

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 21 JANUARI 2009

MERCREDI 21 JANVIER 2009

Voormiddag

Matin

La séance est ouverte à 10.29 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.29 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: C'est avec quelque retard, dû à l'arrivée tardive de M. le secrétaire d'État qui a participé à une réunion du kern, que nous entamons nos travaux.

Étant donné que le premier point de notre ordre du jour concerne une interpellation et des questions jointes, en vertu de l'article 128 du Règlement, nous allons organiser un débat.

Les parlementaires qui souhaiteraient poser une question et qui n'étaient pas inscrits à l'ordre du jour pourront compléter les questions posées en intervenant pendant deux minutes et ce, pour autant qu'ils fassent partie d'un groupe n'ayant pas encore posé de question.

M. Laeremans est actuellement occupé dans une autre commission. Il nous rejoindra dès qu'il aura terminé. Il avait demandé à intervenir plus tard dans la matinée, mais trois parlementaires qui doivent poser des questions vont devoir bientôt nous quitter. Il conviendra de prévenir M. Laeremans du fait que le débat va débiter, afin qu'il n'arrive pas trop en retard. Je demande à un de ses collaborateurs de le faire.

Pas d'observation? Il en sera ainsi.
Geen bezwaar? Aldus zal geschieden.

01 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer Bart Laeremans tot de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuw akkoord over het baangebruik in Zaventem" (nr. 251)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het opheffen van het spreidingsplan voor de vluchten te Zaventem" (nr. 9506)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 9750)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gevolgen van het nieuwe plan voor het overvliegen van de omgeving van Brussels Airport" (nr. 10071)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe plan voor het beheer van de geluidshinder op Brussels Airport" (nr. 10261)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "een akkoord met betrekking tot de geluidshinder rond Brussels Airport" (nr. 10262)

01 **Interpellation et questions jointes de**

- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouvel accord concernant l'utilisation des pistes à Zaventem" (nr. 251)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'abrogation du plan de dispersion des vols à Zaventem" (n° 9506)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 9750)

- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conséquences du nouveau plan de survol autour de Brussels Airport" (n° 10071)**
- **Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouveau plan de gestion des nuisances sonores de Brussels Airport" (n° 10261)**
- **Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "un accord relatif aux nuisances sonores autour de Brussels Airport" (n° 10262)**

01.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, puisque nous organisons un débat, je ne serai pas très long dans mon intervention. Le plus intéressant sera d'entendre le secrétaire d'État sur l'accord qui a été conclu.

Globalement, nous nous réjouissons que ce dossier semble enfin avancer puisqu'un certain nombre de décisions ont été prises. Je ne reviendrai pas sur les détails de ce plan de répartition, je suppose que le secrétaire d'État le fera dans sa réponse.

Je voudrais obtenir des précisions, en réservant une intervention peut-être plus politique dans ma réplique, sur le timing dans lequel ce plan sera effectif. Si je comprends bien, la situation actuelle reste inchangée. Des décisions ont été prises et il faudra les appliquer sur le terrain.

Je me rappelle d'un certain nombre de plans de dispersion qui, à peine décidés le vendredi ou le samedi, étaient effectifs le lundi. Le plan que nous avons ici, ne satisfait pas tout le monde, certes, mais il comporte quand même certaines avancées. Les associations de riverains se montrent moins critiques que d'habitude par rapport à ce nouveau plan de répartition. Je pense que la situation est politiquement favorable au niveau de la décision.

La seule interrogation qui persiste réside dans l'application concrète et le timing dans lequel ce plan sera opérationnel. J'attends donc du secrétaire d'État des précisions sur cet élément particulier.

Dans ma réplique, je reviendrai sur certains éléments plus précis.

01.02 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en complément des propos de mon collègue Xavier Baeselen, je voudrais souligner que, de l'avis général, ce plan constitue une avancée dans ce dossier puisque pendant de nombreux mois, voire plusieurs années, on ne voyait pas vers où on allait.

Aujourd'hui, il faut tout de même reconnaître que des décisions importantes ont été prises.

Je voudrais également vous faire part de quelques préoccupations et vous poser quelques questions. Ce débat va d'ailleurs vous permettre de donner plus de précisions sur l'accord, notamment sur les études en cours. L'une concerne les normes de vent, une autre l'espace aérien militaire et une autre les procédures de vol.

En ce qui concerne les normes de vent, je me fais le porte-parole d'associations qui affirment qu'une telle étude existe déjà. Si vous pouviez nous apporter plus de précisions, elles seront les bienvenues.

Pour ce qui est de l'espace militaire, je suis du Brabant wallon et je voudrais profiter de l'occasion pour relayer les craintes de la population relatives à l'aéroport de Beauvechain.

Je souligne aussi que ce plan doit soulager la vie de l'ensemble des citoyens, que ce soit les Brabançons wallons ou les citoyens de toutes les Régions. Je ne veux donc pas cloisonner ce plan.

En ce qui concerne l'institut de contrôle, notre groupe a toujours soutenu l'idée d'un institut indépendant. Vous avez préféré créer une cellule spécifique au sein de la DGTA. Pourquoi? Quelle est votre opinion sur cette question?

Pourriez-vous préciser les interlocuteurs concernés par le forum de concertation? Je voudrais m'assurer que vous ferez appel aux associations du Brabant wallon et aux communes wallonnes concernées.

Par ailleurs, on prévoit un accord de coopération avec les Régions flamande et bruxelloise. Pourquoi la Région wallonne n'est-elle pas impliquée dans cet accord?

01.03 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, d'abord, il faut reconnaître que cet accord de gouvernement de décembre dernier présente une avancée sérieuse. Vous vous souviendrez sans doute des échanges, parfois assez durs, sur ce dossier; ils ont donc porté leurs fruits. Bien sûr, il n'y a encore ni accord ni solution sur tout, mais déjà des avancées puisque, enfin, le fameux plan Anciaux est jeté définitivement dans l'histoire de la gestion stupide de cet aéroport de Bruxelles-National.

Quant aux éléments qui posent encore question aujourd'hui, il reste la norme de vent. Nous continuons à considérer que la piste 02/20 devrait être uniquement utilisée lors de situations exceptionnelles. Nous avons appris la tenue d'une discussion approfondie sur ce problème avec un groupe de travail formé d'experts. Des travaux effectués dans le passé existent déjà, mais nous ne sommes pas opposés à une nouvelle étude pour autant qu'elle soit réalisée sérieusement, par des experts internationaux, reconnus comme tels.

Ma première question est donc de savoir quelle sera la composition de l'instance, comment seront désignés les experts, quel sera leur cahier des charges et quel sera le timing attendu pour les résultats de l'étude.

Ensuite, la deuxième question qui continue à nous préoccuper est la manière dont Belgocontrol interprète et met en place les décisions du gouvernement, notamment les normes de vent.

Mes collègues sont déjà intervenus sur le fait que votre décision n'est toujours pas d'application au contraire de ce qui était prévu, soit pour le 15 janvier. Il semble que Belgocontrol traîne les pieds, manque de temps pour réaliser les études nécessaires. Pourtant ces nouvelles décisions ne nécessitent pas de longues études.

Quelles initiatives avez-vous prises pour rendre d'application le plus rapidement possible votre décision?

Troisièmement, Belgocontrol semble avoir une interprétation assez particulière de la définition de normes de vent, de rafale, de durée de rafale, etc., qui ne répond pas aux définitions internationales.

Pouvez-vous nous donner vos commentaires à ce sujet afin que Belgocontrol utilise enfin dans ses critères des définitions internationales et pas ses interprétations personnelles?

Quatrièmement, monsieur le secrétaire d'État, il subsiste des éléments irrationnels dans ce plan, notamment l'utilisation de la route Chabert. Je ne comprends pas très bien les raisons de l'utilisation de cette route le week-end. Je suppose qu'il s'agit là d'une composante politique du plan, destinée à faire plaisir à certains. J'aurais aimé entendre vos explications à ce sujet.

Enfin, j'ai appris par la presse qu'il y avait eu des éclaircissements sur le conflit avec la députation permanente de la province du Brabant flamand au sujet du nombre de vols de nuit. J'aurais voulu que vous donniez ces précisions au parlement aussi. Où en sont les choses? Y a-t-il eu une procédure judiciaire? Quelle est la position du gouvernement fédéral sur le sujet?

01.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie mes collègues d'avoir accepté l'élargissement du débat. C'est effectivement ce que j'avais demandé et je vous remercie de me donner la parole.

Monsieur le secrétaire d'État, ce plan contient des aspects très positifs. J'observe entre autres la réduction des mouvements nocturnes, ramenés de 25.000 à 16.000. Cette utilisation des pistes, la nuit, est beaucoup plus raisonnable et moins nuisible pour le sommeil des gens et les "quota counts" nocturnes s'en trouvent améliorés.

Cependant, pour nous, de nombreuses questions subsistent. En ma qualité d'habitante du Brabant wallon, je me demande pourquoi la Région wallonne, les associations et les communes du Brabant wallon ne seraient pas nécessairement associées dans les comités de concertation. Ce qui préoccupe aussi les habitants du Brabant wallon, c'est la question des routes. Avez-vous déjà des alternatives concrètes? Comment l'organisation prendra-t-elle forme autour de la balise de Huldenberg et après l'orientation des vols et le survol de Beauvechain notamment?

Il en résulte que certaines associations du Brabant wallon estiment qu'il n'y a pas d'avancées en la matière.

Mais je souhaite d'abord obtenir des explications de votre part.

Votre décision a-t-elle aussi un lien avec l'évaluation du crash de l'avion Kalitta? Vous aviez, à un moment donné, envisagé d'appliquer des normes de vent plus élevées pour la piste 02/20. À présent, vous êtes revenu à la norme de vent 0, ce qui représente un progrès à nos yeux. Mais une évaluation de l'utilisation de cette piste et du danger qu'elle représentait a-t-elle réellement eu lieu? Je souhaiterais obtenir des éclaircissements à ce sujet.

Nous posons également la question de l'institut de contrôle indépendant. Pourquoi ne pas choisir cette solution? Comment donner les moyens à l'administration du transport aérien d'exercer réellement ce contrôle? Toutes ces missions qui étaient dévolues, selon certaines hypothèses, à l'institut de contrôle, pourront-elles être remplies au sein de l'administration et avec quels moyens?

Avez-vous laissé tomber l'hypothèse de mettre des systèmes ILS sur la piste 07? Je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises à propos de cette hypothèse car nous sommes inquiets dans la mesure où elle suppose un survol de Bruxelles lors de certains atterrissages.

01.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, in de eerste plaats wil ik u bedanken omdat wij in dit debat ook even kort het woord mogen nemen. Ik ga de vele vragen die reeds gesteld zijn niet herhalen. In een persmededeling direct na het bekendmaken van het plan heb ik reeds gesteld dat het de goede richting uitgaat. Ik ga niet herhalen wat de positieve elementen zijn in het verhaal.

Anderzijds zijn er natuurlijk nog heel wat vragen die blijven hangen. Tussen de beslissing op 19 december en vandaag zit er al maand. De belangrijkste vraag is wanneer dit nu werkelijkheid zal worden. Wanneer zal het van start gaan?

Een tweede vraag die direct naar voren komt gaat over de rol van de internationale deskundigen. Welke timing of deadline krijgen zij opgelegd? In welke mate gaan zij die vliegroutes bestuderen? Binnen welke termijn hoopt u de resultaten van deze groep te zullen kennen? Uiteraard zijn wij vrij gerust in het resultaat dat deze deskundigen kunnen bieden. Diverse deskundigen hebben reeds regelmatig dossiers ingediend. Telkens is het gebruik van baan 020 en 022 in vraag gesteld. Wij zijn enigszins gerustgesteld en we zijn dan ook vragende partij om zo snel mogelijk over dit rapport te kunnen beschikken. Dat zijn de vragen die ik wil stellen.

Anderzijds wil ik u op de hoogte brengen van het feit dat wij gisteren in een moeilijke gemeente als Kraainem met Nederlandstaligen en Franstaligen samen een gemeenteraad hebben gehad waarop wij de problematiek van het vliegtuigverkeer hebben bekeken. Het moet goed klinken voor alle parlementsleden dat er een unisono geluid was van Nederlandstaligen en Franstaligen over de problematiek van het vliegverkeer en -lawaai van Brussel Nationaal. Er is een positieve motie ingediend met heel wat vragen die door de Nederlandstaligen en de Franstaligen unaniem werd goedgekeurd. Ik hou er dan ook aan u deze te overhandigen namens alle gemeenteraadsleden van Kraainem zodat u met de inhoud van deze motie rekening kunt houden.

De **voorzitter**: Mijnheer Mortelmans, de heer Laeremans is er niet voor zijn interpellatie. U krijgt het woord voor uw vraag.

01.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal bondig zijn en mij beperken tot de volgende vragen.

Ten eerste, wat is het statuut van het akkoord dat op 19 december tot stand is gekomen? Wordt dat op een of andere manier geformaliseerd of in een besluit gegoten?

Ten tweede, kunt u een overzicht geven van de overlegmomenten die er dit jaar geweest zijn met het Vlaamse en met het Brusselse Gewest? Is het akkoord van december tot stand gekomen op basis van dat overleg of enkel op basis van overleg binnen de federale regering? Is Brussel in ruil voor de belangrijke toegevingen bereid gevonden zijn geluidsnormen te wijzigen? Is er een harmonisatie op til van de geluidsnormen?

Ten derde, vanaf wanneer treedt het nieuwe voorstel inzake baangebruik in werking? Wordt die inwerkingtreding gekoppeld aan het aankondigde wetsontwerp? Zo neen, op basis waarvan dan wel?

Ten vierde, wie zijn de internationale experts die een studie zullen uitvoeren naar de windnormen? Op basis waarvan werden zij geselecteerd? Wanneer starten zij met hun opdracht? Zijn de contouren van hun studie inmiddels gedefinieerd? Wie zal deel uitmaken van de werkgroep die de vliegroutes zal bestuderen? Tegen wanneer moet die groep voorstellen formuleren?

Ten vijfde, worden de ongelijke windnormen die nu bestaan in afwachting gehandhaafd? Zo ja, waarom? Waarop zijn zij gebaseerd? Hoe kan verantwoord worden dat voor baan 02/20 's nachts andere normen gelden dan overdag? Zullen zij niet onvermijdelijk voor een verdere scheeftrekking zorgen ten nadele van de zone met de baan die de soepelste normen heeft? Hoe zijn zij verenigbaar met het opzet zoveel mogelijk tegen de wind in te vliegen? Kunnen deze normen in het licht van de uitspraak van de Raad van State van 17 november nog langer gehandhaafd worden? Erkent u, mijnheer de staatssecretaris, dat zij niet conform de aanbevelingen van de ICAO zijn?

Ten zesde, werden er simulaties gemaakt van de juiste impact van het nieuwe baangebruik voor ieder van de zes zones? Wat zijn de resultaten van die simulaties?

Ten zevende, welke opstijgingen naar het zuiden vertrekken tijdens de daluren in het weekend en 's nachts via baan 20? Gaat het niet enkel om de vluchten via het baken van Huldenberg, en dus naar het oosten, want alle vluchten via Chièvres zullen via baan 25R verlopen. Hoopt u zo tot een evenwichtige verdeling van beide banen te komen?

Ten achtste, zal er 's nachts en overdag meer rechtdoor gevlogen kunnen worden boven Brussel zodat vluchten die helemaal rond Brussel moeten vermeden kunnen worden?

Ten negende, waarom worden de daluren op zondag ingekort met 1 uur, van 17 uur naar 16 uur? En hoever staat het met het onafhankelijke controleorgaan dat beloofd werd? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoorden.

01.07 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn excuses dat ik wat te laat binnengekomen ben. Ik maal deel uit van de onderzoekscommissie en wij waren daar nog bezig.

Als ik het lijstje met vragen hoor, denk ik dat ik niet veel vragen meer kan toevoegen. Ik wil gewoon even de algemene bezorgdheid uitdrukken. Enerzijds zijn er positieve maatregelen genomen, anderzijds blijft er wat ongerustheid bestaan, met vragen over een aantal punten die nog niet zo duidelijk zijn in het geheel en nog verder geoperationaliseerd moeten worden.

Vandaar de vraag of alles op hetzelfde moment gebeurt. Moeten er eerst een aantal voorwaarden vervuld worden? Wacht men op het resultaat van de deskundigen wat de windnormen betreft en dergelijke meer? Zal er uitgegaan worden van het principe van die zelfde windnormen? Op welke manier zal de opdracht van de deskundigen worden vastgelegd? Die vragen werden hier al gesteld.

Ik weet niet of de volgende vraag reeds werd gesteld. In hoeverre werden simulaties gemaakt op grond van de heersende windnormen? Hoe is dan de verdeling over het geheel van de verschillende richtingen en banen, vooral ook omdat die bezorgdheid om een evenwichtige spreiding – zelfs al gaat men met de neus in de wind vooruit – nog steeds blijft bestaan, zowel voor de spreiding in de week als voor wat er nog in het weekend gebeurt.

01.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je voudrais d'abord souligner que le Conseil des ministres du 19 décembre dernier a pris des décisions relatives à la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National, mesures qui ont notamment trait à l'introduction de périodes sans décollage pendant les trois nuits du week-end, à la limitation du nombre de créneaux horaires de nuit, à l'interdiction des avions les plus bruyants de jour comme de nuit et à une nouvelle utilisation des pistes qui tient davantage compte des vents dominants.

Zij hebben mij tevens opdracht gegeven om deze maatregelen in te voeren aan de hand van wetsvoorstellen, uitvoeringsbesluiten of instructies voor Belgocontrol en voor de administratie. Ik moet zeggen, en ik verwijs daarbij naar een van de vragen gesteld door de heer Laeremans, dat de genomen maatregelen uitsluitend behoren tot de federale bevoegdheden. Er vond dus geen formeel overleg plaats met de Gewesten, maar ik kan u verzekeren dat ik, bij het uitwerken van de maatregelen, vanzelfsprekend

rekening heb gehouden met de standpunten en vragen die ik in een recent verleden van de Gewesten heb gekregen.

Het is evident dat verschillende voorwaarden moeten gerespecteerd worden voor de inwerkingtreding van deze maatregelen. Dat is een vraag die door mevrouw Becq gesteld werd. De veiligheidsstudies bijvoorbeeld moeten worden uitgevoerd door Belgocontrol voor elke wijziging van de exploitatieprocedures zoals een aanpassing van het baangebruik. De invoering van de exploitatiebeperkingen moeten de regels en procedures vastleggen conform de Europese richtlijn 202/30, die moet worden nageleefd en waarbij onder meer een kosten-batenanalyse moet gemaakt worden.

Ik kom op de verschillende punten nog terug maar inzake de timing, M. Baeselen a également posé une question à cet égard, kan ik u zeggen dat voor de implementatie over de beperking van het aantal slots tijdens de nacht het document klaar is en normaliter vandaag medeondertekend wordt door de eerste minister.

Zodra ik het in handen heb, zal ik het naar buiten brengen. De publicatie zal zo snel mogelijk volgen.

Monsieur Baeselen, y a-t-il un malentendu? Donc, c'est signé pour ce qui me concerne. Le premier ministre ne tardera pas à signer. Et la publication aura lieu incessamment.

Wat betreft de aanpassing van het preferentiële baangebruik heb ik eind december al de instructies ter zake aan Belgocontrol gegeven. Die aanpassing zal worden uitgevoerd na de nodige veiligheidsstudie. Eurocontrol moet daarbij worden betrokken. Als alles goed verloopt, hoop ik tegen het einde van deze maand, begin februari die ook te kunnen doorvoeren.

Wat de geluidsquota betreft, kan ik zeggen dat ik nog in overleg ben met de sector om een datum vast te leggen. U zult begrijpen dat voor de geluidsquota van de vliegtuigen de betrokken maatschappijen zich zullen moeten herorganiseren en in hun organisatie rekening zullen moeten houden met de specifieke quota van de verschillende vliegtuigtypes waarmee zij vliegen. Zij zullen minder geluidmakende types moeten gebruiken voor hun vluchten op Brussel. Wij zitten op dit ogenblik in een discussie waarbij wij waarschijnlijk tegen de maand oktober het geheel zullen gereorganiseerd hebben met de privépartners die operationeel zijn op de luchthaven.

De stille nachten - ik kom daarstraks nog op terug, maar ik geef meteen de timing voor het geheel - zullen reeds gedeeltelijk in maart worden ingevoerd en zullen in elk geval in hun geheel zijn ingevoerd in de maand oktober. Dat houdt ook verband met de reorganisatie die de verschillende operatoren moeten doen.

De studie omtrent de windnormen en de vluchtprocedures moet volgens mijn timing worden afgerond tegen de maand september.

Voilà le timing tel que je le conçois aujourd'hui. Je veux un timing réaliste, il ne sert à rien de promettre des choses qu'on ne pourrait pas respecter. Nous considérons ceci comme étant réaliste par rapport aux discussions et examens qui devront inévitablement suivre.

En ce qui concerne les créneaux nocturnes, question posée par M. Dallemagne, au niveau du nombre de vols, vous savez que l'exploitant de l'aéroport a fait appel auprès de la Région flamande de la décision de la députation du Brabant flamand de limiter le nombre de vols de nuit à 16.000, comme prévu dans son permis d'environnement. Suite à la transposition de la directive européenne 2002/30 relative aux restrictions d'exploitation dans les aéroports, cette limitation ressort des compétences du gouvernement fédéral. Cette restriction a donc été reprise dans l'accord de gouvernement en limitant le nombre de créneaux horaires de nuit à 16.000, dont 5.000 de décollages. C'était notre proposition et c'est la décision qui a été prise par le gouvernement. C'est exactement cela que j'entends faire publier, soyons clairs.

En ce qui concerne les périodes sans décollage, elles seront instaurées pendant les nuits de week-end. Je peux vous dire qu'aucun "slot" de décollage ne sera alloué dans la nuit du vendredi au samedi entre 01.00 heures et 06.00 heures, comme je l'ai promis, et dans les nuits du samedi au dimanche et du dimanche au lundi entre 00.00 heures et 06.00 heures. Cela permettra de garantir des périodes de repos pour tous les citoyens qui résident sous les couloirs de décollage.

En ce qui concerne l'utilisation des pistes, le plan de dispersion sera abrogé pour voler davantage – je

souligne l'importance de cet élément – en fonction de l'orientation du vent. Partant de cette première condition, les pistes face au vent dominant seront bien sûr utilisées de manière préférentielle.

En ce qui concerne les décollages et la répartition entre les pistes 25 et 20 pendant la nuit et le week-end, il a été convenu que les décollages devant s'orienter en direction de l'est et du sud-est auront lieu à partir de la piste 20, tandis que la piste 25 sera destinée aux vols vers le nord et le nord-est. Pour le sud, vous connaissez déjà les pistes qui seront suivies en fonction du QC. Quelques vols feront le tour de l'agglomération, mais ce sera un minimum minimorum.

Wat betreft de vragen van de heer Laeremans, die de heer Mortelmans voorgelezen heeft, de configuratie moet ervoor zorgen dat de opstijgingen volgens de uurregeling gelijkmatig kunnen gespreid worden over de beide banen. Ik wil duidelijk zijn: men hoeft niet te proberen met allerlei achterdeurvoorstellen en beschouwingen een evenwichtige verdeling te omzeilen. Het is mijn bedoeling om het werkelijk op een correcte manier voor de twee banen toe te passen.

U zult zich herinneren dat ik persoonlijk heb gepleit voor vijf nachten zonder opstijgingen per zone. Ik was daar persoonlijk een groot voorstander van. Voorts wou ik voor de twee nachten die overblijven, slechts één piste gebruiken voor alle opstijgingen en daarbij een route zoeken die een zekere concentratie met zich meebracht. Die optie werd echter door meerdere partijen die meenden te kunnen spreken voor Brussel, niet aanvaard. Ze is dan ook niet goedgekeurd door de regering. Goed, een feit is belangrijker dan een lord mayor. Ik heb dat dan ook aanvaard.

De daluren tijdens het weekend hangen natuurlijk af van de trafiek, die van week tot week verandert. Op zaterdag bevindt die periode zich tussen 16 uur en 23 uur en op zondag tussen 6 uur en 16 uur.

Ik heb Belgocontrol opgedragen de genomen beslissingen over het preferentieel baangebruik toe te passen zodra de veiligheidsstudies plaatsgevonden zullen hebben. Dat betekent normaal gezien vanaf eind januari, begin februari, zoals ik daarstraks heb meegedeeld.

Wat betreft de windcomponenten, waarnaar mevrouw Becq en de heer Laeremans verwezen hebben, herinner ik eraan dat de Ministerraad beslist heeft om een impactstudie te laten uitvoeren voorafgaand aan elke wijziging. De studie zal worden opgestart, zodra de deskundigen zullen geselecteerd zijn, na de aanbesteding die wordt uitgevoerd overeenkomstig de toekenningsregels van de overheidsopdrachten. De deskundigen moeten de impact bestuderen op het vlak van de veiligheid, de capaciteit, het gebruik van de pistes en de geluidsoverlast voor de verschillende denkbare opties.

De waarden die op dit ogenblik worden toegepast, blijven tijdelijk van toepassing, weliswaar in het licht van de basiskeuze voor het vliegen overeenkomstig de windrichting, en dit blijft zo tot de resultaten van de studie voorliggen.

Wat het verschil tussen dag en nacht voor de baan 02/20 betreft, dat verschil werd door onze voorgangers ingevoerd en dat bleek toen te liggen bij het gebrek aan breedromptoestellen tijdens de nachtvluchten wat meer rugwind zou toelaten. Ik begrijp nog altijd niet waarom er daar een verschil tussen dag en nacht moet zijn. Dat is een werk van mijn voorgangers waarover ik vandaag geen oordeel moet vellen. Ik stel alleen maar vast.

Het is evenwel duidelijk, mevrouw, mijne heren, dat een uniformering van de maximale waarden voor alle banen, zoals die werd aanbevolen door de ICAO, een constructieve bijdrage kan zijn voor het wegwerken van alle nimby-oprisingen waar ik dagelijks mee te maken krijg. U zult begrijpen dat in deze optiek de optie die ik daarnet aanhaalde, deel zal uitmaken van de studie.

Wat de gevraagde simulatie betreft, kan ik zeggen dat voor het geheel van de genomen maatregelen een simulatie van de geluidsniveaus werd gemaakt. De resultaten van deze simulatie tonen aan dat voor alle zones de geluidsniveaus verminderen. Rekening houdend met de verwachte stijging van het vliegtuigverkeer tegen 2020 laten deze maatregelen toe om het aantal mensen, dat is blootgesteld aan een geluid dat hoger ligt dan 50 decibel 's nachts, met 25% te verminderen en met 7% te verminderen voor de personen die 's nachts en overdag zijn blootgesteld aan een geluid dat hoger ligt dan 55 dB.

M. Dallemagne a attiré notre attention sur les routes de vol. Le gouvernement a décidé de mettre sur pied un groupe de travail chargé d'évaluer les routes et de proposer des améliorations. Cette évaluation concernera

l'ensemble des routes, y compris la route Chabert.

Pour répondre à la question de M. Baeselen relative au contrôle de la réglementation aéronautique en matière de nuisances sonores, une cellule spécifique sera mise en place au sein de l'inspection aéroportuaire. Cette cellule sera composée d'inspecteurs aéronautiques et sera totalement indépendante de Belgocontrol et des compagnies aériennes.

En ce qui concerne la mesure des vents, je ne dispose à ce jour d'aucune information fiable faisant état de manquements dans le chef de Belgocontrol. J'ai toutefois demandé à l'autorité de surveillance de la navigation aérienne d'opérer un audit de la procédure suivie par Belgocontrol. Je me dois de souligner que les contrôleurs sont actuellement soumis à une certaine pression de la part des riverains et qu'ils sont contraints de se justifier dès qu'ils décident de changer de piste en raison du vent. Vous admettez que cette pression n'est pas bénéfique à la sérénité requise pour la sécurité du trafic aérien qui est pourtant l'élément clé de l'exploitation de l'aéroport.

En réponse à Mme De Bue qui m'a interrogé sur les nuisances sonores, je puis dire que l'État a toujours eu la volonté de respecter les différentes décisions de justice intervenues dans ce dossier. Je reconnais néanmoins qu'il existe différentes interprétations de ces décisions entre l'État et certains riverains ou entre les riverains eux-mêmes selon le lieu de résidence. Je crois que vous aurez compris ce à quoi je fais allusion. Pour certains dossiers, il appartiendra aux tribunaux de trancher entre ces différentes interprétations.

L'accord intervenu au Conseil des ministres du 19 décembre dernier ne fait pas suite à une énième décision de justice, mais bien à la volonté du gouvernement de trouver une solution équilibrée tenant compte tant des intérêts économiques que de l'impact des nuisances sur la vie quotidienne des riverains.

Le cadastre du bruit relève des compétences régionales, mais le gouvernement compte proposer aux Régions d'harmoniser la méthodologie d'établissement de ce cadastre puisque aujourd'hui les différentes méthodologies utilisées conduisent inévitablement à des résultats différents.

En ce qui concerne Kalitta, un rapport d'enquête intermédiaire m'a déjà été remis fin décembre. J'en ai donné connaissance via la presse. Les recommandations établies par l'Air Accident Investigation Unit Belgium sont parfaitement compatibles avec les mesures qui ont été décidées par le Conseil des ministres.

Pour répondre aux quelques questions particulières qui viennent d'être posées, je voudrais vous dire que le forum de concertation sera composé des bourgmestres des communes touchées, de l'aéroport de Bruxelles, de Belgocontrol et de la DGTA (Direction générale Transport aérien). Je vous assure que la sélection des communes touchées sera procédée sur base de critères objectifs.

Pour ce qui est de l'institut de contrôle, il y a un problème juridique de mise en place. Cela nécessite un accord des Régions et demande un peu plus de temps que j'aurais souhaité. Nous progressons de toute façon.

En ce qui concerne Belgocontrol, je voudrais renforcer ce que j'ai dit tout à l'heure. Je vous signale que la réglementation européenne est de plus en plus sévère pour les études de sécurité. On ne peut pas reprocher à Belgocontrol de respecter ces règles européennes. Monsieur Dallemagne, les définitions utilisées par Belgocontrol pour les rafales de vent sont conformes aux normes internationales de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et de l'Organisation météorologique mondiale.

Pour répondre à la question concernant un accord de coopération avec la Région wallonne, cette dernière n'est pas directement concernée pour ce qui est de l'aménagement du territoire. En cas de demande formelle de la Région, nous nous concerterons avec elle.

Mme Snoy voulait par ailleurs savoir si le projet d'ILS de la piste 07 était abandonné. Madame, vous n'ignorez pas que je suis personnellement partisan d'installer un ILS sur la piste 07. Cela ne signifie pas qu'on doit obligatoirement utiliser cette piste chaque fois que le vent vient de l'est.

Soyons clairs, la densité de l'habitat survolé dans la prolongation de la piste 07 pour les atterrissages est cinq fois supérieure à la densité de l'habitat de la prolongation de la piste 02. Des études le confirment.

L'absence d'ILS a comme conséquence l'utilisation de la piste 02 à chaque fois que le vent souffle de l'est. C'est un sérieux inconvénient car on a de plus en plus de périodes avec des vents venant de l'est. C'est donc inévitablement une charge pour les gens qui habitent dans la prolongation de cette piste 02. Il n'y a pas moyen d'y déroger sauf en autorisant des atterrissages sur la piste 07, ce qui est parfois nécessaire.

Sans ILS, cela signifie que ces avions volent à une très basse altitude, font beaucoup plus de bruit et causent une grande inquiétude auprès des habitants survolés.

Vous n'ignorez pas que pour les gros porteurs et les avions de construction récente, les pilotes n'ont plus l'habitude de faire des atterrissages sans ILS. Ils doivent alors voler à vue, c'est-à-dire à très basse altitude avec les installations d'atterrissage existantes.

Monsieur le président, j'ai essayé de répondre à un maximum de questions posées.

01.09 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, de vragen zijn gesteld. Ik ga ze niet opnieuw stellen.

Ik wil de voorzitter danken omdat ik het woord krijg. Ik weet dat het niet helemaal volgens het Reglement is, maar ik was de eerste minister aan het interpelleren en ik kon onmogelijk weg. Het is jammer dat mijn interpellaties op identiek hetzelfde moment waren geagendeerd.

Ik heb niet uw hele antwoord kunnen horen. Ik zal dat nalezen zodra het gedrukt is. Ik heb uit uw antwoord wel kunnen opmaken dat u inderdaad doorgaat met uw beslissing om de windrichting als criterium te nemen. Dat wordt echter helemaal onderuitgehaald door de ongelijke windnormen die er nu zijn en die voorlopig worden gehandhaafd. Dat weet u zelf zeer goed. Dat betekent in de praktijk dat de komende maanden – ik heb begrepen dat het systeem heel snel van kracht zal worden of misschien is dat al gebeurd – de 25R richting Diegem en de Noordrand veel meer dan tijdens het spreidingsplan zullen worden gebruikt, met alle gevolgen van dien.

U zegt wel dat het beter zou zijn dat de normen worden gelijkgeschakeld. Daarvoor werd die studie georganiseerd. Dat betekent in elk geval dat als er een gelijkgeschakeling komt dat veel later zal zijn. Voorts is er helemaal geen zekerheid in welke richting de uiteindelijke beslissingen en akkoorden zullen gaan. Alle belangrijke politieke beslissingen worden door deze regering uitgesteld tot na de regionale verkiezingen. Dat is het geval met de dossiers inzake Brussel-Halle-Vilvoorde, kernenergie en met betrekking tot heel wat economische zaken. Wie weet hebben we dan ook een totaal andere regering met nieuwe federale verkiezingen en staat alles weer op losse schroeven.

Ondertussen hebben de Franstaligen wel hun buit binnen. U geeft immers al uw wapens op voorhand uit handen. Het spreidingsplan bestaat niet meer. De stille nachten die bestonden, zijn weggefallen. De stillere momenten in het weekend vallen eveneens weg – mag ik even uitspreken, mijnheer de staatssecretaris – zonder dat er een duidelijk akkoord is over de afbouw van de heel onredelijke Brusselse geluidsnormen.

U sluit eigenlijk een deelakkoord met de Franstaligen dat eenzijdig in het voordeel van de Franstaligen en de Brusselaars is. In de praktijk zal de Noordrand veel meer de overlast over zich krijgen. Het ergste is dat u geen enkele hefboom meer hebt om nadien terug gesprekken af te dwingen. Zij hebben alles binnen. Zij zullen nadien niet meer willen spreken en niets meer willen veranderen omdat zij tevreden zijn. Dat is wat wij vrezen. U hebt strategisch een enorm onverstandige en ondoordachte zet gedaan.

Ik ben heel benieuwd naar de daadwerkelijke last voor de verschillende zones die er in de komende maanden zullen zijn. Ik vrees dat wij teruggaan naar het concentratiemodel onder Durant of daarvoor. Wij zullen in de plaats van een verbetering een verslechtering krijgen, veel minder evenwichtig. Nadien zal er ook niets meer aan te doen zijn.

Wij gaan dit zeer grondig analyseren. U mag er gerust van op aan dat, als blijkt dat waarvoor wij waarschuwen realiteit wordt, elke inwoner van onze regio dat ook zal weten. Wij zullen heel duidelijk zeggen wie daarvoor verantwoordelijk is.

01.10 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Laeremans, wat u daar vertelt, hoor ik al voor de vijfde keer. Ik zal dan ook voor de vijfde keer antwoorden.

U kunt natuurlijk obstinaat altijd hetzelfde vertellen en dezelfde leugen blijven herhalen. Kijk eens hier: veruit het grootste gedeelte van de vluchten van Zaventem gebeurt wel degelijk overdag dacht ik, tijdens de week. Ja? Welnu, er is wat dat betreft geen enkele wijziging in datgene wat wij voorstellen in vergelijking met het spreidingsplan. Mag dat dus duidelijk zijn!

Ten tweede, u kunt de zaken natuurlijk altijd vanuit een oogpunt bekijken, maar als u ook eens even het belang bekijkt van de mensen van het Leuvense, is het een substantiële verbetering in vergelijking met datgene wat in het spreidingsplan bestond. Dat gaat ten koste van niks of niemand, maar is doodeenvoudig een betere verdeling op basis van de windnormen. Ik herhaal, zoals gezegd voor de vijfde keer, maar misschien voor de zesde of zevende keer: aangezien er wat betreft de vluchten overdag in de week geen verandering is ten opzichte van het spreidingsplan, vraag ik mij af wat er wat dat betreft als achteruitgang moet worden geconstateerd.

Ik weet vanwaar de bemerking komt. Bovendien, voor het Leuvense, toch ook een regio waar u een bepaalde belangstelling voor hebt, betekent het een verbetering. Waarover beklagt u zich dan? Alsjeblieft zeg!

01.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): ...

01.12 Xavier Baeselen (MR): ...

01.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer Baeselen, het is hierdoor dat het een interpellatie was. Het hele spreidingsplan was gebouwd op evenwichten, waarbij de overlast die er in de week was, toch een beetje gecompenseerd werd met een billijkere verdeling in het weekend en 's nachts. Precies dat haalt u onderuit door in het weekend en 's nachts de stille momenten weg te nemen.

Voor het overige, mijnheer de staatssecretaris, nog eens: wij zullen zeer grondig analyseren wat nu de gevolgen zijn van het systeem en wij zullen u daar op tijd weer over ondervragen en u daarmee confronteren, maar er verandert wel degelijk heel wat!

01.14 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse détaillée aux différentes questions. Il n'est pas toujours évident de s'y retrouver dans l'ensemble des mesures.

Monsieur le président, peut-être pourra-t-on prochainement, au sein de notre commission, réorganiser une séance d'explication peut-être avec plans, présentation détaillée et débat. C'est une suggestion.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie aussi pour votre réponse quant au timing. J'ai noté les différents éléments. Le plan entrera en vigueur au fur et à mesure, en fonction de la difficulté à mettre en œuvre les divers éléments, notamment le bruit des avions et les types d'appareils qui nécessitent une concertation avec le secteur, déjà en cours. Il est plus aisé de mettre plus rapidement en vigueur la diminution du nombre de vols de nuit.

L'élément le plus difficile et le plus sensible politiquement est celui des normes de vent; l'étude doit encore être réalisée. Si je ne me trompe, l'objectif est fixé à septembre en ce qui concerne la fin de l'étude et sa discussion devant le gouvernement pour prendre des décisions.

Quelle est alors la situation entre aujourd'hui et septembre quant aux normes de vent et aux plans de vol? Assisterons-nous à un changement ou utiliserons-nous encore les normes et le plan de dispersion actuels en attendant la réalisation de l'étude?

01.15 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, dans les procédures appliquées précédemment, une fois une piste choisie, tant que la norme n'était pas dépassée, on continuait sur cette piste. L'instruction donnée est de tenir compte au maximum de l'orientation et de la vitesse des vents. En cas de modification de l'orientation des vents, il faut suivre cette orientation et veiller à ne jamais dépasser les maxima élaborés à ce jour.

Je sais qu'il s'agit d'une petite nuance, mais d'importance: l'orientation des vents est la première règle, puis la puissance, donc la vitesse des vents. Voilà ce qui doit déterminer prioritairement l'utilisation des pistes.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, la vitesse de décollage, le bruit, la consommation de kérosène sont, en un mot, les conséquences négatives de l'exploitation. Voler avec le vent de face est la solution la meilleure à appliquer; il doit donc constituer le premier critère. Mais, comme moi, vous n'ignorez pas que les aiguilleurs du ciel ne peuvent pas modifier le choix d'une minute à l'autre; la décision doit être préparée. Cependant, à partir du moment où l'orientation du vent change, ils doivent examiner la réorganisation des atterrissages et des décollages pour privilégier en priorité la sécurité; cette opération prend entre vingt minutes et une demi-heure. Mais ils doivent surtout éviter tout dépassement des maxima autorisés aujourd'hui.

C'est une nuance qui n'est pas sans importance.

01.16 Xavier Baeselen (MR): Effectivement. Monsieur le secrétaire d'État, je le dis honnêtement, dans ce dossier, vous avez eu un certain courage politique. Le seul critère qui doit guider l'action du gouvernement et la vôtre n'est pas celui de la question d'un plan de répartition en fonction du fait qu'on habite Grimbergen - monsieur Laeremans -, mais bien un critère objectif, c'est-à-dire la sécurité. Je pense que le secrétaire d'État actuel a eu ce courage politique.

Nous verrons en ce qui concerne l'application concrète sur le terrain, nous resterons vigilants.

01.17 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour les réponses complètes que vous nous avez données.

Je prends acte de votre position en ce qui concerne l'institut de contrôle indépendant. Nous verrons comment les choses se dérouleront sur le terrain.

En ce qui concerne le forum de concertation, vous avez parlé d'un critère objectif. Quel est ce critère? Est-il déjà défini?

Je rappelle que les nuisances de l'aéroport concernent un certain nombre de citoyens dont certains en Région wallonne. Je voudrais donc que leurs représentants soient également associés à ce forum.

J'en arrive à l'accord de coopération. Lorsqu'il est question de matières relatives aux normes de bruit et à l'aménagement du territoire, il me semble important que les trois Régions soient associées. Je pense ici à l'étude sur laquelle vous ne vous êtes pas vraiment étendu, qui porte sur les aéroports militaires et donc sur l'espace aérien au-dessus de Beauvechain. Mais j'imagine que nous aurons encore l'occasion d'en parler. Toujours est-il qu'il serait selon moi normal et même indispensable que la Région wallonne soit associée à cette étude.

01.18 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, merci pour votre réponse complète. Je me joins à mes collègues qui disent qu'il s'agit d'une belle avancée et que la plupart des décisions, qui étaient attendues, sont des décisions heureuses. Cela dit, quelques questions restent en suspens. Vous m'avez dit que Belgocontrol devait travailler dans la sérénité mais je continue à m'interroger. Vous affirmez qu'ils ont recours aux normes internationales mais j'ai d'autres informations selon lesquelles Belgocontrol appliquerait ses propres normes qui ne seraient pas conformes aux normes OACI, notamment celles portant sur l'intensité et la durée de la rafale. Les normes de l'OACI en la matière semblent différer de celles de Belgocontrol. Tant mieux si c'est faux mais ces informations m'ont été confirmées récemment.

Au sujet des normes de vent, vous avez insisté sur l'utilisation des pistes en fonction du vent. Il est important pour nous qu'on tienne compte également de la densité de population des zones survolées. Comme l'a dit mon collègue Xavier Baeselen, il faut également accorder la plus haute importance aux questions de sécurité.

Je vous encourage à aller de l'avant. Je suis inquiet de voir qu'il faut encore des négociations pour des quotas spécifiques à certaines compagnies d'aviation. J'avais compris que vous aviez déjà décidé d'un timing sur ces quotas sonores et que les négociations étaient terminées, après avoir tenu compte de l'avis des différentes compagnies d'aviation. Je voudrais qu'on puisse aller de l'avant sans devoir renégocier des décisions arrêtées précédemment.

01.19 **Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, dat toch een stuk verduidelijking gegeven heeft. Het is inderdaad niet altijd gemakkelijk om in een dossier als dit beslissingen te nemen, omdat iedereen het vanuit zijn eigen hoek en vanuit zijn eigen ervaringen bekijkt.

Ik blijf het belangrijk vinden, mijnheer de staatssecretaris, dat u principieel vertrekt vanuit de veiligheidsregels. Ik meen dat het belangrijk is dat die veiligheidsregels voor iedereen op gelijke manier geconcipieerd worden en ook op gelijke manier worden toegepast.

Ik heb begrepen dat u dat van plan bent. De windnormen liggen nog ter bespreking. Dat het onderzoek en de resultaten ervan nog moeten komen, is ook aanleiding tot ongerustheid.

Vandaar dat ik blijf beklemtonen dat het belangrijk is iedereen gelijk te behandelen en gelijke criteria te hanteren wat de veiligheid betreft. Ook moet men op een goede manier – daar hebt u aan het eind van uw betoog op gewezen – controle uitoefenen op de manier waarop de procedures gebruikt worden. Er kunnen op dat vlak nog bijstellingen gebeuren, als dat nodig is. Maar ik blijf beklemtonen dat men voor alle windrichtingen en banen op gelijke manier werkt.

01.20 **Thérèse Snoy et d'Opuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très brève.

Monsieur le secrétaire d'État, je m'associe à la réplique de ma collègue Valérie De Bue sur la nécessité de prendre en compte, dans l'accord de coopération, mais aussi dans le comité de concertation que vous allez installer, la Région wallonne et les communes touchées sur la base de critères objectifs. J'espère que ceux-ci ne s'arrêteront pas à la frontière des Régions bruxelloise et flamande. Des communes sont bel et bien touchées par la piste 02/20. Je pense en particulier à Waterloo et Braine-l'Alleud, mais aussi à certaines qui se trouvent dans l'est du Brabant wallon.

Je vous demande aussi de prendre en considération les associations de riverains. Toutes les procédures de permis incluent la représentation de ceux-ci et fonctionnent très bien.

Pour la question de l'ILS, ce mécanisme contribue à une plus grande sécurité et permet un atterrissage plus sûr. Toutefois, son emploi sur la piste 07 nous inquiétait, car cela signifiait que Bruxelles allait être survolée. Je me félicite que vous reconnaissiez que le survol des quartiers nord de Bruxelles doit être évité dans la mesure du possible. Vous remarquerez que je ne suis pas en train de défendre le Brabant wallon. Je sais que l'autre terme de l'alternative est la piste 02/20. Vous ne m'avez pas tout à fait répondu quant au danger que représente cette dernière. Il a été beaucoup dit qu'elle était trop courte et trop inclinée. Ces affirmations ont-elles été confirmées à la suite de l'enquête sur l'accident?

Enfin, les projets de développement continuent de m'inquiéter. Le terminal "low cost" va être mis en œuvre. Je suppose qu'il y a là une volonté d'augmenter le nombre de passagers et de vols. En même temps, en regardant les statistiques, il apparaît que, sur 18 millions de passagers, 10 millions s'envolent pour des destinations courtes ou moyennes. Il conviendrait de réfléchir à les transférer sur le rail, de sorte que l'impact environnemental diminuerait tant sur le plan de la pollution que sur celui du bruit.

Le président: En principe, nous avons prévu dans deux semaines un exposé sur le plan de survol, avec la présentation de cartes notamment. Considérez-vous avoir reçu toutes les réponses à vos questions aujourd'hui? Ou considérez-vous qu'il convient de maintenir cet exposé à l'agenda?

(...): (...)

Le président: Je vous propose donc de reporter cet exposé et d'attendre que nous soyons un peu plus avancés au niveau gouvernemental dans l'affinement du plan. Nous pourrions nous revoir d'ici deux mois pour un exposé général avec cartes et projection. (*Assentiment*)

01.21 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je suis à la disposition de la commission mais je pense tout de même qu'on doit avoir une matière à exposer. On ne doit pas chaque fois revenir sur les mêmes thèmes qu'on connaît déjà.

Aussitôt qu'un élément neuf surviendra – j'ai donné le schéma; je suis prêt à donner des explications mais il vaut mieux attendre la mise en place de ces mesures et les conséquences qu'elles engendrent – et si la commission le décide, je serai à votre disposition.

01.22 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, misschien is dat voor u mogelijk in de week na de krokusvakantie. Dat duurt geen twee maanden meer, maar dan hebt u toch nog zes weken om dat voor te bereiden, want het is dan begin maart. Is dat een goed voorstel?

Le **président**: Nous aviserons à ce moment-là mais nous retenons l'idée d'en reparler d'ici un peu moins de deux mois.

01.23 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je voudrais d'abord réagir à l'intervention de Mme De Bue. Elle a attiré l'attention, à juste titre, sur les travaux qui sont en cours au niveau européen concernant les vols civils et militaires et les conséquences que cela aura dans le cadre de l'étude FABEC. Cela ira de pair avec les travaux que nous aurons à mener sur le plan des routes à suivre, nous devons en tenir compte. À ce moment-là, ce n'est pas la région immédiate de l'aéroport qui sera concernée mais bien une région nettement plus large, en ce compris le Brabant wallon. Madame De Bue, je vous rassure, des contacts seront pris en temps utile.

Je voudrais souligner qu'il ne peut être question de faire un choix orienté. On ne peut à la fois appliquer les normes de l'OACI, lorsque cela convient pour telle Région, et dire qu'il faut s'en écarter lorsque cela ne convient pas. Pour moi, les normes sont ce qu'elles sont et j'entends appliquer au maximum ce qui a été élaboré sauf s'il y a des éléments objectifs qui permettent de s'en écarter. Je veux absolument éviter que ce soit la politique qui oriente l'exploitation normale de l'aéroport. C'est la raison pour laquelle je considère l'orientation et la puissance du vent comme une norme objective.

Mais le fait de dire qu'on applique une norme lorsqu'elle convient et qu'on s'en écarte lorsque cela ne convient pas, cela donne lieu à des tensions et à des mécontentements qui sont injustifiables et que je veux éviter. Si on continue à se chamailler comme on l'a fait dans un passé récent, dans dix ans, mes successeurs pourront encore se réunir pour discuter que tel avion aurait dû passer par telle route. Cela ne sert à rien!

Je suis d'accord sur le fait de tenir compte de la densité de l'habitat, mais dans la mesure où cela répond aux critères de sécurité que je viens d'exposer.

Les normes sont établies et le gouvernement a décidé, les interlocuteurs le savent.

Je souhaite seulement, surtout dans la crise économique que nous vivons, que les sociétés aient la possibilité d'adapter leur organisation en conséquence. Je ne veux pas y déroger!

Mevrouw Becq, de gelijke manier, de gelijke conceptie en de gelijke toepassing van alles wat verband houdt met de veiligheid en de gelijke behandeling van de regio's moet het uitgangspunt zijn want anders heb ik sowieso miserie.

Ik moet niet beginnen met de ene voor te trekken op de andere omdat ik naar verluidt zagezegd in de noordrand woon, alhoewel ik helemaal in het westen van Brussel woon. Ik moet daarmee niet beginnen want iedereen kijkt met het vergrootglas naar wat ik doe. Ik wil daar niet van afwijken en ik zal daar ook niet van afwijken

Mme Snoy, pour répondre à votre question sur l'association de la Région wallonne, comme je l'ai dit à Mme De Bue, je prendrai contact avec le ministre compétent. En ce qui concerne l'association des riverains, si c'est pour dire que les avions doivent passer chez les voisins... Je prends connaissance de tout ce qu'ils me communiquent et je remarque des répétitions ainsi qu'une attitude de base. À mon avis, regrouper les bourgmestres, les élus fédéraux et régionaux serait déjà un bon pas en avant par rapport à ce qu'on a connu précédemment.

Pour ce qui est de votre réflexion concernant les dix millions sur les dix-huit millions de passagers, lorsqu'on parle des distances courtes et moyennes, ces distances doivent être considérées selon la norme aérienne. Entre Bruxelles et Paris ou Londres, le nombre de vols a diminué de manière substantielle. Ce nombre de dix sur les dix-huit millions de passagers se rapporte surtout à des vols reliant les différentes capitales européennes et non à des vols intercontinentaux.

01.24 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie le ministre pour la précision qu'il a donnée. Je me doutais que cela ne concernait pas seulement les vols à destination d'Amsterdam et de Londres.

Il serait intéressant de pouvoir disposer de statistiques plus précises relatives à la longueur des vols au départ de Bruxelles-National. En effet, il me semble qu'aujourd'hui le TGV à destination, par exemple, du sud de la France, peut offrir des alternatives. Il y a aussi les trains de nuit dont je défends le maintien. Mais il est plus difficile d'obtenir satisfaction en la matière que de militer en faveur du développement des "low cost".

01.25 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Depuis que je ne suis plus aux chemins de fer, les trains de nuit ont été supprimés!

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Bart Laeremans

en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

vraagt de regering

- een billijk spreidingsbeleid te voeren, waarbij de diverse zones en ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een evenwichtig deel van de hinder dragen;
- meteen alle windnormen voor de startbanen gelijk te schakelen;
- te streven naar evenwichtige geluidsnormen, waarbij elke nimby-politiek wordt tegengegaan.”

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

“La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Bart Laeremans

et la réponse du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

demande au gouvernement

- de mettre en œuvre en matière de dispersion des vols une politique équitable faisant en sorte que les nuisances soient supportées de manière équilibrée par les diverses zones, ainsi que par la Région de Bruxelles-Capitale;
- d'harmoniser dès à présent l'ensemble des normes de vent pour les pistes de décollage;
- de tendre vers des normes de vent équilibrées, excluant toute forme de politique Nimby.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Sonja Becq en Valérie De Bue en door de heren François Bellot en Georges Dallemagne.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Sonja Becq et Valérie De Bue et par MM. François Bellot et Georges Dallemagne.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Le **président**: Madame Snoy, auriez-vous l'amabilité de me remplacer? Je suis attendu en Conférence des présidents.

Présidente: Thérèse Snoy et d'Oppuers.

Voorzitter: Thérèse Snoy et d'Oppuers.

02 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "carpooling en verzekeringen" (nr. 9524)

02 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le covoiturage et les assurances" (n° 9524)

02.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, carpoolen is een positieve zaak. Het verkeer wordt erdoor, voor een stuk althans, ontlast.

Ondanks de positieve effecten van het carpoolen, blijkt dat carpoolers meestal nogal ondermaats verzekerd zijn.

Taxistop heeft daar iets op gevonden. Carpoolers die bij Taxistop geregistreerd zijn, krijgen een gratis uitbreiding op de arbeidsongevallenverzekering, op de BA-verzekering en een rechtsbijstandverzekering.

Mijnheer de staatssecretaris, kent u de situatie van carpoolers op het vlak van verzekeringen? Is de door Taxistop voorgestelde verzekeringsuitbreiding u bekend?

Op welke manier breidt Taxistop de arbeidsongevallenverzekering uit? Uiteindelijk gaat het bij arbeidsongevallenverzekeringen toch om verzekeringen waarbij de premie toegepast wordt op basis van het statuut van de carpooler. Arbeiders en bedienden hebben verschillende tarieven op het vlak van arbeidsongevallenverzekering. Hoe gaat dat dan juist met die uitbreiding? Hebt u er ook enig zicht op hoe dat geregeld is voor zelfstandigen die geen arbeidsongevallenverzekering hebben?

Blijkbaar genieten alleen carpoolers die geregistreerd zijn bij Taxistop van die verzekeringsuitbreiding. Vindt u dat een geoorloofde vorm van discriminatie, ook al is dat woord misschien te sterk? Zou het geen beter signaal zijn als de overheid de door Taxistop voorgestelde verzekeringsuitbreiding bijvoorbeeld zelf ten laste zou nemen?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Logghe, ik moet er op de eerste plaats op wijzen dat de verzekeringen behoren tot de bevoegdheid van mijn collega, de minister voor Ondernemen. Toch wil ik op een paar elementen wijzen.

Ten eerste, de carpoolers zijn reeds gedekt door hun burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering. Dat betekent dat de bestuurder onder meer verzekerd is voor de schade en letsels die een carpoolpassagier zou oplopen bij een eventueel ongeval. Wanneer het carpoolen door de werkgever wordt georganiseerd, is de carpooler verzekerd in het raam van de arbeidsongevallenverzekering.

Ik moet erop wijzen dat de carpoolverzekering de ongevallenverzekering niet uitbreidt, maar wel rechtsbijstand geven aan de bestuurder-carpooler die naar aanleiding van een ongeval bij het naar huis voeren van een passagier, geconfronteerd wordt met de weigering van de arbeidsongevallenverzekering om uit te keren, wegens het feit dat de bestuurder daarbij bijvoorbeeld niet de normale weg naar zijn huis volgde.

Wat Taxistop betreft, kan ik het volgende zeggen.

Taxistop heeft een bijzondere carpoolverzekering die zowel rechtsbijstand als psychologische bijstand omvat, met de bedoeling aan personen die twijfelen om aan carpooling te doen, precies omdat er in hun hoofde een risico aan verbonden was, een extra stimulans te geven om de stap toch te zetten.

Het gaat over een particulier initiatief van weliswaar de grootste carpoolorganisatie van het land. Ik heb enkel in het raam van de duurzame mobiliteit het carpoolen willen promoten. Ik heb gemeend dit initiatief te moeten ondersteunen door ervoor te zorgen dat voor de eerste 25.000 carpoolers de speciale carpoolverzekering gratis kan worden gemaakt door een subsidie aan de organisatie te geven.

Ik wijs er tevens op dat, om van het voordeel te kunnen genieten, men zich als carpooler moet laten registreren. Waarom heb ik dat gevraagd en geëist? Ik wil het carpoolen beter in kaart laten brengen om ons toe te laten een beter zicht te hebben op de verschillende fluxen. Op die manier kan men het beheer van al wat met mobiliteit te maken heeft, beter begrijpen.

Wij kunnen dat zien als een pilootproject, mijnheer Logghe, waaruit wij achteraf lessen zullen trekken. Ik vermoed dat de conclusie zou kunnen zijn dat het systeem, zoals het wordt uitgetest met Taxistop, best zou

worden uitgebreid tot alle carpoolers. Over die conclusies zullen wij het echter bij een latere gelegenheid moeten hebben.

02.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. U geeft een positief signaal. Inderdaad, ik dank u vooral voor de duidelijkheid van uw antwoord. Wij krijgen een antwoord op het feit dat het hier gaat over de rechtsbijstand. Dat is een bijna verwaarloosbare premie. Ik denk dat het een goed signaal zou zijn mochten wij die carpoolverzekering kunnen uitbreiden tot alle carpoolers. Dat is inderdaad een plan voor later. Wij zullen zeker daarop terugkomen zodra er meer resultaten bekend zijn.

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

La **présidente**: Je voudrais consulter mes collègues et M. le secrétaire d'État sur la durée de la réunion.

Êtes-vous d'accord pour qu'on arrête à 12.30 heures? Dans ce cas, je ne pense pas que tout le monde pourra poser sa question. La prochaine séance de questions aurait lieu dans 12 jours.

Monsieur le secrétaire d'État, jusqu'à quelle heure pouvez-vous rester?

02.04 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Madame la présidente, je suis à la disposition de la commission.

La **présidente**: Si les membres veulent rester sur l'heure de midi, il faudra alors trouver quelqu'un pour me remplacer. Personnellement, je ne peux pas rester.

On termine à 12.30 heures? (*Assentiment*)

03 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réforme du permis de conduire B" (n° 9583)

03 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de hervorming van het rijbewijs B" (nr. 9583)

03.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, la question ayant été déposée début décembre, il y a un certain temps que j'ai lu dans la presse du jeudi 6 novembre 2008 et par la suite dans votre notre de politique générale que vous proposez de réformer une nouvelle fois le permis de conduire B. Si l'objectif que vous avancez pour justifier cette énième réponse, à savoir réduire le nombre de tués sur nos routes, ne peut qu'emporter l'assentiment de tous, différentes questions se posent sur vos idées pour y parvenir. La question principale, selon moi, est celle du coût qu'entraînerait cette réforme du permis B pour les citoyens et les apprentis conducteurs.

À vous lire, vous souhaitez réduire drastiquement le nombre d'élèves par guide, à savoir un élève par guide hors cercle familial. En outre, ce guide devra avoir une expérience probante et devra être identifié comme tel sur le permis de conduire provisoire. Cette mesure met, selon moi, fortement en péril la filière libre au profit des auto-écoles. Croire en outre qu'il y a dans chaque famille des personnes compétentes pour apprendre à conduire est à mon sens totalement erroné. En effet, sur quoi vous basez-vous pour affirmer cela? Je peux vous assurer qu'il existe des familles dans lesquelles aucun parent n'a son permis, dans lesquelles il n'y a pas de voiture disponible ou encore où aucun conducteur chevronné n'est disposé à enseigner aux jeunes adultes à conduire.

Heureusement, certaines associations permettent, via la filière libre, de surmonter les difficultés rencontrées par les personnes qui ne peuvent trouver un guide dans leur entourage. Votre projet de réforme me semble mettre en péril ces associations. Au-delà du fait de défavoriser la filière libre, votre souhait de réforme pose évidemment des questions quant à l'accès au permis de conduire et d'équité sociale car qui dit auto-école dit également coût élevé, a fortiori si des heures obligatoires sont ajoutées. En effet, vous souhaitez imposer un minimum de formation à la conduite défensive et écologique, ce que je trouve moi aussi essentiel, mais qui augmente encore un peu plus le coût du permis. Remarquons que la conduite défensive et écologique peut très bien être enseignée par des instructeurs indépendants; il n'y a pas forcément besoin de passer par l'auto-école pour cela.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous affirmer que la filière libre sera toujours accessible à l'ensemble des apprentis conducteurs? Qu'en sera-t-il des coûts de l'apprentissage de la conduite? Sera-t-il toujours abordable pour tous les citoyens? La formation de base à la conduite défensive et écologique sera-t-elle rendue obligatoire par auto-école ou sera-t-il possible de la suivre chez un formateur indépendant? Enfin, à combien estimez-vous le nombre d'heures d'apprentissage obligatoires?

03.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Madame Déom, c'est à juste titre que vous mentionnez notre objectif, qui est sans doute partagé par tous les membres de la commission: la diminution du nombre de tués sur nos routes. Vous n'ignorez pas que les jeunes conducteurs débutants sont sur-représentés dans les statistiques d'accidents. Si on observe les résultats des pays voisins en matière de sécurité routière, on constate qu'ils font mieux que nous. J'ai constaté également que la plupart des pays européens ont prévu une formation professionnelle pour les candidats au permis de conduire.

Force est de constater que l'achat d'une voiture, souvent par nécessité je le conçois, ne pose apparemment pas de problème financier, même pas pour l'acquisition de certains accessoires. Dans le même temps, je ne comprends pas qu'un investissement ne puisse se faire, notamment pour une formation à la sécurité routière, pour des raisons de budget. Je suis persuadé que certaines connaissances et pratiques en matière de conduite automobile ne peuvent être acquises que moyennant des instructions données par des professionnels et que les mauvaises habitudes s'installent très souvent lors de l'apprentissage avec un guide.

Cela étant dit, je n'envisage nullement de supprimer la filière libre. Au contraire, seule une conduite accompagnée permet d'acquérir une expérience en matière de conduite automobile. Il faut parcourir de nombreux kilomètres pour devenir un chauffeur chevronné.

En ce qui concerne les guides, il est apparu que le nombre de candidats refusés à l'examen pratique a pratiquement doublé parce que le guide avec lequel ils s'étaient présentés ne répondait pas aux conditions requises. Il faut restaurer le contrôle préalable, par la commune, des conditions auxquelles le guide doit répondre.

En fait, je voudrais revenir au système qui a toujours existé et qui a été supprimé lors de la dernière réforme de 2006, à savoir deux guides au maximum mentionnés sur le permis provisoire et n'être guide qu'une fois par an sauf s'il s'agit de membres de la famille.

Il est en effet apparu que certains guides, parfois d'anciens instructeurs d'auto-écoles, se sont reconvertis dans l'accompagnement d'élèves libres. Ils demandent évidemment un prix moins élevé que les auto-écoles, mais vous admettez qu'il est difficilement acceptable qu'un apprentissage professionnel soit donné en parallèle par des accompagnateurs en filière libre. Il s'agit là d'une concurrence déloyale. Il convient de mettre un terme à cette pratique dans les plus brefs délais et de dissiper les malentendus qui existent à cet égard.

En ce qui concerne la réforme de la formation à la conduite proprement dite, je rappelle que j'ai demandé au groupe de travail "Formation à la conduite" de la Commission fédérale pour la sécurité routière de me faire des propositions sur base des bonnes pratiques en Europe, des études et des recherches qui existent en la matière.

03.03 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Évidemment, nous partageons tous le but de limiter le nombre de tués, mais il faut garder un équilibre pour permettre l'accessibilité au permis de conduire, surtout sachant qu'en ces temps difficiles pour trouver un emploi, l'embauche est souvent conditionnée au fait d'avoir non pas nécessairement une voiture mais un permis de conduire. Vos statistiques quant au fait que si l'on peut se payer une voiture, on doit pouvoir accéder au permis de conduire m'interpellent: beaucoup de jeunes passent leur permis avant d'acquérir un véhicule, abstraction faite des nantis.

Les accidents routiers impliquant des jeunes sont effectivement nombreux, mais il faut tenir compte de cette problématique liant les jeunes et l'alcool.

Vous dites qu'il faut encadrer et éviter la concurrence entre la filière libre et les auto-écoles; pour moi, c'est

un argument des auto-écoles, car la filière libre existe depuis toujours et les auto-écoles ne se portent pas nécessairement beaucoup plus mal.

Si c'est pour aller dans ce sens d'éviter la concurrence, donc de mettre fin à la filière libre, à part dans les familles à condition de trouver un père disponible et chevronné prêt à donner des leçons de conduite, il faudra réellement penser à une réglementation des prix dans les auto-écoles. Éventuellement proportionnellement aux revenus? Le fait d'avoir un permis de conduire facilite l'accès à l'emploi. Je répète qu'il conviendrait donc de favoriser nos jeunes, tout en les formant.

En ce qui concerne la filière libre, les statistiques de Drive Mut, non considérée comme une auto-école mais comme filière libre, indiquent qu'il y a chez elle moins d'accidents que dans les auto-écoles. Encore une fois, en considérant une limitation du nombre de candidats par guide, quel est alors l'avenir de ce type de filière? Je sais qu'il ne convient pas de citer de dossiers particuliers, mais je le prends comme un exemple car d'autres mutualités utilisent un système identique. Il s'agit d'essayer de maintenir un équilibre entre les nécessités de sécurité pour protéger nos jeunes et une démocratisation de l'accès au permis de conduire.

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Déom, je crois avoir dit clairement que je n'envisageais pas de supprimer la filière libre, au contraire!

Vous citez une organisation qui fait du bon travail. Selon moi, les instructeurs agréés doivent apprendre à leurs élèves à rouler de façon économique, écologique et défensive. Pour le reste, les associations ont, à mon avis, une mission très importante à accomplir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Chers collègues, vu le nombre de questions figurant encore à notre agenda, je vous demande de bien vouloir respecter le temps de parole qui vous est imparti.

04 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het inschrijvingsgeld voor de theorie-examens ATPL" (nr. 9650)**

04 **Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le droit d'inscription aux examens théoriques ATPL" (n° 9650)**

04.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, u weet dat de kosten voor een pilotenopleiding schommelen tussen 75.000 en 100.000 euro. Bovendien dient men nog logementskosten en andere kosten te betalen. Veel aspirant-piloten sluiten dan ook een lening af voor hun studies. Los van de discussie over de vraag of die prijzen verantwoord zijn, zijn er elementen die bediscussieerbaar zijn.

Ik heb het hier over het inschrijfgeld voor de theorie-examens Air Transport Pilot Licence of ATPL. Blijkbaar rekent het DG Luchtvaart zowel voor blok A als voor blok B respectievelijk 392 euro aan, dus een kleine 800 euro om examen te doen. Men zegt mij dat het examen bestaat uit multiplechoicevragen en antwoorden op een pc. Men stelt mij dan ook de vraag om welke reden het bedrag zo hoog is om het examen af te leggen. Bent u bereid om de huidige reglementering te evalueren?

Mevrouw de voorzitter, tot daar mijn zeer korte vraag.

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Geerts, het inschrijfgeld voor het theorie-examen ATPL A bedroeg 392 euro in 2008. Dat bedrag dekt evenwel de inschrijving voor het volledige examen, de blokken A en B samen, en is niet van toepassing voor elk van de beide examenblokken afzonderlijk, zoals ik uit uw vraag heb menen te kunnen afleiden.

De vergoeding dient om de kosten van de examens te dekken. Aangezien de examens via pc verlopen, zijn er inderdaad geen kosten verbonden aan de verbetering van de individuele examens. De kosten betreffen de ontwikkeling van de software voor de programma's Icarus en Daedalus, waarmee de examens worden georganiseerd, het onderhoud van die programma's en de database van de examenvragen. Daarnaast dient eveneens een voldoende groot aantal examenvragen te worden opgesteld en/of vertaald in de verschillende talen waarin de examens kunnen worden afgelegd, te weten Nederlands, Frans, Engels en in sommige gevallen Duits.

Aangezien de vergoeding voor de examens kostendekkend dient te zijn, kan niet worden uitgesloten dat ze in de nabije toekomst zal worden aangepast. Anderzijds is het wel mijn bedoeling de minister van Financiën te vragen de mogelijkheid te onderzoeken om een aanpassing te doen van de btw-aanslagvoet die momenteel geldt voor de vliegopleiding voor beroepspiloten en die op dit ogenblik nog altijd 21% bedraagt.

04.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik had inderdaad vernomen dat zowel voor blok A als voor blok B het cumulatief bedrag van toepassing was. Men zei mij dat, als men voor blok A niet was geslaagd, een herkansing mogelijk was, waarna men nog naar blok B kon gaan. Ik had het voorbeeld gekregen van iemand die twee keer blok A had gedaan en daarna blok B. Dat ging over een bedrag van bijna 1.200 euro. Ik zal uw informatie terugkoppelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la Commission fédérale de la sécurité routière" (n° 9690)

05 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid" (nr. 9690)

05.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le ministre, la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) a été mise en place à la suite de la création des états généraux de la sécurité routière en février 2002 et a pour mission des thèmes assez précis: évaluer de manière permanente un certain nombre d'indicateurs, donner un avis sur les mesures à prendre pour promouvoir la sécurité routière, examiner les mesures à prendre en matière d'aide aux victimes d'accidents de la route. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le sujet est consistant.

En surfant sur le site de cette Commission, on pourrait penser qu'elle ne s'est plus réunie depuis le 20 mars 2008. En effet, plus aucun procès-verbal n'est publié depuis cette dernière date. Qu'en est-il? Est-ce dû à une absence de communication précise, une léthargie particulière en la matière? Comment sollicite-t-on la réunion de cette commission? Un membre est-il habilité à introduire, lui-même, cette demande auprès du président? Dans le cas où aucune réunion n'a eu lieu depuis mars 2008, alors que les sujets ne manquent pas, ne conviendrait-il pas, monsieur le ministre, d'activer ladite commission?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, je puis vous confirmer que la Commission fédérale pour la sécurité routière est, contrairement à ce que vous pouvez penser, une commission très active, qui s'est réunie à quatre reprises en 2008, à savoir le 12 février, le 20 mars, le 21 mai et le 15 septembre.

Le procès-verbal de la réunion du 21 mai sera bientôt disponible sur le site de la CFSR. Le procès-verbal de la réunion du 15 septembre figurera sur le site après approbation lors de la prochaine réunion de la CFSR.

Au cours des réunions de la CFSR, des projets de recommandation sont notamment présentés. Ils font l'objet de discussions préparatoires au sein des groupes de travail qui se réunissent régulièrement.

Je vous citerai les groupes de travail actuellement actifs.

- Un groupe de travail "Motards", chargé de préparer des projets de recommandation pour améliorer la sécurité routière des motards et d'accompagner les campagnes de sensibilisation visant une meilleure prise en compte des motards par les autres usagers ainsi qu'un volet sensibilisation pour les motards eux-mêmes.
- Un groupe de travail "Trafic lourd" est chargé d'une évaluation de divers dossiers dont l'interdiction de dépasser. M. Van den Bergh me posera d'ailleurs une question tout à l'heure sur ce sujet.
- Un groupe de travail "Simplification" est chargé de présenter des recommandations en vue d'une simplification du Code de la route et des diverses réglementations routières. Ce groupe de travail devrait finaliser ses travaux au cours du premier semestre mais on me dit qu'ils devraient être terminés bientôt.
- Il existe un groupe de travail "Infrastructures".
- Un groupe de travail "Formation à la conduite" est chargé d'évaluer les divers modes d'obtention du permis de conduire et rédigera des recommandations qui seront présentées à une CFSR très bientôt aussi.
- Un groupe de travail "Politique criminelle" réunit les représentants de la police et de la Justice afin d'optimiser la politique de contrôle et des poursuites et d'assurer une stratégie intégrée associant la

sensibilisation et la répression.

- Un groupe de travail "Statistiques" vise à améliorer et optimaliser les statistiques et indicateurs disponibles en matière de sécurité routière.

- Il faut mentionner également le groupe de travail "Éducation routière" qui a finalisé ses travaux en 2008 et dont les recommandations, approuvées le 21 mai, ont été transmises officiellement à tous les ministres concernés.

Tous ces groupes de travail qui incluent de nombreux membres de la CFSR se sont réunis à de très nombreuses reprises en 2008.

La CFSR est également particulièrement sollicitée par la commission Infrastructure de la Chambre qui lui transmet pour avis les propositions de loi et/ou de résolution ayant un rapport avec la sécurité routière.

En conclusion, monsieur Crucke, et contrairement à ce que vous semblez penser, la CFSR est une commission particulièrement active, soit au travers de ses réunions, soit au travers des groupes de travail préparatoires qui fonctionnent de façon très active. En effet, ils ont souvent été sollicités ces derniers mois.

05.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le ministre, quand vous dites "contrairement à ce que vous semblez penser", ce n'est pas contrairement à ce que je pense mais contrairement à ce que le site de la commission laisse penser!

Je ne peux que me réjouir de voir que la CFSR est active et même très active. Tant mieux! Je la félicite! En revanche, j'aimerais que la communication du site soit améliorée. Un site ne vit que s'il est animé, si on y donne des informations. Dans ce cas, il faut reconnaître qu'il n'y a plus d'informations depuis le mois de mars 2008.

Monsieur le ministre, je vous demanderai donc d'inviter cette commission très active à l'être encore plus à l'égard des internautes, de manière à ce que ses procès-verbaux, souvent très intéressants, soient placés sur le site. Je crois que cela intéresserait tout le monde, en ce compris celui qui vous a posé la question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de uniformisering van de verkeersborden" (nr. 9741)

06 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'uniformisation des panneaux de signalisation" (n° 9741)

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik wil van de gelegenheid misbruik maken om aan te sluiten bij hetgeen collega Crucke zegt over de werkzaamheden van de federale Verkeersveiligheidscommissie. Uiteraard levert zij heel veel en heel nuttig werk, maar destijds werd door deze commissie gevraagd om systematisch de verslagen te kunnen krijgen. Men heeft toen gezegd dat men alles onmiddellijk op de website zou zetten, maar vandaag moeten we vaststellen dat dit helaas niet of met heel veel vertraging gebeurt, terwijl dat toch erg nuttige informatie is voor de leden van deze commissie. Daar wilde ik me toch even bij aansluiten.

Het onderwerp van mijn vraag sluit voor een stukje aan bij de werkzaamheden van de federale commissie, zoals de staatssecretaris ook al kwam te zeggen. Ons land is een belangrijk transitland voor goederenvervoer: dat is een open deur instampen. Buitenlandse bestuurders maken zowat 42% van het truckverkeer op onze wegen uit. Dit komt neer op gemiddeld ongeveer 83.000 voertuigen per dag. De Fédération Internationale de l'Automobile en de automobilistenvereniging Touring wijzen in een onderzoek dat ze half december naar buiten hebben gebracht, dat deze buitenlandse truckers dikwijls een gevaar vormen op de weg omdat ze de betekenis van sommige van onze verkeersborden niet kennen of niet begrijpen. Een bekend voorbeeld hiervan is de hele heisa over de onduidelijkheid bij buitenlandse bestuurders van het inhaalverbod op 2 x 2-autosnelwegen en bij regenweer. Dat is hier ook al herhaaldelijk aan bod gekomen.

Een mogelijke piste die naar voor wordt geschoven is het meer uniformiseren van de verkeersborden en de verkeersregels binnen de Europese Unie om tot een grotere uniformiteit te komen. In 1968 werd hiertoe een

aanzet gegeven, nog ruimer dan op Europees niveau – op wereldniveau, zeg maar – met de Conventie van Wenen. Uit die Conventie is een aantal verdragen geresulteerd – de verdragen van Wenen – die enkele standaarden uittekenen voor verkeersborden en -regels en een mondiaal bereik hebben. België was destijds een voortrekker en hoorde van bij het begin tot de verdragssluitende partijen. Nederland, toch een voorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid, was daar niet bij, maar heeft in 2007 alsnog deze Conventie en de verdragen geratificeerd.

Gezien de situatie ondertussen met veel drukker geworden verkeer en nog toenemend transitverkeer, lijken een update en striktere afspraken met betrekking tot verkeersborden en -regels internationaal gezien noodzakelijk. Vandaar volgende vragen.

De eerste vraag gaat specifiek over het inhaalverbod voor vrachtwagens. Hoe staat het met het aangekondigde verslag van de werkgroep die werd opgericht in de schoot van de federale commissie voor verkeersveiligheid met het oog op een evaluatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer en op 2 x 2-autosnelwegen? Bij een vorige vraag stelde u dat de subcommissie hierover een verslag had opgemaakt, maar dat het nog moest worden besproken in de plenaire vergadering, om ze zo maar te noemen, van de federale verkeersveiligheidscommissie. Is dat ondertussen gebeurd? Wat zijn de conclusies? Wat zullen de gevolgen zijn van dit verslag?

Ten tweede, wil ik vragen – niet onbelangrijk – of het niet aangewezen is dat u een voortrekkersrol gaat spelen om te komen tot een grotere uniformiteit van de verkeersborden en de verkeerssignalisatie, minstens al op Europees niveau. Het Europees voorzitterschap van ons land in 2010 kan bijvoorbeeld een aanleiding zijn om ter zake opnieuw een voortrekkersrol te gaan spelen zoals dat in 1968 is gebeurd.

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, ik kan u zeggen dat de werkgroep Zwaar vervoer van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid de voorbije maanden een evaluatie heeft uitgevoerd van het permanent inhaalverbod voor zwaar vervoer bij regenweer en op de 2x2-strookse autowegen. De werkgroep zal deze maand haar advies bezorgen aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Dat advies is voorlopig en moet uiteindelijk door de FCV worden bekrachtigd.

Uit de werkzaamheden van de werkgroep blijkt dat die eerder voorstander is van het opheffen van het inhaalverbod op 2x2-strookse autowegen. Het algemeen permanent inhaalverbod geeft, zoals u terecht opmerkt, aanleiding tot verwarring, vooral bij de buitenlandse chauffeurs, die niet op de hoogte zijn van de bij ons in België vigerende wetgeving, die duidelijk afwijkt van wat in andere landen bestaat. Het algemeen inhaalverbod bestaat immers niet in onze buurlanden.

Wij kijken duidelijk af van de andere regels en dat geeft aanleiding tot een gevaarlijke toestand. Het inhaalverbod zou in de toekomst vervangen kunnen worden door het instellen van plaatselijke inhaalverboden die aangegeven worden door, als u het mij vraagt, bij voorkeur dynamische verkeersborden, die gebruikt worden naargelang van de plaatselijke omstandigheden of de klimatologische omstandigheden.

Wat uw tweede vraag betreft, kan ik u zeggen dat België de internationale verdragen van Wenen geratificeerd heeft. Het Belgische verkeersreglement moet dan ook conform die verdragen zijn. Onze verkeersborden voldoen grotendeels aan wat bepaald is in het internationaal verdrag inzake wegsignalisatie. Dat is trouwens het geval voor de meeste landen die de verdragen van Wenen hebben geratificeerd.

De verdragen laten echter ruimte om met het oog op de verschillende plaatselijke noden – het kan gaan om geografische of klimatologische verschillen of over de aard van het wegennet, enzovoort – andere symbolen te gebruiken dan die waarin voorzien wordt in de verdragen.

Het Verdrag moet worden beschouwd als een algemeen kader dat is uitgetekend - vorm, kleur en betekenis van de borden, symbolen die worden gebruikt. Het is immers onmogelijk om in dat Verdrag voor elke mogelijke situatie of omstandigheid in een bord of een symbool te voorzien. Het niet al te rigide karakter van het Verdrag is dan ook nodig om de verschillende landen toe te laten in te spelen op specifieke problemen, situaties of omstandigheden waarmee zij worden geconfronteerd.

Zoals uzelf ook suggereert, neemt dit echter niet weg dat in het raam van de Europese Unie verdere stappen kunnen worden gezet om tot meer uniformiteit van de verkeersborden te komen. Ik zal nagaan wat in dat verband kan worden gerealiseerd tijdens het Belgisch voorzitterschap.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Wat de eerste vraag betreft, betekent dit dat er nog niet veel evolutie is ten opzichte van de vraag die ik begin december stelde.

Ik wil nogmaals benadrukken dat het opheffen van het algemeen inhaalverbod niet betekent dat de verkeerssituatie zal veranderen. In de praktijk zal het erop neerkomen dat de signalisatie wordt aangepast en dat de meeste stroken waar niet mag worden ingehaald behouden zullen blijven, maar dan met een verbodsaanduiding.

Ik denk dat het toch wel belangrijk is om dat zo mee te geven want soms wordt al gevraagd of we dit inhaalverbod volledig zullen afschaffen. Ja, maar het juiste antwoord is dan op zijn minst dat er in de praktijk niet zoveel zal veranderen.

Met betrekking tot het Verdrag van Wenen is het uiteraard goed dat er ruimte is voor specifieke regionale invullingen van het verkeersreglement. Het probleem is echter dat deze ruimte sinds 1968 door zoveel landen zodanig is gebruikt dat er nog maar weinig sprake is van uniformiteit. We zouden op Europees niveau minstens naar meer homogenisering moeten kunnen komen.

Ik kijk uit naar initiatieven ter zake in 2010.

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

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la campagne Bob à l'exemple de la police de Châtelet face aux problèmes d'effectifs en période de Noël" (n° 9758)

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het voorbeeld van de politie van Châtelet in verband met de Bobcampagne, en het personeelstekort in de kerstperiode" (nr. 9758)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, la police a mené du 28 novembre 2008 au 12 janvier 2009 sa célèbre campagne Bob. À ce titre, elle devait procéder à des contrôles d'alcoolémie auprès de 180.000 automobilistes pendant les six semaines de la campagne. Cela représente 10% de plus que ce qui était prévu pour la campagne 2005-2006 qui était déjà une année record en la matière, du fait de la part considérable de la conduite sous influence d'alcool dans les causes d'accidents.

Pour parvenir à ce résultat, la police de Châtelet a mis en place des contrôles sur des axes inhabituels, à savoir des voies secondaires souvent utilisées par les automobilistes pour échapper aux barrages établis sur les voies nationales. Grâce au choix d'emplacements judicieux, ils ont pu ainsi, avec un effectif plus réduit qu'à l'habitude, effectuer un contrôle total des véhicules.

Monsieur le secrétaire d'État, certains services de police ont indiqué que, faute d'effectifs suffisants, les contrôles n'auraient pas lieu à Noël et le Jour de l'An, des jours où pourtant la fête peut, par l'excès inconscient de certains de nos concitoyens, se transformer en drame pour eux-mêmes et ceux qui ont la malchance de croiser leur route. Pouvez-vous nous rassurer quant au rôle de veille que les services de police ont exercé pendant les vacances de Noël dans le cadre de la campagne Bob? Ce rôle de veille a-t-il été mené sans interruption?

A-t-on relevé un nombre d'accidents plus important que les autres années les jours de Noël et de Nouvel An? Les services du ministère de l'Intérieur ont-ils positionné leurs contrôles aux endroits les plus propices à l'efficacité de leurs interventions de manière à pallier le manque d'effectif en étant présents sur le système routier, à l'instar de la police de Châtelet?

Avez-vous déjà en votre possession les premiers résultats concernant cette campagne Bob en termes d'efficacité des contrôles menés? Combien de contrôles ont-ils été effectués? En comparaison avec les précédentes campagnes, le nombre d'infractions relevées est-il en progression ou en baisse?

Comment, à la lumière des résultats de la campagne, comptez-vous améliorer la lutte contre la conduite en état d'ivresse par la mise en œuvre encore plus aboutie de contrôles sur le terrain?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Flahaux, je puis vous dire que 173.343 personnes ont été contrôlées pour alcoolémie entre le 28 novembre 2008 et le 12 janvier 2009. Pour des raisons techniques, tous les chiffres disponibles n'ont pas encore pu être traités. Les résultats réels des tests de l'haleine sont légèrement supérieurs. Il s'agit d'une augmentation d'au moins 11,2% par rapport à l'année passée, soit quelque 17.500 contrôles supplémentaires.

Le nombre de tests positifs s'élève à 8.388, soit 4,8% du total des personnes contrôlées. Parmi celles-ci, 5.984 conducteurs avaient un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,8/1.000, ce qui représente 3,5% du total des conducteurs, et 2.404 avaient un taux compris entre 0,5 et 0,8/1.000, ce qui représente 1,3% du total.

La proportion de conducteurs sous influence est donc identique à celle de l'année dernière, où nous avons relevé un pourcentage de 4,8, y compris pour ce qui concerne la répartition entre l'intoxication alcoolique grave – 3,5 – et légère – 1,3. Aucun changement n'a donc été constaté. Cela m'a d'ailleurs quelque peu déçu, puisque nous avons annoncé des contrôles plus importants et plus sévères.

Quant au nombre d'accidents, il est trop tôt pour donner des chiffres. J'espère obtenir le mois prochain les résultats du paramètre de la sécurité routière pour le mois de décembre et, quelques temps après, l'aperçu général de l'année 2008.

Comme vous le savez, pour les années à venir, nous accordons la priorité à la lutte contre la conduite sous influence (alcool, drogue), la vitesse excessive et inadaptée, et l'absence du port de la ceinture. Ces trois points-là sont les principales causes d'accidents graves.

Les objectifs quantitatifs relatifs aux contrôles seront déterminés pour chaque zone de police, en tenant compte des différents paramètres, comme la période de la semaine et de la journée. Ces objectifs s'inspirent du fait que les contrôles peuvent être augmentés grâce à une plus grande efficacité, moins de travail administratif et, le cas échéant, une augmentation du nombre d'effectifs pour le roulage.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse complète. Nous nous montrerons attentifs au complément relatif au nombre d'accidents, que vous nous donnerez bientôt.

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

*La réunion publique de commission est levée à 12.31 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.31 uur.*