



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

20-04-2005

Après-midi

woensdag

20-04-2005

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)</i>

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

SOMMAIRE

Question de Mme Jacqueline Galant au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des véhicules utilitaires" (n° 6394) 2

Orateurs: **Jacqueline Galant, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Jacqueline Galant au ministre de la Mobilité sur "les assurances automobiles pour les jeunes conducteurs" (n° 6539) 3

Orateurs: **Jacqueline Galant, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les tests de freinage de véhicules en charge" (n° 6494) 5

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Jan Mortelmans, Bart Laeremans**

Questions jointes de 8
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le rapport annuel du service de médiation de l'aéroport" (n° 6510) 8

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le rapport annuel du médiateur de l'aéroport" (n° 6547) 8

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les adaptations apportées au plan de dispersion" (n° 6565) 8

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'emploi des langues par le médiateur de l'aéroport" (n° 6567) 8

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'adaptation récente du plan de dispersion" (n° 6571) 8

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

Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "l'avenir des anciennes lignes 126 et 127 de la SNCB" (n° 6541) 28

Orateurs: **François Bellot, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van bedrijfsvoertuigen" (nr. 6394) 2

Sprekers: **Jacqueline Galant, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Mobiliteit over "autoverzekeringen voor jongeren" (nr. 6539) 3

Sprekers: **Jacqueline Galant, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "remtesten van voertuigen in beladen toestand" (nr. 6494) 5

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Jan Mortelmans, Bart Laeremans**

Samengevoegde vragen van 7
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsdienst van de luchthaven" (nr. 6510) 8

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6547) 8

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassingen aan het spreidingsplan" (nr. 6565) 8

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het taalgebruik van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6567) 8

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de recente aanpassing van het spreidingsplan" (nr. 6571) 8

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

Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de vroegere NMBS-lijnen 126 en 127" (nr. 6541) 28

Sprekers: **François Bellot, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 20 AVRIL 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 20 APRIL 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.07 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: De heer Bogaert heeft laten weten dat hij pas na 15 uur komt.

Vraag nr. 6228 van mevrouw Pécriaux werd teruggetrokken.

De eerste vraag is voor mevrouw Galant, maar ik zou eerst nog een vraag aan de minister willen stellen over de werkzaamheden.

Mijnheer de minister, ik heb een brief ontvangen van mevrouw Creyf. Zij heeft het - hoe kan het ook anders - over aanpassingen aan het spreidingsplan, het exact gebruik van de verschillende banen, de wijziging enzovoort. Zij vraagt concreet aan de minister van Mobiliteit om, zodra over de aanpassing van het banengebruik is beslist, een uiteenzetting in de commissie te houden met kaart en cijfermateriaal waarin wordt aangegeven, A, hoe het oude banengebruik eruitzag, B, hoe het nieuwe eruitziet, C, welke zones worden overvlogen en de evolutie daarin. Zij vraagt aansluitend ook een gedachtewisseling hierover. Ik moet dat voorstel natuurlijk voorleggen aan de Conferentie van voorzitters, maar ik vraag u nu al of u daartegen bezwaar hebt. Ik neem aan van niet. Ik heb u gehoord op de radio.

Minister **Renaat Landuyt**: Ik kan dat ook vandaag doen.

De **voorzitter**: U kunt dat ook vandaag uitleggen? Er zijn niet voldoende leden aanwezig. U hebt er dus geen bezwaar tegen om dat te organiseren?

Minister **Renaat Landuyt**: Als mevrouw Creyf aanwezig was geweest, had ik haar onmiddellijk een antwoord kunnen geven.

Er is maar één moeilijkheid. Dat is het aantal vluchten. Daarom is iedereen nu in paniek, maar wij hebben waarschijnlijk een fantastische spreiding gecreëerd.

Le **président**: Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre ni de vaincre pour persévérer!

Ik heb liever dat dit op de agenda staat. Dan heeft iedereen de kans om aanwezig te zijn.

Minister **Renaat Landuyt**: Ik denk dat hierover morgen ook vragen zullen zijn in de plenaire vergadering.

Ik heb geen bezwaar tegen een afzonderlijke voorstelling, maar men kan dat ook doen door de juiste interpellatie of vraag te stellen. Ik ben

in ieder geval bereid om zoveel mogelijk uitleg te geven over het spreidingsplan. In de eerstkomende zitting ben ik al bereid om dat te doen. Dat kan misschien gebeuren naar aanleiding van een vraag van een parlements lid.

De **voorzitter**: Ik zal dit agenderen. Dan krijgt iedereen de kans om erbij te zijn.

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

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

01.01 **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis le 4 avril dernier, une circulaire impose une différenciation plus nette entre un véhicule utilitaire et une voiture. Si cette adaptation est plutôt logique, le cap sera vraisemblablement difficile à passer pour les concessionnaires qui, précisément, pouvaient prôner les avantages fiscaux pour vendre leurs 4x4. Cet ajustement n'est-il pas préjudiciable tant aux concessionnaires qu'aux automobilistes? Avez-vous l'intention de procéder à une régularisation pour les véhicules mis en circulation avant la date du 6 avril? Pouvez-vous fournir une explication quant au choix de la date de la mise en vigueur de cette circulaire? Ne pouvait-on attendre le 1^{er} janvier prochain, par exemple? Qu'en est-il des directives pour les camionnettes et autres réels véhicules utilitaires? La FEBIAC estime que les mesures seront encore plus restrictives à dater de l'an prochain. Pouvez-vous me fournir quelques mots d'explication à ce sujet?

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

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, à partir du 1^{er} janvier prochain, il ne sera plus nécessaire d'expliquer la situation actuelle puisqu'elle ne se présentera plus. En janvier dernier, j'avais déjà signalé que les règles en vigueur devaient être respectées et surtout ne devaient pas être interprétées d'une manière minimaliste. J'ai tenu à souligner la nécessité du respect des règles en cette matière. Il ne doit y avoir aucun délai. Autrement, ce serait accorder encore du temps à ceux qui ne suivent pas les règles en vigueur.

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

01.03 **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je prends acte de votre réponse qui est pour le moins très vague.

Monsieur le ministre, jusqu'à présent, tous les acheteurs de voitures étaient autorisés à transformer leur véhicule en véhicule utilitaire. Une mesure prise par le ministre des Finances a permis la poursuite de cette pratique. Et vous, vous décidez, du jour au lendemain, que ce n'est plus autorisé. Il faut savoir que les concessionnaires ont des

01.03 **Jacqueline Galant** (MR): Uw antwoord is niet erg precies. Alle personen die een voertuig aankochten kregen de toelating om hun voertuig om te bouwen tot een lichte vrachtwagen. De minister van Financiën had een maatregel uitgevaardigd waardoor men dat mocht blijven doen, maar

véhicules en commande et qu'ils ont dû changer leur politique de vente du jour au lendemain. Une communication un peu plus claire sur le sujet aurait sans doute été nécessaire pour l'ensemble des concessionnaires qui, jusqu'à présent, étaient autorisés à vendre de tels véhicules.

u heeft van vandaag op morgen beslist dat zulks niet meer toegestaan is! De concessiehouders hebben hun verkoopbeleid plotseling moeten aanpassen. Men had degenen die tot dusver dergelijke voertuigen mochten verkopen op een degelijke manier moeten inlichten.

01.04 Renaat Landuyt, ministre: J'ai seulement dit que tout était possible. J'ai seulement voulu mettre les points sur les i. Ce n'est pas parce que plus en plus de gens ne respectent pas les normes qu'il faut les modifier. Il n'est pas sain de donner du temps à ceux qui ne respectent pas les normes.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, on sait que les assureurs automobiles considèrent avec méfiance les conducteurs inexpérimentés, statistiquement plus enclins à être impliqués dans les accidents de la route.

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

Cette méfiance généralisée, qui se traduit par des primes plus élevées, a tendance à induire un comportement dangereux. Les parents concluent à leur nom la police d'assurance mais omettent parfois, délibérément ou non, d'indiquer le nom de leur enfant comme conducteur principal. En cas d'accident, la compagnie d'assurances peut alors refuser d'indemniser les tiers lésés et conserver à titre de dommage les primes payées jusqu'au jour où elle a pris connaissance des faits.

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

Ne serait-il pas indispensable de re-préciser clairement les choses, voire d'établir un programme qui permette aux jeunes conducteurs de bénéficier de primes accessibles sans demander à leurs parents de signer les contrats à leur place? Les assureurs ne pourraient-ils pas être plus tolérants à l'égard de ceux, par exemple, qui auraient suivi une formation spécifique?

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

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, ma chère collègue, en ce qui concerne votre première

02.02 Minister Renaat Landuyt: Wat uw eerste vraag betreft, naar

question, conformément à l'article 3, 1 du contrat type, en annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992, la personne qui conduit la voiture au moment de l'accident ne joue en soi aucun rôle, à condition toutefois que le contrat d'assurance ait été conclu en toute validité légale.

Ainsi, lors de la conclusion d'un contrat, le nom du conducteur principal de la voiture doit être communiqué. Lorsque le preneur d'assurance tait de manière trompeuse l'identité du conducteur principal réel et indique un autre nom, le contrat n'est pas valable et l'assureur se fera rembourser l'indemnisation par le preneur d'assurance. En latin, ce procédé se dit "fraus omnia corrumpit".

A l'article 9, 2 du contrat type, il est dit que "lorsque les données sur le risque sont volontairement tues ou sont incorrectement communiquées de manière volontaire et que cela induit la société en erreur lors de l'appréciation du risque, le contrat est nul."

Par rapport à la moyenne, le risque d'accident pour un jeune conducteur de voiture est quatre fois plus élevé; l'âge du conducteur principal est dès lors considéré par les assureurs comme un élément nécessaire de l'appréciation du risque.

En concertation avec les jeunes, les organisations de jeunes et les experts de la sécurité, le système de formation actuel fera l'objet d'une radioscopie. On examinera la possibilité d'introduire un nouveau système. J'impliquerai également le secteur des assurances dans cette évaluation. L'introduction d'un nouveau système de formation dans lequel les risques d'accident sont réduits jettera en outre les bases objectives du système de bonus-malus des assurances, ce qui contribuera à rendre de nouveau abordables les primes d'assurance des jeunes conducteurs.

Comme vous le savez, je pense ici en tout premier lieu à une sorte de permis de conduire à étapes, ce sans dire comment procéder concrètement. En effet, pour le moment, je reçois de nombreuses propositions des organisations qui me soumettent des modèles. Le modèle le plus séduisant est pour l'instant celui d'une association flamande d'automobilistes, le VAB, qui est le grand concurrent de Touring et qui m'a donné un modèle basé sur son expérience, réellement applicable. Pour le reste, j'attends d'autres contacts avec les associations.

En ce qui concerne les assureurs eux-mêmes, je dois vous informer du fait que le ministre de l'Économie est le ministre compétent pour mener les discussions concernant le prix des assurances.

Mes collègues expriment une plus grande confiance que moi à l'égard du marché et des assureurs.

Dès que nous disposerons d'éléments concrets, à savoir une sorte de système par étapes, je pense que nous pourrions influencer le débat avec les assureurs.

luid van artikel 3, 1, van de modelovereenkomst gevoegd bij het koninklijk besluit van 14 december 1992, speelt het geen enkele rol wie het voertuig op het ogenblik van het ongeval bestuurt, op voorwaarde dat het verzekeringscontract geldig werd gesloten.

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

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

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

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

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

02.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Si je puis me permettre d'émettre une suggestion au niveau de la commission, je demanderais que nous soyons informés du suivi des travaux de votre groupe de travail avant qu'une décision ne tombe. Il serait préférable de travailler ensemble plutôt que de ne disposer que d'une solution qui émanerait uniquement de votre cabinet. Il serait souhaitable qu'il y ait plus de concertation et d'échange d'informations avec les membres de la commission intéressés par le sujet.

02.04 Renaat Landuyt, ministre: Afin d'éviter que le parlement ne vote pas mes propositions, je vous informerai!

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

02.04 Minister Renaat Landuyt: Ik zal u op de hoogte houden zodat u mijn voorstellen kan goedkeuren.

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

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

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

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dit is een redelijk technische vraag over remtesten in beladen toestand.

Het KB van 17 maart 2003 tot wijziging van het KB van 15 maart 1968 bepaalt in zijn artikel 6 dat de voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton vanaf 1 oktober 2005, dus over een klein half jaar, zullen worden onderworpen aan een nieuwe test, teneinde hun remdoelmatigheid in beladen toestand te controleren. De test zal plaatsvinden in het kader van de technische keuring van de voertuigen.

Het KB van 17 maart 2003 laat toe om de voertuigen aan te bieden hetzij in lege toestand, hetzij voor tweederde geladen. Indien men voor de lege toestand opteert, wordt via de RD-methode de beladen toestand gesimuleerd en moet men zich maar één keer aanbieden. In de praktijk blijken er bij het testen via die methode van de toestellen nogal wat problemen op te duiken voor sommige lege voertuigen, die niet naar behoren zouden kunnen worden gecontroleerd, omdat de vereiste minimale druk van 2 bar niet bereikt kan worden. Bovendien zou men bij die controles geen rekening houden met het feit dat een voertuig uitgerust is met een retarder, een soort hulpsysteem bij het remmen dat steeds meer voorkomt bij de moderne vrachtwagen.

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

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

Le ministre pourrait-il également

Tevens vernam ik dat er een groot prijsverschil is naargelang het personeel van het controlestation de controle kan uitvoeren vanop de werkvloer dan wel of het zich in de werkput moet begeven, alhoewel de extra tijd hiervoor vrij beperkt is.

Ik heb volgende vragen, mijnheer de minister. Wat overweegt u te doen voor voertuigen die de minimale druk van 2 bar niet kunnen halen? Het gaat hier over de meerderheid van de containerchassis waarvan het gewicht te laag blijkt te zijn om de minimale druk te halen. Overweegt u een attest van de garagist of de constructeur te aanvaarden in deze gevallen?

Waarom houdt men bij de appreciatie van de remdoelmatigheid bij voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen, geen rekening met de afwezigheid van een retarder en dit naar analogie van de autocars? Voor die laatste voertuigen is er naar verluidt een soort gedoogbeleid bij de remcontrole.

Waarom moet de vervoerder 25 euro betalen wanneer het personeel in de werkput moet gaan om de drukmeetpunten aan te kunnen brengen, terwijl hij slechts 7 euro moet betalen wanneer die persoon ze kan aanbrengen vanop de werkvloer?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zou eerst iets willen vragen. Een zaak konden mijn deskundigen niet uitleggen. Wat is een retarder?

03.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat is een hulpmiddel bij het remmen. Moderne vrachtwagens worden daarmee uitgerust. Het schakelt de motor mee in om de remschijven te assisteren.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Wij zoeken reeds een aantal dagen naar de retarder.

03.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Men kan dat snel vinden via internet.

03.06 Minister **Renaat Landuyt**: Men kan reeds jaren remmen op de motor, maar de retarder moet toch wel iets speciaals zijn.

Wat betreft uw eerste vraag, het volgende. Ondanks het feit dat geen enkele deskundige mij kon uitleggen wat een retarder is erkent men wel dat er voor een klein percentage nog proeven bezig zijn, met opvolgingsvergaderingen, om te kijken hoe men dit testen in geladen toestand moet doen. Het zou echter slechts gaan om een klein percentage. Het gaat over die minimale druk van 2 bar, dat u technisch zo goed hebt uitgelegd in uw vraag.

In verband met uw tweede vraag zegt men mij dat de uitvoering van de remproef op de rollenremmeter, dat zijn de rollen waarmee men de rem meet, gebeurt in de neutraalstand van de versnellingsbak. In het geval van een motorrem of een hydraulische vertrager - misschien is dat wel de retarder - is het effect op de remkracht nihil. Wanneer het om een elektrische vertrager gaat, zoals een Telma, is door het lage toerental van de cardanas de invloed op de remkracht verwaarloosbaar.

préciser pourquoi le test ne tient pas compte de la présence ou de l'absence d'un ralentisseur?

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

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

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

Le GOCA, Groupement des Organismes agréés de Contrôle automobile, a réalisé un petit film expliquant l'augmentation du prix si le contrôleur doit descendre

Men plaatst de vrachtwagen dus op een rolsysteem en dat systeem test de werking autonoom.

Ten derde, de drukmeetpunten die toegankelijk zijn vanaf de werkvloer, kunnen op een gemakkelijke en vlugge manier worden aangesloten. De GOCA, de vereniging die de belangen van de keuringscentra behartigt en die alles zo goed mogelijk uitwerkt in goede samenspraak met de administratie, heeft mij zelf een filmpje getoond waarmee men reclame maakt bij de vervoersbedrijven. In het filmpje legt zij uit waarom zij meer moet vragen voor het ene dan voor het andere. Zij heeft zelfs een filmpje waarin zij de twee beelden naast elkaar plaatst. Als men het ene systeem vergelijkt met het andere systeem, is de eindconclusie, gelet op het tijdsverschil, dat de kostprijs minder is. Men is dus in staat om het prijsverschil te objectiveren. Dat is ook de reden waarom zij bezig is met een soort van roadshow voor de bedrijven waarbij zij uitlegt hoe die testen zullen gebeuren. Voor mij is het essentiële punt in dat filmpje het visueel duidelijk maken van het verschil in de kostprijs.

dans la fosse d'inspection pour placer les prises de pression. Cet organisme prépare également l'organisation de "roadshows" pour les sociétés.

03.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de vragen in de sector zijn ook naar aanleiding van die roadshow ontstaan. Het is op basis van dat filmpje waarover u spreekt om het verschil in kostprijs aan te duiden, dat de sector zegt dat het verschil in kostprijs niet zo groot zou mogen zijn, omdat het verschil in tijd niet zo groot is.

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

Ik wou u ook nog vragen of ik over uw schriftelijk antwoord mag beschikken.

03.08 Minister Renaat Landuyt: Gelet op de gevoeligheid heb ik er geen probleem mee om u de letterlijke versie van mijn antwoord te geven. Ik zal de boodschap dat de sector het prijsverschil niet verantwoord vindt, met plezier aan de GOCA overbrengen.

03.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het verbaast mij een beetje dat uw diensten niet hebben gevonden wat een retarder is. Ik heb zonet op internet, via Google, gezocht naar de retarder en onder punt vier vind ik de Scania Retarder. Ik veronderstel dat dit een merk is. Een gedeelte van de uitleg luidt als volgt: "De Scania Retarder is een vitaal onderdeel middenin in het hart van een opmerkelijk effectief rijhulpmiddel: het geïntegreerde remsysteem,..." Er volgen dan nog twintig of dertig regels uitleg over de retarder. Dit, ter volledigheid van het dossier.

03.10 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik zal dat met plezier meenemen naar mijn diensten.

03.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Misschien is er op het kabinet nog geen internet beschikbaar.

03.12 Minister Renaat Landuyt: Misschien staat er wel een retarder op hun internetaansluiting. De minister kennende zou mij dat niet verbazen.

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

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het jaarverslag van de ombudsdienst

van de luchthaven" (nr. 6510)

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

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

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

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

04 Questions jointes de

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le rapport annuel du service de médiation de l'aéroport" (n° 6510)

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

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

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

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

De **voorzitter**: Mevrouw Nagy is op weg naar hier. Mijnheer Laeremans, de eerste en de laatste vraag worden gesteld door mevrouw Creyf en ik neem aan dat u er geen bezwaar tegen hebt dat mevrouw Creyf haar twee vragen na elkaar stelt?

04.01 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik heb daartegen geen enkel bezwaar.

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, zoals altijd bent u breeddenkend en tolerant, waarvoor mijn dank.

04.02 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn eerste vraag gaat inderdaad over het jaarverslag van de ombudsdienst van de luchthaven. U bent daarover vorige week in openbare vergadering door de heer de Donnea ondervraagd en u hebt toen zelf gezegd dat u eigenlijk wenste te wachten tot u meer informatie had over de herkomst van de klachten enzovoort, met andere woorden, tot u wat meer duidelijkheid had over de gegevens. Ik hoop dat u ondertussen wat dat betreft al wat informatie hebt gehad.

We hebben gelezen in een krantenartikel dat de ombudsdienst voor de luchthaven van Zaventem in 2004 nagenoeg 41.000 dossiers behandeld heeft, tegenover 2.281 in 2003. In de eerste twee maanden van dit jaar loopt het aantal klachten al op tot meer dan 20.000. In ongeveer 13.000 dossiers gaat het om gepersonaliseerde klachten, hoofdzakelijk via e-mail verstuurd. De andere dossiers betreffen de overschrijdingen die automatisch zijn vastgesteld op de geluidsmeter in Wezembeek-Oppeem en Kraainem. Het grootste deel van de klachten komt van Franstaligen en slechts 15% zou komen van Nederlandstalige bewoners. De ombudsdienst stelt in zijn jaarverslag voor – dit is wel merkwaardig – om bij voorkeur de piste 02 te gebruiken. Dat hebben we in elk geval kunnen lezen in een paar persberichten. Vandaar mijn vragen, waarop graag een antwoord.

Is het jaarverslag publiek, mijnheer de minister? Kan dat ja of nee aan ons worden bezorgd? Het zou interessant zijn het in te kunnen kijken. Kloppen de cijfers in verband met de klachten? Hoe verklaart u de explosieve toename?

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

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

Le ministre peut-il nous fournir ce rapport annuel? Les chiffres cités sont-ils exacts? Comment le ministre explique-t-il l'augmentation exponentielle du nombre de plaintes? Comment explique-t-il la

Hoe verklaart u het grote verschil in aantal klachten tussen Franstaligen en Nederlandstaligen? Klopt het dat de helft van de klachten komt van 7 families?

Kan u een overzicht geven van het percentage per gemeente op het totaal aantal klachten, uiteraard voor de gemeenten waar het percentage hoger ligt dan 5%? Kan u ook voor elk van die gemeenten de verhouding geven in het bevolkingsaantal tussen Franstaligen en Nederlandstaligen?

Hoe verklaart u ook het enorme aantal dossiers dat automatisch is vastgesteld door geluidsmeters? Hoe evolueerde dat tegenover het jaar ervoor?

Dan is er de merkwaardige suggestie van de ombudsdienst om bij voorkeur piste 02 te gebruiken, wat uiteraard in strijd is met de beslissing die u net onder druk hebt moeten nemen. Welke motivatie heeft de ombudsdienst hiervoor gegeven? Wat zal u dan uiteraard doen met die suggestie van de ombudsdienst?

Ik koppel dat nu aan mijn vraag in verband met het spreidingsplan.

Op 18 april besliste het kernkabinet over een wijziging van het spreidingsplan.

Mijnheer de minister, in verband daarmee had ik graag een antwoord op de volgende vragen.

Kunt u een toelichting geven bij dat nieuwe plan?

Welke gemeenten zullen nu meer en welke minder belast worden? Kunt u daarover ook cijfergegevens geven?

Hebt u de bijkomende last over de verschillende gemeenten uitgetekend? Bijvoorbeeld, wat is nu het gevolg voor de piste Zemst-Perk-Steenokkerzeel-Bonheide, die door het nieuwe plan, zwaar overvlogen zou zijn? Wat is de bijkomende last voor Sterrebeek en Tervuren tot Leuven-Huldenberg?

Over hoeveel gehinderde personen gaat het in totaal?

Zal Brussel meer of minder vluchten krijgen dan in de vorige versie van het spreidingsplan?

Waarom kiest u niet voor de Kanaalroute die de economisch meest verdedigbare route is, aangezien er dan geen omweg rond Brussel gemaakt moet worden?

Waarom komt er nogmaals een nieuwe studie over het spreidingsplan? De hoeveelste studie is dat? Wie zal die uitvoeren? Welke concrete antwoorden verwacht u daaruit? Wat verwacht u dat die studies meer kunnen bieden dan al de informatie waarover u reeds beschikt?

Wie of wat bepaalt de criteria om spreiding te definiëren? Hanteert men een rekenkundig model? In welke mate houdt men rekening met de bestemming van de vluchten?

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

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

Wanneer kunnen wij de wet verwachten? Kunt u garanderen dat er voor de verschijning van de wet consensus over de inhoud zal zijn met Vlaanderen en met Brussel?

04.03 Renaat Landuyt, ministre: Il s'agit de la proposition d'emprunter la route du Canal, n'est-ce pas?

04.04 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, dat is uw suggestie. De vraag luidt: waarom doet u dat niet?

04.05 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, il me semble que ce rapport contient des informations intéressantes sur le nombre de plaintes, sur les propositions à avancer pour des alternatives de type moins "politique" que technique et qu'il prend en compte certaines questions...

04.06 Renaat Landuyt, ministre: On fait circuler des textes que je n'ai pas reçus moi-même!

04.07 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, c'est un document qui vaut la peine d'être diffusé et je m'étonne de ce que vous dites. C'est votre point de vue, soit. Il faut rappeler qu'il s'agit du rapport des deux médiateurs car le texte est déposé par le médiateur francophone et le médiateur néerlandophone. C'est important de le souligner car il faut disposer de propositions tenant compte de mesures techniques comme la densité, comme dans tous les aéroports européens et même du monde, ainsi que du vent, de la sécurité, de la réduction des nuisances. Il existe des critères objectifs qui sont utilisés pour élaborer des propositions de routes.

Les plaintes constituent un élément important. Elles portent essentiellement sur certaines routes, surtout sur les conditions dans lesquelles elles sont utilisées, et sur le fait que ces routes survolent ou non des zones densément peuplées.

Monsieur le ministre, je voudrais savoir très précisément quel accueil vous avez réservé au rapport et quel est le suivi donné aux plaintes. Je sais que vous avez répondu à ma collègue Isabelle Durant que vous ne comptiez pas les plaintes. Vous aviez donc le rapport puisque vous avez pu répondre à Mme Durant au Sénat la semaine passée.

Vous ne comptiez pas les plaintes mais les personnes et c'est vrai que c'est un élément important, de même que le critère de densité de la population.

Par conséquent, j'aimerais connaître le suivi donné aux plaintes. Quel est le suivi des propositions relatives aux routes? En ce qui concerne l'accord intervenu à la suite de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars, je souhaiterais savoir – je vous avais questionné à ce sujet la semaine dernière mais vous ne m'aviez pas répondu – si les AIP avaient été pris. Ont-ils été envoyés? Etant donné que vous avez jusqu'au 27 avril pour apporter des changements, quel est le délai d'exécution?

La question des vents telle que prévue dans cet arrêt est-elle prise en

04.05 Marie Nagy (ECOLO): Dit verslag bevat belangwekkende informatie over het aantal klachten, over meer technische dan gepolitiseerde alternatieven, enz.

04.06 Minister Renaat Landuyt: Men deelt hier teksten rond die ik zelf niet heb gekregen.

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

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

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

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

considération dans les nouvelles décisions?

Par ailleurs, j'avoue être perplexe en lisant le commentaire du gouvernement flamand sur votre accord. Vous le présentez comme un accord équilibré mais, dans le communiqué du gouvernement flamand, il est indiqué qu'ils se réjouissent que la plupart des vols devant abandonner la piste 02 soient renvoyés sur la Région bruxelloise. Je suis étonnée de cette réaction et souhaiterais connaître la répartition réelle des détournements effectués étant donné votre obligation de sortir de l'utilisation préférentielle de la piste 02.

04.08 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, voor de goede orde en opdat op ordentelijke wijze geantwoord kan worden, zal ik beginnen met de vraag over de ombudsdienst. De twee andere sprekers hebben ook eerst daarover iets gezegd.

Wat mij verbijsterde de afgelopen dagen, mijnheer de minister, is dat de aanvankelijk enige ombudsman – hij is ondertussen vergezeld van een Nederlandstalige, maar oorspronkelijk was de enige ombudsman de heer Touwaide, die Franstalig is – tegenwoordig aan wie hem in het Nederlands een e-mail stuurt met een vraag om uitleg of om een klacht in te dienen, Engelstalige antwoorden zendt. Dat is toch wel merkwaardig. Ik heb natuurlijk in eerste instantie aan hemzelf gevraagd wat er aan de hand is en nadat ik zo'n antwoord had ontvangen, heb ik hem kort gevraagd waarom hij in het Engels antwoordt. Toen antwoordde de ombudsman mij in mijn hoedanigheid van volksvertegenwoordiger: "Just because English is the official language used in aviation." Het zou mij verbazen dat hij ook de Franstaligen in het Engels antwoordt.

Een dergelijk antwoord, mijnheer de minister, hoeft ik niet te nemen. Het is buitengewoon grof, temeer daar die man met overheidsgeld werkt en een hele staf heeft om hem te ondersteunen, waarin ook Nederlandstaligen zitten.

Vroeger kon hij wel in het Nederlands antwoorden. Bovendien is er nu ook een Nederlandstalige ombudsman. Hij had de vraag kunnen doorspelen aan de Nederlandstalige ombudsman. Het getuigt van een buitengewone arrogantie, van een gevoel van verhevenheid boven het gewone volk, om dat soort antwoorden te geven.

Welke initiatieven hebt u reeds genomen om die ombudsman tot de orde te roepen? En als hij niet tot de orde geroepen kan worden – misschien wil hij ook niet tot de orde geroepen worden en is hij gewoon zijn werk daar beu en wil hij de bons krijgen – wat bent u dan van plan? Is zijn positie dan te handhaven? Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag gaat over de actualiteit van de voorbije dagen. Er is heel veel verteld. Zowat alle actiegroepen zijn opnieuw in het nieuws gekomen en elke groep heeft gezegd dat de eigen streek het meest getroffen wordt en dat het nu helemaal onleefbaar wordt. Het is dus hoogtijd, mijnheer de minister, dat u gedetailleerd uitleg geeft en per zone aangeeft welke belasting er zal komen, en vooral, wat het verschil is met het huidige spreidingsplan. Zoiets kon onder de vorige minister, onder minister Anciaux. Toen was er voor elke zone een bepaald percentage en een bepaalde kwantiteit, 's nachts, overdag en 's avonds. Alles was gedetailleerd uitgewerkt. Tot nu toe hebben wij

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

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

van u nooit zo'n schema ontvangen. Ik had u trouwens gevraagd het ons op voorhand te bezorgen.

04.09 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

04.10 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik kan er ook niet aan doen maar dat moest ik wel vaststellen. Hij gaf ons meer gegevens.

04.11 Minister **Renaat Landuyt**: Eindelijk de erkenning dat Bert de beste was.

04.12 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik zeg niet dat hij de beste is. Ik zeg wel dat u het nog veel minder goed doet en ons als parlements lid niet respecteert.

04.13 Minister **Renaat Landuyt**: Ik vertel u even een kleine anekdote.

Ik herinner mij dat wij thuis ooit een nieuwe kast nodig hadden. Er waren twee leveranciers. De ene leverancier gaf ons een mooie tekening, de andere een lelijke schets. De kast van de tweede was echter mooi en bij de leverancier die de mooie tekening maakte, was de kast niet mooi.

04.14 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat is allemaal mogelijk, mijnheer de minister. Als het doel wordt bereikt, is de rest ondergeschikt.

Mijnheer de minister, niettemin en ondanks de schetsen die u erbij haalt, is het toch een elementair recht van parlementsleden om behoorlijk te worden geïnformeerd. Tot op heden bent u er nog niet in geslaagd om ons in dit dossier op een behoorlijke manier te informeren over de nieuwe evoluties die op til zijn. Ik hoop dat dit alsnog gebeurt. Ik had gevraagd om dat op voorhand te doen. Dat is niet gebeurd.

De analyse die in de Noordrand wordt gemaakt en waar men tot nu toe bijna nooit een speld kon tussenkrijgen, is de volgende. Mijnheer de minister, het plan-Anciaux hield op zich geen maximale spreiding in, maar alleen een aanzet tot spreiding, ook al omdat er nog een aantal infrastructurele maatregelen moest worden genomen. Ten tweede, door de wijzigingen van de windnormen evolueerde de zaak in het nadeel van de Noordrand. Ten derde, door de route Chièvres af te buigen richting Noordrand en tegenwoordig zelfs boven de ring te plaatsen, ontlast u opnieuw een deel van Brussel. Ten vierde, met de nieuwe wijzigingen die op til zijn moet andermaal worden vastgesteld dat de drukste momenten van het weekend, namelijk zaterdagochtend en zondagavond, nog bovenop de overlast voor de Noordrand komt. Er kan zeker niet worden gezegd dat deze regio er beter uit komt.

Ik had daarvoor vorige maandag gewaarschuwd en de waarschuwing is uitgekomen. De Vlaamse minister voor Leefmilieu, Kris Peeters, heeft dan ook vrij scherp gereageerd op uw nieuwe plannen en voorstellen. Hij heeft gezegd dat er zich binnen de Vlaamse zones een verschuiving zal voordoen. Een billijke spreiding evenwel, waarbij ook Brussel meer wordt betrokken, is er niet. Voor Brussel verandert er, op basis van de gegevens die we tot nu toe hebben, niets. Daardoor ging het ook zo gemakkelijk in het kernkabinet om de

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

Dans ce dossier, les choses bougent beaucoup. Le 18 avril, le Conseil des ministres restreint a approuvé un nouveau plan de dispersion en exécution de l'arrêt du 17 mars. Il est d'ores et déjà clair qu'une répartition plus équitable des nuisances sonores dues aux avions n'est toujours pas à l'ordre du jour. C'est en particulier la périphérie nord de Bruxelles qui en pâtit. Le ministre flamand, notamment, a déjà réagi très sèchement au nouveau plan, constatant qu'il n'y était tout au plus question que d'un déplacement des nuisances à l'intérieur des zones flamandes. On peut s'étonner que pour Bruxelles, la situation reste au fond inchangée. Peut-être est-ce la raison pour laquelle les

wijzigingen erdoor te krijgen. Immers, het was toch maar een verschuiving binnen de Vlaamse zones.

négociations sur le nouveau plan se sont terminées si vite.

Mijnheer de minister, u doet teken dat dit niet zo is. U moet dan straks maar eens uitleggen in welke mate Brussel een rechtvaardiger aandeel van de spreiding krijgt.

Tot nu toe ben ik helemaal niet overtuigd van een verbetering, van een meer maximale spreiding en van een betere verdeling van de lasten, wel integendeel.

U bent ook van plan een en ander in een wettekst te gieten. Ook daarin denk ik dat u uw wensen voor werkelijkheid neemt als u zegt dat u daardoor minder procedures gaat krijgen. U weet allemaal dat wetteksten wel degelijk aanvechtbaar zijn, met name voor het Arbitragehof, in het bijzonder wanneer er een speciale grond is voor vernietiging door het Arbitragehof, met name mogelijke discriminatie.

Ik zie u glunderen en lachen, mijnheer de minister. U hoopt blijkbaar op een procedure voor het Arbitragehof.

04.15 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

04.16 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik waarschuw u.

04.17 Minister **Renaat Landuyt**: U moet eerst lepe vragen stellen en na het antwoord moet u...

04.18 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik kom tot mijn vragen, maar ik waarschuw u nu al dat wanneer u een discriminatoir spreidingsplan indient, u opnieuw procedures zult uitlokken om die discriminaties ongedaan te maken.

Mijn eerste vragen zijn al gesteld. Kunt u ons de cijfers geven, de percentages en dergelijke? Ik hoop dat dit toch vandaag gebeurt, zodat we ten minste duidelijkheid krijgen.

Ten derde, op welke wijze wordt ervoor gezorgd dat Brussel een billijker deel van de last op zich zou nemen? Hoe reageert de minister op de kritiek van de Vlaamse minister van Leefmilieu? Hoe ver staat het trouwens met de besprekingen met de Vlaamse regering en met de Gewesten?

Ten vierde, op welke wijze worden de taxibaan langsheen baan 25 L en de plaatsing van ILS-landingssystemen in die spreiding die u bij wet wil vastleggen, betrokken? Kan de wettelijke verankering rekening houden met veranderingen en dus een evolutief proces met wijzigingen in functie van de aanleg van nieuwe infrastructuur? Kan deze nieuwe infrastructuur inderdaad bijdragen tot een beter afwisselend baangebruik gedurende iedere dag en iedere nacht, om dus een maximale spreiding te hebben niet binnen de week, maar ook gedurende elke dag, zodat we vermijden dat één bepaalde streek gedurende een bepaalde dag of een bepaalde nacht alles over zich heen krijgt? Dat is uiteindelijk toch wel een bedoeling die billijk kan geacht worden.

Ten slotte, werd inmiddels cassatieberoep ingesteld tegen het arrest van 17 maart? U bent op dat vlak tot nu toe toch erg aan het

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

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

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

treuzelen, heb ik de indruk.

une plus grande alternance dans l'utilisation des pistes, chaque jour et nuit?

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

04.19 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, zoals door de vraagstellers aangegeven, zijn er eigenlijk twee delen in de vraag. Enerzijds is er het element rond het ontwerpverslag van de ombudsdienst, anderzijds zijn er informatieve vragen in verband met de aanpassing van het spreidingsplan zoals deze week bepaald in akkoord met de leden van de kern van de regering.

Bestaat er een verslag van de ombudsdienst? De situatie is deze. Ik geef u de kleine voorgaanden. Eind februari 2005 werd mij een ontwerpverslag voorgelegd, waaromtrent ik een paar vragen naar verduidelijking had.

Vorige week was de heer Touwaide aanwezig in deze commissie, toen er vragen werden gesteld. 's Anderendaags stond de tekst, die mij werd voorgelegd als een voorontwerp van een verslag, in de Franstalige kranten. Ik merk dat hij ook in handen is van collega Nagy. In dit geval kunnen wij dus niet klagen over de open werking van de ombudsdienst. Voor mij is dit geen probleem, maar het is dan ook goed te weten van waar een en ander komt. Zoals de heer Laeremans heeft kunnen ondervinden, reageert de heer Touwaide zeer transparant en zeer vlug op alle mogelijke opmerkingen.

Ik begrijp dat de heer Touwaide zeer veel werk heeft om plichtsbewust te antwoorden op iedere klacht. Dat hij daardoor enige tijd nodig heeft om op verslaggevingvragen te antwoorden, begrijp ik ook, te meer daar hij ook al enige tijd heeft gestoken in het voorstellen van alternatieven op het spreidingsplan. Ik ben in ieder geval nog altijd vragende partij om te weten hoeveel concrete klagers er zijn, teneinde duidelijk te weten van waar de klachten komen en op welk punt er effectief klachten zijn. Met betrekking tot het spreidingsplan moeten wij ons vooral concentreren op situaties waar de privé- en de gezondheidsbelangen van de mensen niet meer in evenwicht zijn met het algemeen belang en de werking van een luchthaven. Hierbij blijf ik nog steeds onvoldaan. Desondanks probeer ik zo nauwgezet mogelijk te antwoorden op de vragen omtrent het ontwerpverslag. Ik benadruk dat dit voor mij een ontwerpverslag is. Ik hoop nog een verfijning te krijgen betreffende het aantal specifieke periodes en waarop, en vooral vanuit welke woonplaats, er effectief werd gereageerd.

De explosie van klachten is te verklaren. Er is een lijn in te vinden. Zodra er sprake is van een of andere wijziging van het spreidingsplan en zodra er een wijziging is van de windkracht, blijkt er een wijziging te zijn van het aantal klachten. Niet te onderschatten is het feit dat men, dankzij de mogelijkheden van e-mail en internetsites, heel vlug heel specifieke klachten kan verspreiden, met vermelding van het uur van het vliegtuig en de nodige decibels. Daarop kan men intekenen via bestaande websites die deze service aanbieden.

Vervelend voor mensen die effectief klachten indienen, is geconfronteerd te worden met zeer eigenaardige mailnamen die het

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

M. Touwaide a l'habitude de répondre à toute plainte et le tracé de diverses solutions de rechange concernant les itinéraires de vol lui a coûté beaucoup de travail. Je comprends qu'il n'ait pas encore disposé de beaucoup de temps pour finaliser son projet de rapport et de rédiger un projet définitif. J'espère recevoir un aperçu précis de la nature et de l'origine de toute plainte.

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

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

écht beoordelen van de echte klachten moeilijk maakt. Ik heb er alle begrip voor dat de ombudsdienst geen prioriteit geeft aan het opstellen van een verslag omdat de heer Touwaide zeer toegewijd alle mogelijke bewegingen rond het spreidingsplan volgt en als het even kan zelfs tijd maakt om persconferenties en commissievergaderingen mee te volgen.

Wat de tendens van de klachten betreft, - de derde vraag van mevrouw Creyf – kan ik meedelen dat 85% van de klachten in het Frans zijn opgesteld. Zij worden in het Frans beantwoord. Dit betekent niet noodzakelijk dat ze door Franstaligen zijn ingediend en betekent evenmin dat de ombudsdienst altijd in het Frans antwoordt. Wat het taalgebruik van de ombudsdiensten betreft, kan ik bevestigen dat meestal in de taal van de klager wordt geantwoord. In de feiten werd eenmaal in het Engels geantwoord. In die mate is het antwoord van de heer Touwaide op dit punt een beetje onjuist. Hij heeft slecht eenmaal in het Engels geantwoord. Ik vermoed dat dit op een zondagochtend was. Mogelijks dacht hij met een ambtenaar van de Europese Commissie die in de buurt woont te maken te hebben. Tenzij u me meerdere mails kunt voorleggen die dit tegenspreken. Ik heb er slechts een in het Engels gevonden. Feit is dat veel termen in de luchtvaart Engelse termen zijn, dit omwille van de veiligheid zodat iedereen zou begrijpen welke route moet gevolgd worden.

Wat de vierde vraag van mevrouw Creyf betreft inzake de grote tendensen bij het volgen van de zes zones rond de luchthaven, neemt Diegem, het erkenningspunt in zone 1, 11% van de klachten voor zijn rekening. Dit komt overeen met 8% van de thans gekende klagers. Zone 2 met erkenningspunt Zaventem is goed voor 1% van de klachten en 2% van de klagers.

Zone 3 met als herkenningspunt Wezembeek-Oppem telt 75% van de klachten en 66% van de klagers. Zone 4, Kortenbergh, telt 4% van de klachten en 8% van de klagers. Zone 5 en 6 samen genomen, Steenokkerzeel en Perk, telt 7% van de klachten en 5% van de klagers.

Om u te illustreren wat klachten kan beïnvloeden, het is best mogelijk dat er een lichte tendens is dat de klachten zullen stijgen in zone 5 en 6 voordat er iets verandert. Deze zones zijn immers sterk ter sprake gekomen in de pers. Dit heeft een invloed op de gevoeligheid van de mensen. Dat is logisch. Omdat men er meer mee bezig is, reageert men ook vlugger.

Wat uw vijfde vraag betreft, mevrouw Creyf, vorig jaar bedroeg het aandeel van de geautomatiseerde waarnemingen en/of klachten zowat 70% van alle dossiers, hoewel de geluidsmeters en de daaraan geassocieerde meldingsfaciliteiten pas sinds juni 2004 actief werden. Dit laat voorzien dat het aandeel in 2005 nog merkkelijk zal stijgen, allicht meer dan de normale stijging van het e-mailgebruik dat ook stijgt.

De zesde vraag berust op een misverstand. Er zijn risico's verbonden aan de transparante werkwijze van de ombudsdienst. De pers begrijpt soms iets verkeerd. Naar mijn bescheiden oordeel werd niet gepleit voor een intensiever gebruik voor baan 02. Dit heeft men trachten recht te zetten, maar blijkbaar is dat niet helemaal gelukt.

émanant d'un fonctionnaire européen. M. Laeremans aurait-il eu vent d'autres cas?

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

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

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

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

Je vais maintenant aborder les trois questions de Mme Nagy concernant le rapport.

Premièrement, le gouvernement poursuit ses efforts pour trouver le meilleur équilibre entre les intérêts économiques et environnementaux qui sont en jeu. J'y reviendrai dans la deuxième partie de ma réponse.

Deuxièmement, le gouvernement ne s'engage pas dans la voie d'une révision. Le nombre de plaintes et le nombre de plaignants sont des données factuelles qu'il convient de mettre en relation et de clarifier. Je souligne que je fais un effort personnel pour assurer un suivi aux plaintes, surtout celles qui arrivent par e-mail car nous sommes toujours repris dans les destinataires des messages. Je vois donc tout passer mais c'est assez difficile à suivre car il y a beaucoup de réponses qui sont données de manière automatique. Mais nous lisons surtout les messages quand quelque chose change dans la réponse car cela nous donne des informations sur les vrais problèmes des gens. Il faut le reconnaître: il y a de vrais problèmes que nous devons essayer de solutionner.

Troisièmement, à propos des suites envisagées par le gouvernement, cela correspond au deuxième volet de ma réponse.

Dan kom ik tot de vragen van mevrouw Nagy over het verslag.

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

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

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

Mijnheer Laeremans, wat het taalgebruik van de ombudsman betreft, leid ik af uit mijn informatie dat het echt een eenmalig gegeven is en dat het antwoord door de heer Touwaide in die zin iets te vlug is gebeurd. Ik zal hem verwijzen naar uw uitspraken hier dat u van hem, terecht, geen antwoord verwacht. Ik zal hem dus ook vragen om zeker niet aan u te antwoorden.

(...): (...)

Le problème soulevé par M. Laeremans concernant l'emploi des langues au sein du service de médiation ne s'est posé qu'une seule fois. Je ferai savoir au chef du service concerné qu'il ne doit pas répondre directement à des questions posées par des parlementaires pour la bonne et simple raison que cela ne fait pas partie des tâches qu'il doit accomplir.

04.20 Minister **Renaat Landuyt**: Anders wel? Ik zou het gewoon schrappen om geen risico te nemen.

Het is ook niet logisch. Ik denk dat u de heer Touwaide en zijn collega hun werk moet laten doen. Hun werk is niet te antwoorden op de parlementsleden. Dat proberen wij, zoals u zelf hebt benadrukt, zo goed mogelijk te doen. Ik denk dat het goed is voor de omgeving dat de ombudsdienst het werk doet waarvoor die aangesteld is en dat de dienst dat zo grondig mogelijk wenst te doen. Nogmaals, aan de toewijding van de heer Touwaide hoeft u niet te twijfelen op dat vlak.

Er is in ieder geval de duidelijke instructie dat men antwoordt in de taal van de klager, meer specifiek in het Frans of het Nederlands. Daarom bestaat zeker geen twijfel. Men heeft mij gezegd dat er maar één keer in het Engels is geantwoord. Er zijn ook klachten in het Engels. Er zijn ook veel internationale buurtbewoners. Onderschat dat

04.20 **Renaat Landuyt**, ministre: Le service de médiation a clairement pour instruction de répondre en néerlandais ou en français, selon la langue du réclamant. Cela dit, de nombreuses réclamations sont introduites en anglais.

Quelles modifications le gouvernement a-t-il apportées au plan de dispersion? Nous avons suivi l'arrêt mais il est de ma responsabilité d'attaquer devant la Cour de cassation cet arrêt qui dispose qu'il faut exécuter la

niet. Veel mensen vliegen zeer veel en gebruiken de luchthaven, maar desondanks kunnen zij klachten ondervinden van het feit dat anderen het vliegtuig ook gebruiken.

Ik kom op het tweede deel van de vraagstelling. Wat hebben wij nu effectief veranderd aan het spreidingsplan?

Wij hebben samen met de collega's in de regering de uitspraken van de rechters zo nauw mogelijk gevolgd. Ik benadruk dat er twee delen zijn in de genomen beslissing.

Het derde deel, het aantekenen van cassatieberoep, is mijn verantwoordelijkheid. Daarin gaan we gewoon verder.

Wat het arrest zelf betreft, kunt u twee grote boodschappen lezen. De eerste boodschap is de voorlopige beslissing van de rechtbank, waarvan die, terecht, verwacht dat ze ook uitgevoerd wordt. Voorlopig wordt de bewuste piste 02 niet gebruikt als preferentiële landingspiste, totdat ofwel de rechtbank zelf ten gronde een uitspraak heeft gedaan, ofwel totdat de regering zelf een andere definitieve beslissing heeft genomen. Het eerste deel van de regeringsbeslissing is voorlopig, met name de uitvoering van de beslissing in kort geding.

Een tweede luik sluit eigenlijk aan op de argumentatie van het arrest. In het arrest kan men lezen hoe men toepassing maakt – zonder ze letterlijk te citeren – niet alleen van een artikel van een internationaal verdrag, maar ook van twee grondwetsartikelen. Enerzijds is er, zonder het te vernoemen, artikel 22 waarin wordt bepaald dat men het respect voor of het recht op privé-leven en gezinsleven wenst te vrijwaren. Anderzijds is er het meer gekende artikel 23 dat over de kwaliteit van het leven handelt, meer bepaald over de gezondheid en de omgeving. Beide grondwetsartikelen vermelden ook letterlijk dat een en ander eigenlijk in een wet moet worden uitgewerkt. Men vergeet het soms, maar de woorden “behoudens verdere uitwerking door de wet” komen erin voor, waarin het verwachtingspatroon zit dat dit door de wet verder wordt uitgewerkt.

Wat betreft de toepassing van de twee grondwetsprincipes, bepaalt het arrest eigenlijk dat wij niet over een kader beschikken om onze eigen beoordeling te stroomlijnen. Dus passen wij dit autonoom toe, in het kader van de Grondwet, volgens die en die methode. Dit leidt dan tot de uitspraken die gevelde zijn. Omwille van de specifieke situatie van een specifieke zone in een veel groter verhaal, beseft de rechtbank in haar argumentatie dat zij zeer ver moet gaan in haar beslissing. Vandaar dat de regering de optie heeft genomen en mij eigenlijk de opdracht heeft gegeven om een wet uit te werken, niet om zonder meer het spreidingsplan in een wet te plaatsen, maar om uitvoering te geven aan de oefening waarvan het spreidingsplan getuigt, met name in de praktijk een evenwicht te realiseren tussen het recht op privé- en gezinsleven, alsook op gezondheid en het algemeen belang, zijnde de economie, de logistieke economie en de luchtvaart.

De beste vergelijking die men kan maken om te weten welk soort wet dit zal zijn, is de vergelijking met wat men doet inzake ruimtelijke ordening. Op het niveau van de regio's bestaan er decreten inzake ruimtelijke ordening. In die decreten staat niet hoe de ruimte geordend is, maar wel hoe de ruimte geordend wordt. Het ordenen van de

décision provisoire de ne pas utiliser la piste 02 comme piste d'atterrissage. Cet arrêt sera d'application jusqu'à ce que le tribunal ait rendu un verdict sur le fond ou jusqu'à ce que le gouvernement ait pris une décision définitive. Il applique les articles 22 et 23 de la Constitution parce qu'il n'existe pas d'autre cadre légal. Ces deux articles prévoient littéralement que le législateur devra élaborer toute disposition ultérieure.

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

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

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

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

ruimte of het landschap is precies het permanent maken van keuzes tussen het algemeen belang en het particulier belang: wat is industriezone, wat is landbouwzone, wat is milieuzone, wat is woonomgeving. Dit is het maken van keuzes van dergelijke thema's van algemeen belang ten opzichte van thema's van privé-belang: wat betekent dit voor de eigenaar van de grond in die bepaalde zone? Welnu, door het spreidingsplan, door het bepalen van vliegroutes, wordt de lucht boven ons ingedeeld in zones.

Dit gebeurt tot nu toe door een directe invulling van de vragen die rezen uit de praktijk, terwijl, door het naar boven komen van een enorme spanning tussen privé-belangen en het algemeen belang, de rechtbank keer op keer vaststelt dat er geen element is om te zeggen dat bij het nemen van dergelijke beslissingen de juiste afweging is gemaakt tussen de verschillende belangen. Er is geen enkel criterium om dit te toetsen. Men moet dit nu autonoom elke keer zelf doen.

Men vraagt eigenlijk om, net zoals in discussies in de rechtbanken – die zijn er evenveel – inzake ruimtelijke ordening en bouwvergunningen, criteria te hebben die erop kunnen wijzen dat men inderdaad, op een methode gewenst door de wetgever, de evenwichten heeft gecontroleerd. Het is dus noodzakelijk dat in een rechtsstaat iedere macht zijn verantwoordelijkheid neemt. Het is dus aan de wetgever om in een dergelijke materie te bepalen op welke wijze een regering beslissingen moet nemen. Het is dan aan de rechter om na te gaan of die methode effectief gevolgd werd en het is dan uiteraard altijd de taak van de bevoegde rechtbank om te toetsen of een en ander volgens de grondwettelijke regels correct is gebeurd.

Een en ander regelen in een wet is binnen de rechtsstaat het Parlement zijn verantwoordelijkheid laten nemen en de wetgever zijn verantwoordelijkheid laten nemen in het afwegen van verschillende belangen. Dat is de oefening die wij moeten maken. Doen wij de poging om in de toekomst een soort wet op de luchtruimtelijke ordening op te stellen? Bij het decreet op de ruimtelijke ordening was het gevolg dat men een structuurplan heeft gemaakt van de regio. Een dergelijke wet moet de basis zijn voor het structuurplan in deze materie, met name het spreidingsplan.

Het enige gecompliceerde in deze situatie zal zijn dat andere bevoegde instanties uit de regio Vlaanderen en de regio Brussel, wat hun bevoegdheden betreft, bepaalde regels zouden moeten kunnen volgen. In ieder geval, voor het bepalen van de routes en voor het bepalen van de bezetting van wat boven ons hoofd gebeurt, moet er een wettelijk kader komen. Ik herhaal het, dit is niet het betonneren van het spreidingsplan in de wet, maar wel het opstellen van criteria waarmee het Parlement de richtlijnen geeft aan de regering welke wegen bewandeld moeten worden. Als men die wegen bewandelt, dan krijgt men de garantie dat er een afweging gemaakt wordt van de belangen. Het arrest bepaalt letterlijk dat men, net zoals bij de ruimtelijke ordening, een soort bevraging van de bevolking moet doen. Men moet een onderzoek doen. Dat staat er letterlijk in.

Dus wij volgen ook voor onze definitieve beslissing de suggesties van de rechterlijke macht. Ik denk niet dat men het rechtstatelijke systeem op een betere manier kan hanteren.

Wat hebben wij in de voorlopige beslissing gedaan? Ik herhaal dat de

gouvernement.

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

verplichting gold om de baan 02 in het plan niet te gebruiken als landingspiste. Als baan 02 al wordt gebruikt als landingspiste zal dat zijn omwille van de klassieke noodwendigheden zoals de windnormen die zijn voorgeschreven in de veiligheidsvoorschriften. Voor de rest is baan 02 tot op heden niet opgenomen in het systeem van het spreidingsplan. Het arrest herhaalt uitdrukkelijk dat wat wordt opgelegd niet mag worden geïnterpreteerd als het in vraag stellen van het spreidingsplan. In het arrest staat alleen dat baan 02 voorlopig niet wordt gebruikt, in afwachting van een definitieve beslissing door de regering.

Wat doen wij dan? In het spreidingsplan hebben wij wijzigingen aangebracht daar waar landingen op baan 02 werden voorzien. Dit was nodig in 4 gevallen en 2 grote hypothesen. Enerzijds is het zo, tot de nieuwe beslissing wordt uitgewerkt, dat baan 02 vandaag 1 zaterdag op 2 als landingsbaan wordt gebruikt. Om de 14 dagen wordt baan 02 gebruikt als landingsbaan. Wij moeten dus iets veranderen aan die zaterdag. Anderzijds waren er 3 halve nachten waar baan 02 werd gebruikt als landingsbaan, met name in de nacht van maandag op dinsdag vanaf 3 uur, in de nacht van woensdag op donderdag vanaf 3 uur en in de nacht van vrijdag op zaterdag vanaf 3 uur. Ik benadruk dat dit altijd relatief rustige periodes zijn. Dat heeft met capaciteitgegevens te maken. De hypothese van baan 02 als landingsbaan kon men slechts gebruiken bij een bepaalde capaciteit. Vandaar dat dit nooit mogelijk is tijdens de dag in de week, alleen op zaterdag. Dit systeem op zaterdag was ingevoerd om de mensen van de Noordrand, dat in het verlengde lag van de baan 25, 1 zaterdag op 2 rust te geven. Dat was de oorspronkelijke bedoeling.

Wat doen we nu? We hebben beslist om alle zaterdagen gelijk te maken. De werkweek loopt tot 's zaterdags 14 uur door. De drukte van de zaterdagvoormiddag, de capaciteit en het systeem van de zaterdagvoormiddag is dat van de hele week. Dat betekent: opstijgen van 25R, over de Noordrand. Het systeem van een zaterdag op twee geldt niet langer. Alle zaterdagvoormiddagen wordt het weekstelsel toegepast.

04.21 Bart Laeremans (Vlaams Belang): (...)

04.22 Minister Renaat Landuyt: Ik dramatiseer om u inspiratie te geven. Ik geef u het plan zoals het beslist is.

Maar! Elke zaterdagnamiddag vanaf 14 uur, nadat iedereen uitgeslapen is, zullen de landingsbanen 25R en 25L vanuit de Oostkant gebruikt worden. Dat is dezelfde situatie als in de week. Ze komen over de landschappen en het verre Leuven om te dalen. Het opstijgen gebeurt vanop het omgekeerde van 02, de 20. Voortaan zal elke zaterdagnamiddag worden opgestegen over de Oostrand. In het verleden werd de hele zaterdag geland over de Oostrand. In de nieuwe situatie wordt elke zaterdagnamiddag vanaf 14 uur opgestegen over de Oostrand. Dat is de situatie voor het weekend.

Voor de rest verandert er niets. Er deed zich nergens een noodzaak voor.

Wat de zogenaamde split nights betreft – de drie nachten die gewijzigd moesten worden, van maandag op dinsdag, woensdag op donderdag en vrijdag op zaterdag -, zullen we voor het eerst de 20 als

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

landingspiste gebruiken. Wat het opstijgen betreft, blijft alles zoals het was, in casu opstijgen via de 07 richting Oostrand. Dat verandert niet. Alleen het landen verandert. Ik herinner aan de vorige en huidige hypothese: als men landt op de 02, dan stijgt men ook op via de 20. Men kan niet beweren dat door te landen op de 20 met als gevolg minder opstijgende vliegtuigen, maar tegelijk voor het eerst dalende vliegtuigen, de situatie voor Perk en andere gemeenten – ik ben de naam even kwijt –, kortom het noordoosten, beter of slechter is. été si modérées.

Landen of stijgen is in zijn geluidseffecten namelijk soms verschillend: soms beter, soms slechter. Daarom kan ik op één punt niet duidelijk zijn, maar ik heb op dat punt wel de geruststelling van deskundigen: wij kunnen geen wiskundige oefening geven over de totale verandering. Het is duidelijk dat de Noordrand een verandering is. Maar ook wat de Noordrand betreft, kan niet gezegd worden dat één zaterdag op twee, wat vandaag geldt, beter of slechter is dan iedere zaterdagnamiddag, wat morgen zal gelden. Het zou dus wel eens een verbetering kunnen zijn in de werkelijkheid. Dat moet echt – vandaar dat het voorlopige beslissingen zijn – goed bekeken worden.

Hetzelfde geldt voor de Oostrand. De Oostrand krijgt nu geen dalingen meer op zaterdag om de veertien dagen. De Oostrand zal nu wel de zaterdagnamiddagen de opstijgingen krijgen. Maar die opstijgingen kunnen ook weer niet vergeleken worden met de dalingen, want het gaat om andere routes. De bakens worden gevolgd. Men spreidt uit bij het opstijgen. Ook daar kunnen wij niet weten wat de reële effecten zullen zijn. Ook daar geldt weer: door de aard van de vliegtuigen en de vluchten die een beetje voorspelbaar zijn, vermoedt men dat dat uiteraard een verbetering zal zijn.

U merkt in de reacties van de verschillende Gewestregeringen, na de bestudering van het dossier, dat zij gematigd zijn. Beide Gewestregeringen reageren gematigd, tot vanmiddag toe. De Brusselse regering maakte de bedenking: "Waarom hebben we daar niet eerder aan gedacht?" De Vlaamse regering zegt, bij monde van minister-president Leterme, dat de minister van Milieu te bezorgd en blijkbaar te vlug heeft gereageerd, omdat de regeling misschien wel beter is dan dat hij vermoed had.

Om die reden is het ook zeer gevaarlijk om te vlug te reageren. Er is een stuk onzekere factor: wat zal dat in de praktijk effectief betekenen? Alle regeringen hebben een zeer groot vermoeden dat het een relatieve verbetering zou kunnen zijn van het spreidingsplan. Het blijft een spreidingsplan. Het zou de verbetering kunnen zijn van iets dat al relatief goed was. De toekomst zal meer uitwijzen.

De manier van werken is de volgende. Alle instructies zijn zo vlug mogelijk doorgegeven, van zodra ik dat kon. Ik heb zelf erop aangedrongen om maandag te kunnen beslissen. Ik heb ook uitgelegd aan mevrouw Durant dat het beter is om dat in goede samenwerking met de andere leden van de regering te doen. Dat begreep zij. Dat heb ik dus ook gedaan. Van zodra ik mij ingedekt achtte door mijn collega's, heb ik de instructies doorgegeven, in de hoop en met de zekerheid dat het zeker van kracht zal zijn – mogelijk vroeger – vanaf 27 april, de datum waarop er dwangsommen zouden kunnen worden gevraagd.

Ondertussen staat het leven niet stil. Eergisterenavond werd een

dagvaarding gedeponneerd op mijn kabinet, een dagvaarding voor mezelf. Zo'n dikke dagvaarding heb ik nog nooit gezien, een duim dik.

(...): Mijnheer de voorzitter, Wij hebben die wel al gehad. Wij kennen er alles van.

04.23 Minister **Renaat Landuyt**: Wat u nu zegt, is niet geruststellend.

De dagvaarding van 3.200 mensen die in de verschillende gemeenten van de Noordrand wonen, stelt dat zij, steunend op de argumentatie van het arrest van 17 maart 2005 over de Oostrand, toepassing vragen aan de rechtbank van dezelfde redenering als in genoemd arrest. Zij vragen met name om niet meer last te krijgen dan de Oostrand.

Het vervelende aan de procedure is dat zij twee beslissingen doorkruist. In welke mate de procedure nog gegrond kan zijn, is een eerste vraag. Dat zal de rechtbank echter wel beoordelen. Iedere partij, inclusief de Vlaamse regering, die mede werd gedagvaard omwille van haar vergunning aan Biac, zal zich daartegen wellicht verweren. Morgen vindt de inleidende zitting plaats en vermoedelijk zal ze handelen over de planning en de verdeling.

Wij krijgen daar wellicht nogmaals de bevestiging van het feit dat het dringend noodzakelijk is om een meer wettelijk systeem te hebben om het besluitvormingsproces in een dergelijke materie beter vorm te kunnen geven. Daardoor kan veel beter worden bewezen dat met alle rechten zoveel mogelijk rekening werd gehouden.

Hiermee hoop ik zonder Powerpointpresentatie en zonder slides, toch enigszins duidelijk te zijn geweest.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister. Collega's, gezien de uitleg van de minister, is het misschien niet nodig om volgende week de uiteenzetting te krijgen. Wij hebben ze immers in feite nu al gekregen.

04.24 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Wij hebben nog recht op een repliek.

De **voorzitter**: U hebt uiteraard recht op een repliek, mijnheer Laeremans.

04.25 Minister **Renaat Landuyt**: Probeer nu eens onvoorspelbaar te zijn.

De **voorzitter**: Ik probeer objectief te oordelen en volgens mij was dit een zeer uitgebreid antwoord, maar uiteraard hebben de leden het recht te repliceren.

04.26 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is inderdaad een uitvoerig antwoord maar ik zou graag toch nog wat verder op bepaalde dingen ingaan. In dit bestek is het niet mogelijk om te informeren naar de verschillende routes wat met een voorstelling met kaarten wel kan.

Ik begin met het rapport van de ombudsman. Mijnheer de minister, ik ben verontwaardigd over het feit dat er over het rapport blijkbaar selectief info wordt gegeven aan Franstalige collega's van Ecolo. Ik vind dit niet kunnen. Wij hebben pogingen gedaan om aan dat rapport te geraken en dit is ons niet gelukt. Het is wel verrassend te mogen vaststellen dat precies Ecolo over dat rapport kan beschikken. Als ik

04.23 **Renaat Landuyt**, ministre:

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

04.26 **Simonne Creyf** (CD&V):

Je souhaite que la présentation à l'aide de cartes ait tout de même lieu

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

uw geestige toespelingen hoor, mijnheer de minister, over de heer Touwaide dan stellen wij ons toch wel vragen over het functioneren van de heer Touwaide. Kan dat? Kan die man op dergelijke manier blijven functioneren? Dit lijkt mij toch niet evident.

Wat de klachten betreft, mijnheer de minister. Ik neem aan dat men enkel die klachten ontvankelijk heeft verklaard waarvan men officieel weet van wie en vanwaar ze komen. U hebt zelf gezegd dat het heel gemakkelijk is om via e-mail dit soort klachten in te dienen. Er bestaan inderdaad programma's waarin u dingen moet invullen. Mijn medewerker zegt dat het technisch altijd mogelijk is om te achterhalen van wie anonieme klachten komen. Ik neem aan dat enkel klachten worden verrekend waarvan men inderdaad weet van wie ze komen.

Ik kom thans bij het spreidingsplan, mijnheer de minister. Voor het eerst is mij duidelijk wat die wet precies moet inhouden. Ik dacht dat men in die wet het spreidingsplan zou vastleggen maar het zijn de criteria die men zal vastleggen. Ik wens u daarbij hoe dan ook veel succes. Ik wil eigenlijk zeggen dat ik het niet zo goed zie zitten hoe u daaruit zult geraken. Voor de rechtszekerheid lijkt het mij nodig dat terzake ook het Vlaams en Brussels Gewest decreten uitvaardigen. Hebt u die bijkomende studie nodig voor het opstellen van die wet? Als u in die wet de principes gaat vastleggen, hebt u dan die nieuwe studie nodig om precies te weten waar er zich welke geluidshinder voordoet? Mij lijkt die studie niet noodzakelijk als u in die wet enkel principes zult vastleggen.

Inzake de deadline van die wet, welke timing hanteert u? Als ik u hoor dan zou men gaan denken dat het voor iedereen beter zal worden. Ik neem aan dat niet iedereen dat optimisme deelt.

Mijnheer de minister, ik denk dat u wel degelijk voor een groot probleem maar ook een belangrijke opgave staat. Als ik zie wat er ondertussen vanuit al die actiegroepen gebeurt dan denk ik dat men stilaan de bestaansgrond van de luchthaven in Zaventem aan het aantasten is. Ik lees in de pers dat Air Libre Brussel, het actiecomité van Brussel-stad, juridische acties plant. Men start een brieven campagne om luchtvaartmaatschappijen te ontmoedigen om naar Zaventem te komen. Ik vraag mij af of dit kan. Zijn dit geoorloofde praktijken? Kan men zoiets doen?

Men is hier eigenlijk de hele bestaansgrond van de luchthaven van Zaventem aan het ondermijnen. Daarom staat u voor een gigantische opdracht. Heel de geloofwaardigheid van die luchthaven en van uw spreidingsplan hangt daaraan vast. Ik zou immers niet graag hebben dat op deze manier heel de welvaart, het welzijn van een regio ondermijnd wordt door acties die te maken hebben met een niet-evenwichtige spreiding of in elk geval met de perceptie dat men de lasten niet evenredig verdeeld heeft. Mijnheer de minister, u staat dus voor een bijzonder groot probleem en een moeilijke opdracht.

04.27 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses, mais il semble faire une querelle, entre les lignes, sur la transparence, le besoin d'informations, etc.

Madame Creyf, il n'y a pas de mystère: j'ai demandé au médiateur si je pouvais disposer d'un document. Dans le sens de l'aide à la

les plaintes non anonymes sont déclarées recevables.

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

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

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

Mevrouw Creyf, ik heb de

décision du côté du gouvernement et du parlement et dans le cadre du contrôle parlementaire, c'est assez normal. Donc pourquoi persifler sur cette question? C'est une mauvaise pratique.

Par ailleurs, je ne vais m'étendre sur le problème de l'utilisation de l'anglais.

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

Monsieur le ministre, je vous ai interrogé sur la nécessité de garantir une information et sur l'accès au document des médiateurs qui me semble important. Il donne des indications sur les plaintes mais il montre aussi que la situation n'est pas désespérée puisque, avec l'aval des deux médiateurs - il ne s'agit pas de considérations purement linguistiques ou communautaires - il indique qu'il est possible d'améliorer les choses sur le plan technique, à partir du moment où la décision n'est pas seulement politique mais est une question de bonne gestion, ce, qui à mon sens devrait permettre de garantir la sécurité et de donner un cadre au développement de l'aéroport de Zaventem.

Je n'ai pas entendu de réponse concernant les alternatives et je le regrette car il existe des pistes intéressantes pour l'avenir. Je comprends qu'il ne s'agit ici que de réponses provisoires à l'arrêt de la cour d'appel, mais que le gouvernement est toujours dans la préparation du fameux plan qui devrait être terminé après la confection du cadastre du bruit. J'espère que votre projet de loi ne retardera pas encore le processus, notamment sur la mesure réelle du bruit et des personnes concernées. Il est bien de parler d'équité. Mais la situation est différente quand un avion survole 140.000 personnes plutôt que 30.000 ou 40.000. Il y a aussi lieu de tenir compte du facteur équité.

J'en arrive à votre réponse concernant le suivi de l'arrêt de la cour d'appel. Je suis un peu étonnée de constater que vous ne procédez pas à une lecture complète de l'arrêt, notamment au sujet de la nécessaire modification des normes de vents. Lors de l'entrée en vigueur du plan Anciaux, les normes de vents étaient portées à 10 nœuds. Auparavant, ces normes étaient fixées entre 5 et 7 nœuds. Vous dites qu'il n'est pas nécessaire de modifier ces normes alors que, si on lit bien l'arrêt, une modification de celles-ci est nécessaire. Si ce n'est pas le cas, la piste 02 continuera à être utilisée plus que de raison. Je rappelle que ces normes de vents ont un réel impact sur la sécurité. On les a appliquées pendant 40 ans jusqu'au moment où le plan Anciaux est entré en application. Je regrette donc la décision qui a été prise.

Pour terminer, ce qui me semble le plus regrettable – on l'a entendu dans votre exposé –, c'est que la gestion du vol et des routes reste extrêmement complexe, change de jour en jour et même presque de demi-journée en demi-journée. Ce n'est pas fait pour garantir la sécurité de l'aéroport. Je regrette que le gouvernement continue à s'enfoncer dans ce type de gestion extrêmement compliquée des routes. Vous prenez des risques inutiles avec une grande complexification des procédures de vols.

J'imagine que nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet. Pour

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

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

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

U heeft zich tot een deel van het arrest van het hof van beroep beperkt. Het arrest gaat uit van een wijziging van de windnormen. In het plan Anciaux werden deze op tien knopen gebracht, terwijl ze de veertig voorgaande jaren tussen vijf en zeven knopen lagen. Als men niet naar de oorspronkelijke normen terugkeert, zou baan 02 ook in de toekomst meer dan strikt noodzakelijk worden gebruikt. Wat we het meest betreuren, is dat het beheer van de vluchten en de routes erg complex blijft, wat de veiligheid niet ten goede komt. Door het beheer zo ingewikkeld te maken neemt uodeloos risico's.

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

moi, cette modification ne répond pas entièrement aux dispositions de l'arrêt. Nous continuerons à examiner la situation de près afin d'essayer d'aboutir à une gestion plus normale de l'aéroport, dans la ligne de ce qui s'est fait dans l'ensemble des aéroports européens et qui est complètement dévoyé par la politique du gouvernement actuel.

04.28 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, wat de heer Touwaide betreft, ga ik niet dieper in op de zaak. U heeft gezegd dat het antwoord in de toekomst in het Nederlands of het Frans moet worden gegeven en ik geloof dat het ook zo zal gebeuren.

Wat uw antwoord in verband met de spreiding betreft, heb ik toch heel wat vragen.

Ik zal misschien met het laatste beginnen. U zegt dat u gewoon verder gaat met cassatie.

04.29 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, het kan genoteerd worden dat hij iets positiefs heeft gezegd.

04.30 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik heb u dus verrast. Het was niet zo voorspelbaar.

04.31 Minister Renaat Landuyt: Het is een klein bloempje en nu komt de grote pot.

04.32 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Als u alle vragen zou lezen die ik ooit heb gesteld – ook aan uw voorgangers – zult u zien dat wij in het dossier rond Zaventem en de nachtvluchten heel vaak constructieve opmerkingen en voorstellen gedaan hebben.

Wat cassatie betreft, zegt u dat u er gewoon mee verder gaat. Welnee, u staat gewoon stil in verband met cassatie. U doet niets. Toen destijds de Franstaligen vragende partij waren inzake cassatie, hebben zij dat onmiddellijk gekregen, maar nu u zelf minister bent en de Vlamingen vragen om in cassatie te gaan, gebeurt het niet. Dit is bijzonder spijtig. Ik vrees dat dit op een sisser zal uitdraaien.

04.33 Minister Renaat Landuyt: Wilt u zeggen dat ik aan politiek moet doen zoals de Franstaligen? Dat is ook een suggestie.

04.34 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Neen, het is het tegenovergestelde. Als het in het belang van de Vlamingen zou kunnen spelen, doet men het gewoon niet. Dat vind ik spijtig. Ik hoop dat u het Parlement op de hoogte blijft houden van uw mogelijke initiatieven, maar u treuzelt er in elk geval zeer lang mee.

Ten tweede, u bent zeer breedvoerig geweest over de noodzaak van een wet en wat die wet allemaal gaat inhouden. Dat kon voor mij veel korter, maar dan was het misschien veel duidelijker dat u voor de rest eigenlijk niet zo veel zou zeggen.

Ik had u heel gedetailleerd gevraagd om cijfers en percentages te geven voor de verschillende zones, zoals uw voorganger destijds kon doen, maar we hebben die niet gekregen. Het is helemaal niet duidelijk hoeveel extra overlast een bepaalde zone nu gaat krijgen en

04.28 Bart Laeremans (Vlaams Belang): En ce qui concerne M. Touwaide, je n'entrerai pas dans le détail. Je pense que la réponse sera dorénavant donnée en néerlandais ou en français.

04.32 Bart Laeremans (Vlaams Belang): En ce qui concerne la cassation, le ministre ne prend toutefois aucune initiative, contrairement à ce qu'il prétend. Lorsque les francophones ont à l'époque demandé le pourvoi en cassation, celui-ci s'était avéré immédiatement possible. Ce n'est pas le cas pour les Flamands.

04.33 Renaat Landuyt, ministre: M. Laeremans souhaite-t-il dès lors que je fasse de la politique à la manière des francophones?

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

wat de gewogen last per zone zal zijn. U heeft heel abstract gesproken. U zegt dat de perceptie misschien anders zal zijn als men stijgt in plaats van daalt boven een bepaalde zone. Daar kan men natuurlijk alle kanten mee uit. De informatie die wij u vragen en die nodig is om het dossier op een ernstige manier te beoordelen, blijft ontbreken.

In ieder geval zijn zaterdagvoormiddag en zondagavond veel drukker, mijnheer de minister, dan zaterdagnamiddag en zondagvoormiddag, waardoor men niet kan ontkennen – u heeft het ook niet ontkend – dat de Noordrand een heel stuk extra vluchten en hinder over zich heen zal krijgen.

Ik zie ook helemaal niet in hoe u met uw plannen Brussel beter bij de spreiding betreft en een redelijker aandeel bezorgt in de spreiding. Integendeel, het enige wat u recentelijk nog op dat vlak gedaan heeft, is dat u de routes die naar het baken van Chièvres moeten ook al omleidt richting Noordrand en dat Brussel nog meer dan vroeger ontzien wordt.

Ik heb u ook gevraagd hoe het staat met de besprekingen met de Gewesten. U hebt terzake geen stand van zaken gegeven.

04.35 Minister **Renaat Landuyt**: Wat was dat over een route die verandert?

04.36 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Welja, de route naar Chièvres. Ik heb begrepen dat, waar die normaal gezien grotendeels rechtdoor ging, over Brussel, die nu meer en meer wordt omgebogen...

04.37 Minister **Renaat Landuyt**: Dan hebt u dat verkeerd begrepen.

pour évaluer correctement le dossier.

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

04.37 **Renaat Landuyt**, ministre: M. Laeremans interprète erronément la situation.

04.38 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U hebt dat vandaag niet gezegd, maar dat is wel iets wat...

04.39 Minister **Renaat Landuyt**: Het is om het even, vandaag of gisteren; u hebt het verkeerd begrepen. Wij hebben niets veranderd.

04.39 **Renaat Landuyt**, ministre: Celle-ci reste inchangée à cet égard.

04.40 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Vandaag of gisteren niet. Maar dat is al enkele weken geleden.

04.41 Minister **Renaat Landuyt**: Gisteren niet, nooit. Neen, neen. Neen.

04.42 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik hoop ook dat het onjuist is.

04.43 Minister **Renaat Landuyt**: Het is daarom dat ik reageer.

04.44 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Het is goed dat u reageert.

04.45 Minister **Renaat Landuyt**: Het is altijd relatief wat u zegt maar nu was u echt verkeerd. Daarom reageer ik.

04.46 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Oké, ik neem daar akte van. Ik heb andere zaken gehoord. Wij zullen dat verder onderzoeken.

In elk geval, hoe het staat met de besprekingen met de Gewesten, daarover heb ik geen duidelijkheid. En hoe het staat met de aanleg van extra infrastructuur en het betrekken van die extra infrastructuur bij een maximale spreiding en het stappenplan inzake die spreiding, daarover heb ik helemaal geen duidelijkheid. Ik heb de indruk dat u niet de wil hebt, en niet de moed, mijnheer de minister, Brussel zijn deel te laten dragen van de spreiding en dat u eigenlijk elke confrontatie met Brussel wil ontwijken.

Ik vrees dat wat u vandaag als voorlopig naar voren schuift uiteindelijk een vrij definitief karakter zal krijgen, zonder dat het uiteindelijke doel – wat zovele goedmenende mensen in dat dossier wilden, een maximale en een billijke spreiding, een spreiding ook op zoveel mogelijk momenten in de week – er met u als minister van Infrastructuur en Mobiliteit niet zal komen. Ik betreur dat ten zeerste. Maar wij zullen heel waakzaam blijven toekijken.

De **voorzitter**: Ik meen dat wij het incident kunnen sluiten?

04.47 Minister Renaat Landuyt: Neen, er zijn een paar bijkomende vragen gesteld, niet door collega Laeremans maar door de twee vorige sprekers. De heer Laeremans had gewoon bijkomend commentaar.

Wat de heer Touwaide betreft, zult u mij formeel niet horen zeggen dat er een of andere fout is gebeurd. Ik stel alleen een zeer transparante werkwijze vast. Ik heb daar zelfs, à la limite, als hij alle mensen gelijk behandelt, geen enkel probleem mee. Alleen is mijn hoofdzorg: ik wil duidelijkheid over de aard van de klachten om er effectief een les uit te kunnen leren. Ik stel vast dat hij zeer veel werkt, en blijkbaar overal op reageert. Maar ik kan vandaag nog niet zeggen dat ik een echt verslag heb. Tussen haakjes, die 7% van de mensen zijn verantwoordelijk voor een 17.000tal mails. Dat zeg ik om volledig te zijn.

Voor het verslag zeg ik dat formeel. Men moet mij niet verwijten op een of andere manier iets besloten te houden. Ik stel een heel transparante werkwijze vast. Ik kan daar zelfs mee leven zodanig dat er een sfeer is van duidelijkheid. Er hoeft hier geen sfeer te zijn dat de regering iets te verbergen heeft. Wij proberen zo goed mogelijk de werking van onze luchthaven te garanderen en ook het leven van de mensen zo goed mogelijk te laten verlopen.

Ik kom aan het verschil tussen de wet en de studie. Het is juist om te zeggen dat de regering formeel overeengekomen is dat er een globale studie komt. Het is niet studie nummer zoveel. Het probleem bij de voorgaande studies was dat er nooit over de conclusies gediscussieerd werd, maar steeds over de werkmethode en de uitgangspunten. Ik moet zorgen dat ik klaarheid heb over de uitgangspunten.

De studie is eigenlijk een soort toepassing van de wet. Al hetgeen wij nu gedaan hebben voor het spreidingsplan, alle beslissingen die wij

04.46 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Nous poursuivons l'examen de ce dossier. Je n'ai obtenu aucune précision quant à l'évolution des discussions avec les Régions et à l'aménagement d'infrastructures supplémentaires. J'ai l'impression que le ministre veut éviter toute confrontation avec Bruxelles et craint que la solution provisoire acquière finalement un caractère relativement définitif. Je déplore fortement qu'une dispersion maximale et équitable des vols ne puisse aboutir sous l'autorité de M. Landuyt. Nous resterons attentifs.

04.47 Renaat Landuyt, ministre: Permettez-moi de répondre aux questions complémentaires.

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

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

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

genomen hebben zullen de toets moeten kunnen weerstaan van de wet met alle principes van de juiste werkwijze. Het is niet gemakkelijk om te expliciteren wat wij gedaan hebben. Het is op zich echter reeds een toets van de rechtvaardigheid van de methode die tot vandaag gevolgd werd.

Het is relatief origineel juridisch werk. Ik ben er zelfs persoonlijk mee bezig. Wij zijn in groep aan het kijken welke soort van principes wij in de wet moeten vastleggen. De beste vergelijking is die met de situatie van het decreet Ruimtelijke Ordening.

Wij kijken ook internationaal naar die landen waaruit wij lessen kunnen trekken. Het is echter zo dat wij hier specifiek geconfronteerd worden met een politiek zeer gevoelige materie. In andere steden bestaat die materie helemaal niet. Ook in Amerika zijn er bepaalde conflictzones. Men kan lessen gaan trekken en gaan vergelijken. Wij proberen daaruit de algemene lijnen te halen.

De deadline is zo vlug mogelijk. Ik ga er geen termijn op kleven. Wij werken er evenwel aan. Wij hopen ook op een stukje stabiliteit daarmee.

Het wordt natuurlijk heel vervelend als actiegroepen naar maatschappijen beginnen te schrijven in het Engels. Dat zijn echt schadeverwekkende zaken. Men is bezig met het ondermijnen van heel de economische activiteit rond de luchthaven. Dat is heel erg en berokkent veel schade. Wij moeten daarop ook alert reageren.

04.48 Bart Laeremans (Vlaams Belang): (...)

04.49 Minister Renaat Landuyt: Wij proberen daarop steeds zo snel mogelijk te reageren, maar wij komen op een punt dat niet de VZW, maar de personen achter de VZW enorme financiële risico's aan het nemen zijn. Op juridisch vlak zijn ze fouten met grote schade aan het maken. Op dat vlak moeten zij door de juiste instanties op hun verantwoordelijkheid gewezen worden en in gebreke gesteld worden.

Het is inderdaad een heel vervelende situatie die reeds concrete problemen heeft opgeleverd.

Mevrouw Nagy heeft de vergadering al verlaten. We namen inderdaad een voorlopige beslissing, omdat een kortgeding altijd een voorlopige situatie inhoudt. We kunnen geen definitieve beslissing nemen, omdat het arrest zelf stipuleert dat een definitieve beslissing volgens een andere procedure moet gebeuren. Er moet minstens beter kunnen worden bewezen dat het evenwicht tussen de privé-belangen en privé-rechten en het algemeen belang duidelijk wordt.

Alle alternatieven moeten daaraan beantwoorden. Daarom moeten we, om correct te zijn, minimaal reageren op het minimale dispositief van het arrest. Uit de argumentatie hebben we onze lessen getrokken. Dat moeten we ook doen. We zijn de argumentatie ook aan het analyseren. We kunnen niet zomaar zeggen dat het arrest met de losse pols is gemaakt. Als we cassatie willen aantekenen, doen we dat niet volgens de taalrol, maar volgens de juridische argumentatie die in het arrest aanwezig is.

Op dat vlak bescherm ik ook mijn eigen methode. Ik ben zelf een

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

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

Les gouvernements régionaux, qui tardent à présenter un plan cohérent, sont responsables des retards encourus dans l'élaboration du plan de dispersion. Le gouvernement fédéral a

jurist en een aanhanger van de rechtsstaat. Ik zal handelen op een correct wijze. Ik wens in het dossier niets onbezonnen te doen.

We zitten nu in de fase van de juiste analyse om de argumentatie door de juist geplaatste advocaten te laten geven. Dat is al weken bezig. Ik heb dat van bij de aanvang gezegd.

Om volledig te zijn, wil ik het ook hebben over het probleem van de windnormen. Aan de windnormen wordt door mij niet geraakt. Het is een technische veiligheidskwestie. Al sedert maart 2005 is er een andere situatie voor de windnormen. Als ik mij niet vergis zijn voor de banen 25 en 07, de windnormen 7 en 20. Voor de schuine piste zijn de windnormen 5 en 15. Dat is de huidige situatie voor de windnormen. Uiteraard moet een en ander in de toekomst ook worden meegenomen in het evenwichtige systeem dat we door een wet hopen uit te bouwen. Het is niet omdat we een wet opstellen dat we het dossier vertragen.

Waar zit de blokkering, als er al van een blokkering mag worden gesproken? Waar zit het tijdverlies – dat is een beter woord dan blokkering – inzake een verdere uitwerking van het spreidingsplan? Inzake de evaluatie komen de regionale regeringen uit zichzelf niet zo gemakkelijk, en nog moeilijker gezamenlijk, tot een eenduidig standpunt. De situatie van de geluidsnormering is echter hun bevoegdheid, niet de onze.

Wij hebben niet het argument gebruikt dat we niets kunnen wijzigen, omdat we geen akkoord hebben met de Gewesten. We hebben gezegd dat we onze bevoegdheden zullen uitputten en uitoefenen. Thans wordt ons verweten dat we geen overleg plegen, terwijl ons anders zou worden verweten dat we geen beslissing nemen en ons verbergen achter de regionale regeringen. Dat is zeker niet mijn bedoeling. Ik probeer in deze stap voor stap een logica te volgen en mijn verantwoordelijkheid te nemen.

De **voorzitter**: Het vervolg is voor volgende week.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, un vaste projet de maillage du réseau des voies lentes en Région wallonne est en cours de réalisation depuis 1996-1997. Les lignes 126 et 127 Ciney – Statte – Landenne sont désaffectées depuis de nombreuses années. Toutefois, un grand nombre de sections sont toujours équipées des rails et des traverses.

Les communes traversées mais aussi les défenseurs des RAVeL militent unanimement en faveur du projet cyclable entre ces deux villes (Landenne et Ciney).

M. le ministre peut-il m'éclairer sur les points suivants.

pleinement exercé ses compétences en la matière, mais nous ne pouvons rien changer sans qu'il n'y ait un accord des Régions. Vous nous reprochez dès lors injustement de ne pas vouloir mener de concertation.

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

- Le deuxième avenant au contrat de gestion interdit à la SNCB, semble-t-il, de démonter les lignes ferroviaires désaffectées. Cette disposition s'applique-t-elle aux lignes 126 et 127, alors que plusieurs sections ont déjà été démontées et aménagées en pistes cyclables?

- Quelles sont les sections de ligne qui ont déjà été cédées à la Région wallonne?

- La SNCB négocie-t-elle avec la Région wallonne la cession définitive ou sous forme de bail emphytéotique des sections concernées par le projet RAVeL et selon quel planning?

- Disposez-vous d'une date ultime de cession complète et totale de la ligne 127, d'une part, et de la ligne 126, d'autre part?

- Avez-vous connaissance des conclusions d'une étude qui démontrerait le très grand intérêt biologique de la ligne 126 avec la volonté de certains comités de défense de l'environnement de conserver à celle-ci sa quiétude en empêchant la réalisation de toute voie, même cyclable, dans certaines sections.

van een fietspad tussen Landenne en Ciney.

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

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, pour répondre à votre première question, le deuxième avenant adopté le 29 mai 2000 a inséré un nouvel article 30bis dans le deuxième contrat de gestion de la SNCB. Celui-ci prévoit qu' "à titre conservatoire et jusqu'à l'échéance du présent contrat de gestion, la société nationale s'engage à ne plus démonter de ligne ferroviaire désaffectée, quelle que soit la raison de la désaffectation, sans préjudice de la responsabilité et des obligations de sécurité qui résultent de sa qualité de propriétaire."

Cette disposition s'applique bien entendu à toutes les lignes du réseau ferroviaire. Toutefois, elle contient une interdiction à dater de 2000, soit après le démontage de certaines sections de la ligne 127 au début des années 1990. Cette interdiction n'est en outre valable que sous réserve d'obligations de sécurité.

Pour rappel, les lignes 126 et 127 ont été désaffectées en 1963 pour le trafic de voyageurs et en 1983 pour le trafic marchandises. Seule la ligne 127 a été partiellement démontée au début des années 1990.

En ce qui concerne vos deuxième et troisième questions, la ligne 127 a été cédée par bail emphytéotique à la Région wallonne en date du 25 septembre 2000.

Votre quatrième question a trait à la cession de la ligne 126. Elle se fera selon le planning de la Région wallonne. Cette ligne figure en effet dans la liste de celles qui sont susceptibles d'être reprises par la Région wallonne. La date ultime de cession complète de la ligne 126 est le 10 juillet 2010.

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

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

Enfin, le groupe SNCB m'informe qu'il n'a par ailleurs pas reçu copie du document reprenant les conclusions d'une étude qui démontrerait le très grand intérêt biologique de la ligne 126.

het Waals Gewest op 10 juli 2010 plaatsvinden. Ten slotte heeft de NMBS de conclusies van de studie die de grote biologische waarde van lijn 126 aantoonst, niet ontvangen.

05.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, les éléments d'information éclairent mes questions. Pourrais-je disposer d'une copie de votre réponse, afin que je puisse la transmettre au comité RAVel de ma région?

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La discussion des questions et interpellations se termine à 16.00 heures.

De bespreking van de vragen en interpellaties eindigt om 16.00 uur.