cela fait un salaire annuel brut de 171.312,60 euros. Le salaire annuel brut indexé de début du directeur général des transports aériens s'élève à 100.469,48 euros.

Un tel poste au sein de mon département ne pouvait pas rester sans titulaire : un fonctionnaire de niveau N-2 de cette direction générale a été désigné directeur général ad interim. Entre-temps, la procédure de recrutement a été lancée auprès du Selor.

Je déplore le départ anticipé du titulaire précédent. Ce n'est pas une bonne chose pour l'administration. Mais on peut difficilement retenir un travailleur contre son gré.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

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

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

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

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

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

Je rappelle qu'il n'est pas question de déséquilibres. Si les Régions produisent des efforts plus importants, elles encaisseront également davantage de recettes qui seront intégralement ristournées à la Région qui a produit les efforts. L'utilisation de caméras digitales en Région flamande génèrera dès lors un effet très avantageux sur les recettes et c'est pourquoi j'ai adressé un courrier au ministre wallon compétent pour qu'il utilise les mêmes appareils.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 08.