



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

01-10-2003

01-10-2003

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

06/10/2003, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

06/10/2003, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>

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

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diffusion pour la deuxième année consécutive de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique pages blanches Promedia pour la zone 02" (n° 45)

Orateurs: Olivier Maingain, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions et interpellation jointes de
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression programmée du tarif Prior à La Poste" (n° 56)

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression du timbre PRIOR" (n° 62)

- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la proposition de suppression du timbre "Prior"" (n° 11)

Orateurs: Olivier Chastel, Inge Vervotte, Louis Smal, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir du service des renseignements téléphoniques de Belgacom" (n° 57)

Orateurs: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les licenciements de directeurs et de cadres par Belgacom" (N° 63)

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'ampleur des licenciements à Belgacom" (N° 184)

Orateurs: Olivier Chastel, Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 71)
- M. François-Xavier de Donnée au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les montants

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling door Promedia, voor het tweede opeenvolgende jaar, van een aparte uitgave van de Witte Gids in de zone 02" (nr. 45)

Sprekers: Olivier Maingain, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen en interpellatie van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van de Priorzegel" (nr. 56)

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de Priorzegel" (nr. 62)

- de heer Louis Smal tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het voorstel om de zogenaamde Priorzegel af te schaffen" (nr. 11)

Sprekers: Olivier Chastel, Inge Vervotte, Louis Smal, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de dienst telefonische inlichtingen van Belgacom" (nr. 57)

Sprekers: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ontslag van directeurs en kaderpersoneel bij Belgacom" (nr. 63)

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal ontslagen bij Belgacom" (nr. 184)

Sprekers: Olivier Chastel, Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 71)
- de heer François-Xavier de Donnée aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over

affectés à l'investissement dans les infrastructures du RER par le Comité de Concertation" (n° 126)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accord intervenu au sein du Comité de concertation relatif au plan d'investissement de la SNCB" (n° 128) 10
 - Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB et le réaménagement du programme d'investissements" (n° 130) 10
 - Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le préfinancement par BIAC des travaux du TGV" (n° 136) 10
 - Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB et, en particulier, concernant le RER" (n° 165) 10
 - M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accord intervenu au sujet de la SNCB dans le cadre du Comité de concertation" (n° 197) 10
- Orateurs: Eric Massin, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Karine Lalieux, Louis Smal, Johan Vande Lanotte,** vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Questions et interpellation jointes de 17
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des vols de jour et de nuit" (n° 19) 17
 - M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le respect de la déclaration gouvernementale concernant le dispersion des vols au départ de Bruxelles-National" (n° 13) 17
 - M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de dispersion des nuisances sonores autour de Bruxelles-National" (n° 117) 17
 - Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour d'appel relatif à la répartition des vols de nuit" (n° 193) 17
 - Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision de déplacer une série de vols de nuit vers la périphérie est" (n° 194) 17
- Orateurs: Bart Laeremans, Inge Vervotte, Willy Cortois, Bert Anciaux,** ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

- Questions jointes de 29
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "les projets de construction d'un nouvel aéroport (inter)-national" (n° 74) 29
 - M. Olivier Chastel au premier ministre sur "la 29

"de bedragen die het Overlegcomité uittrekt voor investeringen in de infrastructuur van het GEN" (nr. 126)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het akkoord dat in het Overlegcomité bereikt werd over het investeringsplan van de NMBS (nr. 128) 10
 - mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS-investeringen en de herziening van het investeringsprogramma" (nr. 130) 10
 - mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prefinanciering van de HST-werken door BIAC" (nr. 136) 10
 - mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS, inzonderheid met betrekking tot het GEN" (nr. 165) 10
 - de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het akkoord over de NMBS dat in het Overlegcomité werd bereikt" (nr. 197) 10
- Spreekers: Eric Massin, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Karine Lalieux, Louis Smal, Johan Vande Lanotte,** vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen en interpellatie van 17
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de spreiding van de dag- en nachtvluchten" (nr. 19) 17
 - de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de naleving van het regeerakkoord met betrekking tot de spreiding van de vluchten vanuit de luchthaven van Zaventem" (nr. 13) 17
 - de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de geluidsoverlast rond Brussel-Nationaal" (nr. 117) 17
 - mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het cassatieberoep tegen het arrest van het hof van beroep inzake spreiding van de nachtvluchten" (nr. 193) 17
 - mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing om een aantal nachtvluchten naar de Oostrand te verplaatsen" (nr. 194) 17
- Spreekers: Bart Laeremans, Inge Vervotte, Willy Cortois, Bert Anciaux,** minister van Mobiliteit en Sociale Economie

- Samengevoegde vragen van 29
- de heer Bart Laeremans aan de eerste minister over "de plannen voor de bouw van een nieuwe (inter)nationale luchthaven" (nr. 74) 29
 - de heer Olivier Chastel aan de eerste minister 29

déclaration du premier ministre sur la création d'un second aéroport national" (n° 75)

- Mme Inge Vervotte au premier ministre sur "un deuxième Aéroport National" (n° 78) 29
- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la création d'un nouvel aéroport national à Chièvres" (n° 116) 29
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "la proposition tendant à permettre à la BIAC d'ouvrir un second siège d'exploitation" (n° 118) 29
- M. Louis Smal au premier ministre sur "la possibilité de créer un second aéroport national en Belgique" (n° 196) 29

Orateurs: **Bart Laeremans, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Jacqueline Galant, Willy Cortois, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

over "de uitspraken van de eerste minister over de bouw van een tweede nationale luchthaven" (nr. 75)

- mevrouw Inge Vervotte aan de eerste minister over "een tweede nationale luchthaven" (nr. 78) 29
- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "de vestiging van een nieuwe nationale luchthaven in Chièvres" (nr. 116) 29
- de heer Willy Cortois aan de eerste minister over "het voorstel om BIAC een tweede exploitatiezetel te laten opstarten" (nr. 118) 29
- de heer Louis Smal aan de eerste minister over "de mogelijke opening van een tweede nationale luchthaven in België" (nr. 196) 29

Sprekers: **Bart Laeremans, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Jacqueline Galant, Willy Cortois, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le placement de caméras automatiques dans des conteneurs à déchets" (n° 60) 33

Orateurs: **Guido De Padt, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plaatsen van onbemande camera's in afvalcontainers" (nr. 60) 33

Sprekers: **Guido De Padt, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 01 OCTOBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 01 OKTOBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 14.18 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diffusion pour la deuxième année consécutive de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique pages blanches Promedia pour la zone 02" (n° 45)

01.01 Olivier Maingain (MR): Vu le grand nombre d'abonnés de la zone 02, Promedia en a scindé l'annuaire en deux volumes. Cependant, arguant du fait qu'il n'y a que peu de communications entre le nord et le sud de la zone, Promedia ne distribue qu'un seul des deux volumes aux clients selon qu'ils habitent le nord ou le sud de la zone.

C'est d'autant plus absurde que les deux volumes de pages jaunes sont, eux, distribués à tous les clients.

Certes, il existe un numéro vert gratuit pour commander l'autre volume, mais cela complique les choses. On peut aussi consulter le site Internet, mais beaucoup de personnes, surtout âgées, n'y ont pas accès. De plus, de nombreux services (hôpitaux, médecins, etc.) se trouvent dans l'autre volume.

Ce sont des tracasseries inutiles, et Promedia n'a pas entendu ma demande, formulée à plusieurs reprises, de changer cette pratique.

En outre, de nombreuses erreurs se sont glissées

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling door Promedia, voor het tweede opeenvolgende jaar, van een aparte uitgave van de Witte Gids in de zone 02" (nr. 45)

01.01 Olivier Maingain (MR): Gelet op het groot aantal abonnees in de zone 02 heeft Promedia de telefoongids ontdubbeld. Met als argument dat er weinig gesprekken worden gevoerd tussen het noorden en het zuiden van de zone verspreidt Promedia slechts een van de twee boekdelen onder de cliënten naargelang zij in het noorden of het zuiden van de zone wonen.

Dat is des te absurder daar de twee delen van de gele gids dan weer aan alle cliënten worden bezorgd.

Er bestaat weliswaar een groen nummer waar men het andere deel kan bestellen, maar dat bemoeilijkt de zaken. Men kan ook de internetsite raadplegen, maar tal van personen, en vooral dan bejaarden, hebben daar geen toegang toe. Bovendien zijn de telefoonnummers van tal van diensten (ziekenhuizen, artsen, enz.) in het andere boekdeel opgenomen.

Dat maakt alles onnodig ingewikkeld. Bovendien ging Promedia niet in op mijn herhaalde vraag om die werkwijze te veranderen.

Daarnaast staat de telefoongids ook vol fouten. Zo

dans l'annuaire. Ainsi les bureaux de poste figurent seulement en néerlandais, ce qui est contraire à la loi, et il n'y a pas de mention des administrations communales de Jette et d'Anderlecht.

Quelle suite a-t-elle été réservée à l'avis de la commission consultative auprès de l'IBPT?

Quelles mesures seront-elles prises pour corriger les erreurs?

Quelle est la volonté du ministre par rapport à ces pratiques?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit là d'une décision commerciale prise par Promedia, une entreprise privée. Je me demande toutefois si cette scission constitue réellement un problème majeur. Tous les abonnés ont été informés que le deuxième volume serait disponible gratuitement. Treize personnes seulement ont fait usage de cette possibilité.

L'inconvénient du système de l'annuaire téléphonique unique réside dans son épaisseur et dans son poids. Dès lors, une scission s'imposait. Une autre question est de savoir si la publication d'un annuaire téléphonique a encore un sens. En tous cas, il est inutile d'éditer encore 500.000 volumes supplémentaires pour treize personnes seulement.

Les erreurs évoquées sont une autre affaire. Il a été convenu avec l'IBPT de donner suite à toutes les plaintes déposées dans ce cadre et de conserver les données y afférentes. Ces erreurs feront l'objet d'un examen afin d'en déterminer la cause.

01.03 Olivier Maingain (MR): On connaît l'entêtement que mettent l'IBPT et Promedia à ne pas changer leurs pratiques.

Si on invoque les techniques modernes, auxquelles de nombreuses personnes âgées n'ont pas accès, on peut tout simplement décider de ne plus distribuer d'annuaire!

Ayant moi-même transmis une pétition signée par 2.000 personnes demandant la distribution des deux volumes, je m'étonne d'apprendre que seules 15 personnes auraient fait cette demande.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Ce sont 0,72 % qui l'ont demandé.

worden de postkantoren enkel in het Nederlands vermeld, wat indruist tegen de wettelijke bepalingen, en worden de gemeentebesturen van Jette en Anderlecht niet vermeld.

Welk gevolg werd gegeven aan het advies van het raadgevend comité van het BIPT?

Welke maatregelen zullen worden genomen om die fouten recht te zetten?

Hoe staat de minister tegenover die praktijken?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het gaat om een commerciële beslissing van Promedia, een privé-bedrijf. Ik vraag me overigens af of die splitsing wel zo'n groot probleem is. Aan iedereen werd meegedeeld dat men het andere boekdeel gratis kan aanvragen. Slechts dertien mensen hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt.

Het nadeel aan één boekdeel is dat de gids dan zeer dik en zwaar wordt. Een splitsing lag voor de hand. Een andere vraag is of een dergelijke gids überhaupt nog zin heeft. Er zijn veel modernere mogelijkheden. In ieder geval is het zinloos om voor dertien mensen 500.000 extra boekdelen te verspreiden.

De aangehaalde vergissingen zijn een andere zaak. Met het BIPT werd afgesproken dat aan alle klachten een gevolg wordt gegeven en dat daarover cijfers worden bijgehouden. De oorzaak van de fouten zal worden onderzocht.

01.03 Olivier Maingain (MR): Het is alom geweten dat het BIPT en Promedia weinig geneigd zijn de bestaande procedures te veranderen.

Als men wil verwijzen naar de moderne technieken, waartoe heel wat bejaarden geen toegang hebben, dan kan men net zo goed beslissen geen telefoongids meer te bezorgen!

Ik diende zelf een petitie met 2000 handtekeningen in, met de vraag de twee delen van de gids te bezorgen. Het verwondert me dan ook dat hier gezegd wordt dat slechts 15 mensen daarom zouden hebben verzocht.

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): 0,72 % deden die aanvraag.

01.05 Olivier Maingain (MR): C'est différent de ce que vous avez dit tout à l'heure.

01.05 Olivier Maingain (MR): Dat is niet wat u zoëven zei.

01.06 Johan Vande Lanotte , ministre (*en français*) : Je me suis trompé.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik heb me vergist.

01.07 Olivier Maingain (MR): Evidemment, les gens ne se sentent pas nécessairement le temps ou la capacité de le faire. De plus, encore faut-il qu'ils sachent que le numéro vert existe ! S'ils n'ont pas reçu le volume où celui-ci figure...

01.07 Olivier Maingain (MR): Niet alle mensen hebben de tijd of de mogelijkheid een dergelijke aanvraag in te dienen. Om te beginnen moeten ze al weet hebben van het bestaan van een groen nummer! Misschien hebben ze het boekdeel waarin dat nummer staat wel niet gekregen...

Pourquoi faire à Bruxelles une exception que l'on ne fait pas ailleurs, alors que le but des services publics est de donner une information équivalente à tous ? Il me faudra à nouveau susciter des pétitions pour amener l'administration à s'adapter aux besoins des gens...

Waarom maakt men alleen voor Brussel een uitzondering? Het doel van de openbare diensten is toch eenieder op gelijke voet toegang te verschaffen tot de informatie? Ik zal het voortouw moeten nemen voor andere petitities, om de administratie tot meer klantvriendelijkheid te bewegen...

01.08 Johan Vande Lanotte , ministre (*en français*) : Si vous voulez changer cela, c'est Mme Moerman qui est compétente.

01.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Nu begeeft u zich op het bevoegdheidssterrein van minister Moerman.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions et interpellation jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression programmée du tarif Prior à La Poste" (n° 56)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression du timbre PRIOR" (n° 62)
- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la proposition de suppression du timbre "Prior"" (n° 11)

02 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van de Priorzegel" (nr. 56)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de Priorzegel" (nr. 62)
- de heer Louis Smal tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het voorstel om de zogenaamde Priorzegel af te schaffen" (nr. 11)

02.01 Olivier Chastel (MR): Vous avez annoncé la suppression à terme du service Prior de La Poste. On peut s'étonner qu'alors que la mise en œuvre de ce service a été – et reste – plus que délicate, des instructions soient données pour le généraliser.

02.01 Olivier Chastel (MR): Enige tijd geleden werd aangekondigd dat de Priorzegel van De Post op termijn zou worden afgeschaft. Aangezien de invoering van die dienstverlening alles behalve gemakkelijk is verlopen en nog steeds voor problemen zorgt, is het bevreemdend dat nu instructies worden gegeven om het gebruik van die zegel te veralgemenen.

L'amélioration par La Poste de la qualité de son service doit-elle passer par l'abandon d'un service non prioritaire, qui entraînera une augmentation de tarif ? Une telle mesure ne risque-t-elle pas d'affaiblir la position concurrentielle de La Poste ?

Ik vraag me echter af of De Post de kwaliteit van haar dienstverlening moet verbeteren door een niet-prioritaire dienst af te schaffen met bovendien een tariefverhoging tot gevolg. Zal een dergelijke maatregel de concurrentiepositie van De Post niet in het gedrang brengen?

En dehors du terme de trois ans prévu pour la construction des nouveaux centres de tri postal, quelles sont les autres ressources qui devront être mobilisées pour la réussite de la généralisation à 95% du J + ? Quelle sera la part de l'actionnaire public sur le plan des moyens budgétaires ?

02.02 Inge Vervotte (CD&V): Le dossier de La Poste n'a pas été évoqué lors des négociations gouvernementales. L'accord de gouvernement prévoit qu'un budget de 300 millions d'euros sera affecté à La Poste. Le ministre a ensuite mené avec les syndicats une concertation qui a débouché, après une semaine, sur un accord social auquel n'ont toutefois pas souscrit tous les partenaires. Peu après, le ministre a annoncé subitement qu'il n'en résulterait aucun licenciement sec. C'est en tout cas ce que j'ai appris par le biais des médias. C'est également par leur intermédiaire que j'ai appris que le ministre souhaite atteindre un équilibre financier d'ici à 2004 et que Monsieur Thys a mis en garde contre la disparition de La Poste en l'absence d'une intervention rapide.

On observe clairement une dualité entre le discours rassurant tenu au sein de l'entreprise et les messages alarmants lancés au monde extérieur.

Cette dualité se perçoit également dans la communication : le ministre souhaite améliorer le service et supprimer le timbre Prior, tandis que Monsieur Thys, qui ne contredit certes pas le ministre, laisse entendre qu'il est plutôt favorable au maintien du système des timbres Prior.

Comment le ministre envisage-t-il la répartition des tâches entre lui-même et les organes de gestion de La Poste ? Le timbre Prior devait financer les coûts, dont l'augmentation reste supérieure de 2% aux recettes. Qui en assumera la responsabilité ? Ne va-t-on pas réintroduire le tarif inférieur des imprimés ? Le travail de nuit sera-t-il étendu à La Poste ? Quel est le coût des mesures mises en œuvre à La Poste et qui le prendra à sa charge ?

02.03 Louis Smal (cdH): C'est en 1997 que la performance J + 1 a été la plus remarquable : elle concernait 95% du courrier. Or, depuis 1998, on observe une dégradation graduelle de l'efficacité de l'acheminement, jusqu'à 83% au premier semestre 2003. Quel est votre diagnostic ?

Pouvez-vous nous faire savoir quelle est actuellement la part respective du courrier « Prior »

Een termijn van drie jaar werd uitgetrokken voor de bouw van de nieuwe postsorteercentra. Welke andere middelen dienen te worden aangewend om ervoor te zorgen dat de postbedeling Dag + 1 voor 95 procent wordt gerealiseerd? Welk deel van de budgettaire middelen zal de overheidsaandeelhouder voor zijn rekening nemen?

02.02 Inge Vervotte (CD&V): Ten tijde van de onderhandelingen over het regeerakkoord was het muisstil rond De Post. In het regeerakkoord werd 300 miljoen euro uitgetrokken voor De Post. Daarna voerde de minister een overleg met de vakbonden dat na een week uitmondde in een sociaal akkoord, dat nochtans niet door alle partners werd onderschreven. Kort daarna kondigde de minister plotseling aan dat er geen naakte ontslagen zouden volgen. Dit alles vernam ik tenminste via de media. Via diezelfde media vernam ik dat de minister tegen 2004 een financieel evenwicht wenst terwijl de heer Thys het alarmerende bericht lanceerde dat De Post zal verdwijnen als er niet snel wordt ingegrepen.

Er is duidelijk een dualiteit tussen de geruststellende taal die binnen het bedrijf wordt gesproken en de alarmerende berichten die op de buitenwereld worden losgelaten.

Die dualiteit speelt ook op het vlak van de communicatie door enerzijds de minister, die een betere dienstverlening wenst en de Priorzegels wil afschaffen en anderzijds de heer Thys, die de minister weliswaar niet tegenspreekt, maar toch laat verstaan dat hij het systeem van de Priorzegels liever zou laten bestaan.

Hoe ziet de minister de taakverdeling tussen zichzelf en de bestuursorganen van De Post? De Priorzegel diende om tegemoet te komen aan de kosten, die nog steeds 2 percent sneller stijgen dan de inkomsten. Wie zal daarvoor opdraaien? Komt er nu geen herinvoering van het lagere drukwerktaarif meer? Zal er meer nachtwerk komen binnen De Post? Wat kosten de maatregelen bij De Post en wie zal ze betalen?

02.03 Louis Smal (cdH): In 1997 waren de resultaten van de bedeling Dag + 1 het best: 95 % van de post arriveerde binnen dit tijdsbestek. Sedert 1998 stellen we echter vast dat de efficiëntie van de postbedeling geleidelijk achteruit gaat, tot 83 % in het eerste semester van 2003. Wat is uw diagnose?

Kunt u ons het aandeel van de Prior en de niet-

et « non Prior », l'évolution de ces parts depuis leur instauration, ainsi que les recettes correspondantes ?

Pourquoi un délai de trois ans pour la suppression du système « Prior » ? Est-ce pour la faire coïncider avec les négociations du 4^{ème} contrat de gestion ? Pourquoi ne pas anticiper en négociant un avenant à l'actuel contrat de gestion ? A combien l'Etat évalue-t-il la compensation financière pour cette mission de service public enfin restaurée ?

Quel tarif sera dorénavant pratiqué pour l'acheminement du courrier ?

Quelles seront les conséquences de la suppression du timbre « Prior » sur l'organisation même de La Poste ?

La Poste est contrainte de remplir des missions de service public qui représentent une perte de quelque 50 millions par an. Quand l'Etat compte-t-il enfin compenser exactement la prise en charge de ces missions, dont il exige l'exécution dans le cadre du contrat de gestion ?

02.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*En néerlandais*) Mme Vervotte ne considère manifestement pas les choses comme moi.

L'absence de licenciements secs à La Poste a été inscrite dans un accord entre la direction et les syndicats, qui a été signé en janvier 2000. Il a été porté à la connaissance de tous les membres du mouvement syndical. En effet, il n'est pas nécessaire de licencier du personnel à La Poste.

En outre, le conseil de direction a jugé qu'il était difficile d'accéder à la demande du syndicat qui souhaitait la conclusion d'une CCT, vu le déficit existant. Le conseil de direction a décidé de demander l'avis du ministre. J'ai dit à l'époque qu'un accord social est possible mais qu'il faut trouver un équilibre au plus vite, de préférence en 2004. C'est du reste ce qui a été dit avant la conclusion de l'accord et qui est mentionné de la sorte dans celui-ci. Il n'y a eu absolument aucune différence sur le plan de la communication.

(*En français*) Pour Prior, je suis surpris par les réactions. Un contrat de gestion a été passé avec La Poste. L'Etat va payer pour un service universel, la Poste devant évoluer vers un système concernant 95 % du courrier après trois ans. Maintenant, on propose avec Prior de modifier le

Prior zendingen evenals de evolutie van beide aandelen sedert de invoering ervan meedelen en welke inkomsten gaan hiermee gepaard?

Waarom moet het drie jaar duren om het Prior-systeem af te schaffen? Om dit te laten samenvallen met de onderhandelingen over het vierde beheerscontract? Waarom hier niet op vooruitlopen en de afschaffing van het Prior-systeem behandelen in een aanhangsel van het huidige beheerscontract? Op hoeveel begroot de staat de financiële compensatie voor deze, eindelijk opnieuw herstelde, openbare dienst?

Welk tarief zal voortaan toegepast worden voor de afhandeling van de post ?

Welke gevolgen zal de afschaffing van de Priorzegel hebben op de organisatie van De Post ?

De Post moet opdrachten van openbare dienst vervullen die een jaarlijks verlies van zowat 50 miljoen inhouden. Wanneer is de Staat van plan om de uitvoering van deze in het beheerscontract opgelegde opdrachten eindelijk op rechtvaardige wijze te compenseren ?

02.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*) Mevrouw Vervotte houdt er blijkbaar een andere agenda op na dan ik.

Dat er geen naakte ontslagen vallen bij De Post werd vastgelegd in een akkoord tussen directie en vakbonden dat werd ondertekend in januari 2000. Het werd verspreid onder alle leden van de vakbeweging. Het is inderdaad niet nodig dat er mensen worden ontslagen bij De Post.

Verder vond de raad van bestuur het moeilijk om in te gaan op de vraag van de vakbond een CAO te sluiten, gelet op het bestaande tekort. De raad van bestuur besliste het advies van de minister te vragen. Ik heb toen gezegd dat een sociaal akkoord mogelijk is, maar dat zo vlug mogelijk een evenwicht moet worden gerealiseerd, liefst in 2004. Dit werd trouwens meegedeeld vóór het akkoord werd gesloten en staat er ook zo in vermeld. Er is helemaal geen verschil in communicatie geweest.

(*Frans*) Wat Prior betreft, ben ik verbaasd door de reacties. Er werd een beheerscontract met De Post gesloten. De Staat zal betalen voor een universele dienstverlening en De Post moet de nodige maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat over drie jaar 95% van de verzendingen de dag na

contrat de gestion. Or, le gouvernement veut le respect du contrat de gestion.

verzending ter bestemming zijn. Nu wordt met de Prior-zegel een wijziging van het beheerscontract voorgesteld. De regering wil echter dat het beheerscontract wordt nageleefd.

Pourquoi trois ans ? C'est une durée prévue dans le contrat de gestion. On doit arriver à 95 % en 2006.

Waarom drie jaar? Dat is de termijn waarin het beheerscontract voorziet. In 2006 moet het cijfer van 95% worden gehaald.

Sur le fond, il y a un problème avec Prior. On explique aux gens qu'en payant, il y aura un résultat. Mais on paie, et il n'y a pas de résultat. Mettre en place un régime différencié pour les gros clients ou différencier les rythmes de distribution ne me gêne pas. Mais si l'on veut un service universel fiable, il faut respecter les modalités annoncées. Si je n'avais pas réagi, on m'aurait interrogé, car on aurait annoncé un produit qu'on n'offre pas.

Met Prior is er ten gronde een probleem: men legt de mensen uit dat ze, tegen betaling, een bepaald resultaat mogen verwachten, maar dat komt er niet, ook niet wanneer ze betalen. Ik heb geen probleem met speciale voorwaarden voor belangrijke klanten en zelfs niet met de opdeling in een snellere en een tragere uitreiking. Als men echter een betrouwbare universele dienstverlening wil, dan moet men zijn beloften nakomen. Indien ik niet had gereageerd op deze toestand, waren er ook vragen gekomen over het feit dat men een dienst in het vooruitzicht stelt die achteraf niet wordt geleverd.

Quelque 60 % des gens choisissent Prior, ce qui montre l'importance de ce service pour les clients. Une différenciation est possible mais à la hausse, car la garantie « j+1 » est prévue dans le contrat de gestion.

Uit het feit dat 60 % van de mensen kiezen voor Prior, blijkt hoe belangrijk die dienstverlening voor de klanten is. Er kan worden gekozen voor een snellere en een minder snelle uitreiking, maar in dat geval moet de lat hoger worden gelegd, aangezien de beheersovereenkomst voorziet in de waarborg "D+1".

Si nécessaire, on peut demander un amendement du contrat de gestion. Mais il faut respecter ce que l'on annonce. Dire que cela coûte plus cher c'est bien, mais il faut respecter ce que l'on signe. Je n'ai pas pris de décision à ce sujet, mais j'estime, en tant que représentant de l'Etat – et donc comme actionnaire – qu'il faut respecter le contrat de gestion.

Zo nodig kan een wijziging van de beheersovereenkomst worden gevraagd, maar belofte maakt schuld. De Post kan inderdaad aanvoeren dat de naleving van bepaalde bepalingen financieel zwaar weegt, maar aangezien ze de beheersovereenkomst heeft ondertekend, moet ze die ook naleven. Ik heb ter zake nog geen beslissing genomen, maar als vertegenwoordiger van de Staat - en dus als aandeelhouder – ben ik van oordeel dat de beheersovereenkomst moet worden nageleefd.

La Poste n'a jamais connu auparavant de déficit. C'est la troisième année qu'on en constate un. Cela ne peut continuer. Il faut éviter de voir apparaître une situation similaire à celle de la SNCB, situation qui serait psychologiquement difficile tant pour les clients que pour le personnel.

De Post heeft voordien nooit een tekort gekend. Het is nu het derde jaar dat er een tekort is. Dat kan niet blijven duren. Men moet voorkomen dat er een toestand ontstaat zoals bij de NMBS. Dat zou zowel de klanten als het personeel psychologisch zwaar vallen.

J'attends donc les propositions de La Poste. On peut garder différents niveaux de service pour les entreprises, mais il faut respecter le contrat de gestion approuvé par le Parlement.

Ik wacht dus op de voorstellen van De Post. Men kan aan de ondernemingen verschillende gradaties van dienstverlening blijven aanbieden, maar het beheerscontract dat door het Parlement werd goedgekeurd moet worden nageleefd.

02.05 Olivier Chastel (MR) : Merci pour votre réponse. Il y a une confusion en ce qui concerne le calcul de la performance de l'entreprise. Les

02.05 Olivier Chastel (MR): Ik dank u voor uw antwoord. Er heerst onduidelijkheid over de berekening van de prestaties van het bedrijf. De

performances sont mauvaises sur 60% du courrier. M. Vande Lanotte a raison de dire que le contrat de gestion est important et de revenir à des exigences qualitatives. La Poste ne donne pas une très bonne image aujourd'hui dans le contexte européen.

Par ailleurs, le coût pour le citoyen augmente (l'option « j+1 » est plus chère qu'avant).

Je fais la requête suivante : il faut prévoir la possibilité de revenir sur le contrat de gestion évoqué, mais la Commission de l'Infrastructure doit être informée de ces discussions.

Le **président**: C'est une suggestion que je peux reprendre et que je veux adresser au ministre.

02.06 Louis Smal (cdH): L'Etat respecte-t-il ses engagements d'actionnaire principal de La Poste ? Et a-t-on organisé le travail afin de commercialiser correctement Prior, nouveau produit que le consommateur paie ?

02.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il faut augmenter le capital. Mais syndicats et direction m'ont demandé ce qu'il en était des 270 millions d'euros. Rien n'a été décidé à ce propos. Ce qui est signé est signé, ce qui n'est pas signé ne l'est pas.

02.08 Inge Vervotte (CD&V): Je suis heureuse d'entendre le ministre déclarer qu'aucun problème ne se pose pour le personnel.

02.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): C'est votre interprétation! J'ai seulement dit qu'il n'y aurait pas de licenciements secs.

02.10 Inge Vervotte (CD&V): Si on veut améliorer le service d'une entreprise, il convient de mener une politique cohérente et conséquente. Ce n'est pas chose simple, étant donné que le politique s'est immiscé d'emblée dans le dossier des timbres PRIOR. Je regrette également que des négociations aussi importantes et nécessaires aient été bouclées en une semaine. Cette façon d'agir n'est pas de nature à préserver la paix sociale dans une entreprise.

02.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): C'est faux. Ce sont les syndicats qui ont réclamé la séparation des négociations en plusieurs volets et la direction a satisfait à cette demande. La scission souhaitée a été inscrite dans

resultaten zijn slecht voor 60% van de postbedeling. De heer Vande Lanotte heeft gelijk wanneer hij stelt dat het beheerscontract belangrijk is en hij terugkomt op kwalitatieve eisen. Het imago van De Post stelt thans in de Europese context niet veel voor.

Bovendien moet de burger meer betalen de optie "D+1" kost meer dan vroeger.

Ik stel het volgende voor: men moet in de mogelijkheid voorzien op het bedoelde beheerscontract terug te komen, maar de commissie voor de Infrastructuur moet van die besprekingen op de hoogte worden gehouden.

De **voorzitter**: Ik kan die suggestie overnemen en zal ze aan de minister voorleggen.

02.06 Louis Smal (cdH): Komt de Staat zijn verbintenissen als hoofdaandeelhouder van De Post na? En heeft men het werk zodanig georganiseerd dat Prior, een nieuw product waarvoor de consument betaalt, op een degelijke manier wordt gecommmercialiseerd?

02.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het kapitaal moet worden verhoogd. De vakbonden en de directie hebben mij gevraagd hoe het nu zit met die 270 miljoen euro. Terzake is er niets beslist. Wat ondertekend is, is ondertekend, en wat niet ondertekend is, is niet ondertekend.

02.08 Inge Vervotte (CD&V): Ik ben blij dat de minister zegt dat er geen enkel probleem is voor het personeel.

02.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Dat zijn uw woorden! Ik heb enkel gezegd dat er geen naakte ontslagen zullen vallen.

02.10 Inge Vervotte (CD&V): Om de dienstverlening van een bedrijf te verbeteren moet men zorgen voor een coherent en consequent beleid. Dat is niet eenvoudig, want de politiek begon zich al meteen te moeien met de Priorzegel. Ook betreur ik het dat de onderhandelingen die zo belangrijk en noodzakelijk waren, op één week werden afgehandeld. Dat is niet goed voor de sociale rust in een bedrijf.

02.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Dat is onjuist. De vakbonden vroegen de onderhandelingen in verschillende onderdelen op te splitsen en daarmee heeft de directie ingestemd. De gevraagde opsplitsing werd in een

un accord social. Les négociations ont d'abord porté sur la CCT, puis sur la deuxième tournée et enfin sur la restructuration. Les négociations n'ont pas été abandonnées mais un des partenaires a quitté la table au milieu de la discussion.

02.12 Inge Vervotte (CD&V): Je constate l'existence d'un accord social qui court jusqu'en 2004. Nous verrons si ces négociations auront lieu, à quelle vitesse et avec quels résultats. Mes espérances en la matière sont aussi grandes que celles du ministre.

L'incident est clos.

03 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir du service des renseignements téléphoniques de Belgacom" (n° 57)

03.01 Olivier Chastel (MR): La presse a évoqué la robotisation du service de renseignements téléphoniques (1307) de Belgacom. Qu'en est-il exactement? Le recours à cette nouvelle technologie exclura-t-il les opérateurs? Le calendrier prévisionnel en la matière (tests en automne 2003, mise en service en juin 2004) est-il confirmé?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Belgacom veut ajouter ce service automatique, qui sera complémentaire avec le service actuel. Ce nouveau service répond à la demande de clients plus jeunes ou habitués. Du point de vue du personnel, on ne peut encore répondre: si l'évolution dans le sens de l'automatisation se confirme, ce personnel sera affecté ailleurs. Le délai prévisionnel est confirmé: tests dès décembre 2003 et mise en service en juin 2004 (sauf raisons techniques).

03.03 Olivier Chastel (MR): Et quelle sera l'incidence sur les coûts du service?

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): On ne le sait pas encore. On connaît le coût du service actuel; pour l'avenir, on n'a que des prévisions. L'évolution dépendra de l'utilisation de ce nouveau service.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

sociaal akkoord opgenomen. Er wordt eerst onderhandeld over de CAO, dan over de tweede ronde en ten slotte over de herstructurering. Men heeft de onderhandelingen niet laten schieten, maar een van de sociale partners heeft de onderhandelingen halfweg verlaten.

02.12 Inge Vervotte (CD&V): Ik stel vast dat er een sociaal akkoord is tot 2004. We zullen zien of, hoe snel en met welk resultaat die onderhandelingen zullen worden gevoerd. Ik ben even hoopvol als de minister.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de dienst telefonische inlichtingen van Belgacom" (nr. 57)

03.01 Olivier Chastel (MR): De pers heeft verspreid dat de telefonische inlichtingendienst (1307) van Belgacom zal worden gerobotiseerd. Hoe ver staat het daar nu mee? Zal de invoering van deze nieuwe technologie de telefonisten overbodig maken? Wordt het geplande tijdschema (tests najaar 2003, ingebruikneming juni 2004) bevestigd?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Belgacom wil die automatische dienstverlening toevoegen, als aanvulling op de huidige dienstverlening. Met die nieuwe dienstverlening wordt ingespeeld op de vraag van jongere of vaste cliënten. Wat het personeel betreft, kan men nog geen antwoord geven: als de evolutie naar een verdere automatisering zich doorzet, zullen die personeelsleden elders worden ingezet. De vooropgestelde termijn wordt bevestigd: tests vanaf december 2003 en inbedrijfstelling in juni 2004 behalve in geval van technische problemen.

03.03 Olivier Chastel (MR): En wat zal de weerslag zijn op de kosten van de dienst?

03.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat is nog niet bekend. Men weet wat de huidige dienst kost; wat de toekomst betreft, beschikt men enkel over ramingen. De evolutie zal afhangen van het gebruik dat van die nieuwe dienstverlening wordt gemaakt.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les licenciements de directeurs et de cadres par Belgacom" (N° 63)

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'ampleur des licenciements à Belgacom" (N° 184)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ontslag van directeurs en kaderpersoneel bij Belgacom" (nr. 63)

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal ontslagen bij Belgacom" (nr. 184)

04.01 Olivier Chastel (MR) : La rentrée chez Belgacom a vu le départ de cadres supérieurs. D'autres (500 à 600) pourraient suivre ; il y a par ailleurs de nombreux statutaires sans affectation. La direction excipe d'un encadrement trop important. Mais de nombreux observateurs estiment que la véritable raison serait la mise en bourse prochaine de la société. Que pensez-vous de cette affirmation ?

04.02 Karine Lalieux (PS) : Belgacom apparaît en pleine effervescence. Qu'en est-il des personnes licenciées ? Combien sont-elles ? Comment s'est passé leur départ ? Y a-t-il un lien entre le nombre de cadres et les résultats de la société ?

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Belgacom se porte très bien actuellement mais un de ses actionnaires veut quitter le groupe.

De plus, une demande de mise en bourse a été formulée ; elle est actuellement à l'étude.

En ce qui concerne les licenciements, 37 personnes de niveau supérieur ont été remerciées avec l'approbation des syndicats. Dans pareil cas, le ministre responsable ne doit pas intervenir. Quant aux opérations en cours au niveau 1, il n'y a toujours pas d'accord vu la réticence des syndicats. Je ne suis pas encore intervenu et j'attends les résultats de la négociation.

04.05 04.04 Olivier Chastel (MR) : Votre réponse est bien la vôtre et non celle de Belgacom. Certaines vérités ne sont actuellement pas bonnes à dire !

Karine Lalieux (PS) : Je comprends que vous n'interveniez pas dans un dialogue social mais trente-sept cadres ont été licenciés d'une manière un peu légère, d'autant qu'il s'agit d'une entreprise publique.

04.01 Olivier Chastel (MR) : Bij Belgacom viel de hervatting van de werkzaamheden samen met het vertrek van hoge kaderleden. Het is mogelijk dat er meer, 500 à 600 volgen. Voorts zijn er veel statutairen zonder aanstelling. De directie verwijst naar een te grote omkadering. Veel waarnemers zeggen echter dat de ware reden de nakende introductie van de vennootschap op de beurs is. Wat is uw mening daarover?

04.02 Karine Lalieux (PS) : Er heerst grote opwinding bij Belgacom. Hoe staat het met de ontslagen werknemers? Hoeveel zijn er? Hoe gebeurde hun vertrek? Bestaat er een verband tussen het aantal kaderleden en de resultaten van het bedrijf?

04.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Belgacom doet het momenteel zeer goed, maar een van de aandeelhouders wil zich uit het bedrijf terugtrekken.

Bovendien werd een aanvraag voor een beursgang ingediend die momenteel wordt onderzocht.

Er werden 37 personeelsleden van hoger niveau ontslagen, met de instemming van de vakbonden. In dat geval hoeft de bevoegde minister zich daar niet mee te bemoeien.

Wat de aan de gang zijnde operaties met betrekking tot de personeelsleden van niveau 1 betreft, is er nog altijd geen akkoord, gelet op de terughoudendheid van de vakbonden. Ik ben nog niet tussenbeide gekomen en wacht op de resultaten van de onderhandelingen.

04.05 04.04 Olivier Chastel (MR) : Dat is uw antwoord, niet dat van Belgacom. Momenteel moeten blijkbaar bepaalde waarheden worden verzwegen !

Karine Lalieux (PS) : Ik begrijp dat u zich niet in een sociale dialoog wilt mengen maar zevenendertig kaderleden werden tamelijk lichtvaardig ontslagen, te meer daar het om een overheidsbedrijf gaat.

04.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : A l'avenir, je vous donnerai des réponses plus précises mais nous avons dû travailler dans une situation difficile.

04.07 Olivier Chastel (MR): J'allais évoquer cet aspect des choses. Le ministre doit savoir qu'il nous donnera les réponses que les entreprises publiques voudront bien lui donner !

Ceci dit, je lui conseille d'être attentif à l'ambiance de travail qui s'installe au sein de Belgacom.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 71)
- M. François-Xavier de Donnée au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les montants affectés à l'investissement dans les infrastructures du RER par le Comité de Concertation" (n° 126)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accord intervenu au sein du Comité de concertation relatif au plan d'investissement de la SNCB" (n° 128)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB et le réaménagement du programme d'investissements" (n° 130)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le préfinancement par BIAC des travaux du TGV" (n° 136)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB et, en particulier, concernant le RER" (n° 165)
- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accord intervenu au sujet de la SNCB dans le cadre du Comité de concertation" (n° 197)

(La réponse sera donnée par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques.)

05.01 Eric Massin (PS): Un problème se pose pour le renouvellement des freins de voie de la gare de Monceau formation, qui devrait jouer, aux côtés des gares de triage de Kinkempois et

04.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In de toekomst zal ik u preciezer antwoorden, maar wij moesten in een moeilijke situatie werken.

04.07 Olivier Chastel (MR): Ik stond op het punt dat aspect van de zaak ter sprake te brengen. De minister moet weten dat hij ons de antwoorden zal geven die de overheidsbedrijven bereid zijn hem te geven !

Dit gezegd zijnde raad ik hem aan aandacht te besteden aan de werksfeer die nu stilaan bij Belgacom begint te heersen...

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 71)
- de heer François-Xavier de Donnée aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bedragen die het Overlegcomité uittrekt voor investeringen in de infrastructuur van het GEN" (nr. 126)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het akkoord dat in het Overlegcomité bereikt werd over het investeringsplan van de NMBS" (nr. 128)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS-investeringen en de herziening van het investeringsprogramma" (nr. 130)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prefinanciering van de HST-werken door BIAC" (nr. 136)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS, inzonderheid met betrekking tot het GEN" (nr. 165)
- de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het akkoord over de NMBS dat in het Overlegcomité werd bereikt" (nr. 197)

(Het antwoord zal worden gegeven door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven.)

05.01 Eric Massin (PS): Er is een probleem met de vernieuwing van de railremmen van het station van Monceau, waar treinen worden samengesteld. Dit station zou, naast de rangeerstations van

d'Anvers, un rôle central dans la nouvelle stratégie de New Cargo. L'investissement de 425 millions à réaliser pour 2006 prévu au plan d'investissements a été confirmé dans le plan "Vinck" 2004-2007. Un étalement des travaux de 2004 à 2007 pour un montant de 16 millions d'euros a été prévu lors de la concertation entre l'État fédéral et les entités fédérées.

Cependant, il semble que rien ne soit encore mis en œuvre pour préparer ces travaux et des rumeurs circulent parmi les cheminots, selon lesquelles le trafic serait redistribué vers d'autres gares; 600 emplois sont en jeu.

Qu'en est-il de l'échéancier de ces travaux?

05.02 François-Xavier de Donnea (MR): Le Comité de concertation du 22 septembre 2003 a arrêté les investissements en faveur des infrastructures du RER pour 2003-2007 mais n'a pas pris de décision concernant l'achat de matériel roulant pour les lignes RER vers la Flandre.

Où la discussion en est-elle de la répartition du déficit d'exploitation du RER, question dont la SNCB fait un préalable à toute décision de sa part?

Qu'en est-il de l'acquisition de matériel roulant spécifique indispensable pour attirer la clientèle?

05.03 Olivier Chastel (MR): L'accord intervenu en Comité de concertation porte notamment sur la mise en œuvre des travaux considérés comme prioritaires par les Régions en fonction de leur capacité de préfinancement.

Quels sont les travaux retenus pour chacune des Régions et leurs contributions?

Quels sont les impacts de cet accord sur la mise en œuvre du RER et sur la contribution du fonds RER?

Cet accord s'imposera-t-il de lui-même à la SNCB?

Y a-t-il des perspectives d'accord sur la répartition du déficit d'exploitation du RER?

Kinkempois et Antwerpen, een centrale rol moeten spelen in de nieuwe strategie van New Cargo. De volgens het investeringsplan tegen 2006 te realiseren investering van 425 miljoen werd in het plan "Vinck" 2004-2007 bevestigd. Tijdens het overleg tussen het federale niveau en de Gewesten werd beslist de werken voor een bedrag van 16 miljoen euro te spreiden over de periode van 2004 tot 2007.

Voor deze werken zouden echter nog geen voorbereidingen zijn getroffen en bij het spoorwegpersoneel doen er geruchten de ronde dat het treinverkeer naar andere stations zou worden afgeleid waardoor 600 banen op de helling komen te staan.

Wat is het tijdschema voor die werken?

05.02 François-Xavier de Donnea (MR): Tijdens zijn vergadering van 22 september 2003 bepaalde het Overlegcomité het bedrag van de investeringen die tijdens de periode 2003-2007 zullen worden gedaan in de infrastructuur van het GEN. Het nam echter geen beslissing inzake de aankoop van rollend materieel voor de GEN-lijnen met Vlaamse bestemmingen.

Hoe ver staat de bespreking inzake de spreiding van het exploitatietekort bij het GEN? De NMBS eist namelijk dat deze knoop wordt doorgehakt alvorens zij enige beslissing neemt.

Werd er al rollend materieel aangekocht dat aangepast is aan de eigenheden van het GEN? Dit is namelijk onontbeerlijk om klanten aan te trekken.

05.03 Olivier Chastel (MR): Het akkoord binnen het Overlegcomité heeft met name betrekking op de uitvoering der werken die door de Gewesten als prioritair worden beschouwd in de mate waarin zij ze kunnen voorfinancieren.

Welke werken worden voor de verschillende Gewesten in aanmerking genomen en wat zijn hun bijdragen?

Welke invloed heeft het akkoord op de totstandkoming van het GEN en op de bijdrage van het GEN-fonds?

Zal dit akkoord automatisch van toepassing worden op de NMBS?

Kan een akkoord over de verdeling van het exploitatietekort van het GEN in het vooruitzicht worden gesteld?

05.04 Inge Vervotte (CD&V): L'accord conclu entre le gouvernement et les Régions au sujet de l'ajustement du programme d'investissements pour la SNCB soulève plusieurs questions.

Le gouvernement maintient-il son objectif d'accroître de 50 pour cent le nombre de voyageurs et la quantité de marchandises transportées d'ici à 2010 ? Quels investissements seront-ils ajournés en Flandre et en Wallonie et quelle sera l'influence de ce report sur la répartition actuelle de 60/40 en matière d'investissements ?

En ce qui concerne Anvers, le deuxième accès ferré ne serait plus si important à présent que le bassin "Deurganck" est presque terminé. Ce raisonnement s'oppose à la logique adoptée par le passé. Qui plus est, le report en ce qui concerne l'aménagement de ce deuxième accès ferré compromet les projets de RER en direction de Lierre.

Les Régions conservent-elles un moyen de pression en ce qui concerne le préfinancement si le gouvernement devait décider de différer les versements des crédits d'investissement pour la SNCB ?

J'en viens à présent à ma question relative au préfinancement des travaux pour le TGV par la BIAC. Le Comité de concertation aurait décidé que l'entreprise publique BIAC assurera le préfinancement des travaux pour la connexion du TGV avec l'aéroport de Zaventem.

La BIAC est-elle à même de faire face à ces charges supplémentaires ? Bénéficie-t-elle des mêmes conditions que les Régions en matière de préfinancements ? Les actionnaires minoritaires de la BIAC étaient-ils favorables à ce préfinancement ?

05.05 Karine Lalieux (PS): Selon la presse, la réduction à 601 millions d'euros des investissements prévus pour 693 millions dans le plan d'investissement précédent de la SNCB serait due à des problèmes techniques de mise en œuvre. Or le montant de 693 millions résultait déjà d'une réduction, et le management de la SNCB nous avait assuré que ces investissements étaient réalisables.

Quelle est la nature des problèmes techniques invoqués ?

Les pistes pour la répartition du déficit d'exploitation du RER ne sont pas nombreuses: la SNCB, qui

05.04 Inge Vervotte (CD&V): Het akkoord tussen de federale regering en de Gewesten over het bijgewerkte investeringsprogramma voor de NMBS roept een aantal vragen op.

Blijft de regering bij haar doelstelling om het aantal reizigers en de hoeveelheid vervoerde goederen met 50 procent te laten stijgen tegen 2010? Welke investeringen worden uitgesteld in Vlaanderen en Wallonië en wat is hiervan de invloed op de bestaande 60/40-verhouding voor investeringen?

Wat Antwerpen betreft, zou de tweede spoorwegtoegang niet meer zo dringend zijn nu het Deurganckdok binnenkort klaar is. Dit gaat in tegen de logica die in het verleden werd gehanteerd. Door het uitstel van deze tweede spoorwegtoegang komen bovendien de plannen voor het voorstedelijk project richting Lier in het gedrang.

Hebben de Gewesten een stok achter de deur inzake prefinanciering indien de regering beslist om uitbetalingen van investeringskredieten voor de NMBS uit te stellen?

Ik ga nu over naar mijn vraag over de prefinanciering van de HST-werken door BIAC. Het Overlegcomité zou beslist hebben dat het overheidsbedrijf BIAC zou instaan voor de prefinanciering van de werken voor de verbinding van de HST met de luchthaven van Zaventem.

Kan BIAC deze bijkomende lasten aan? Geniet BIAC van dezelfde voorwaarden voor prefinancieringen als de Gewesten? Waren de minderheidsaandeelhouders in BIAC vragende partij voor deze prefinanciering?

05.05 Karine Lalieux (PS): De pers wijt het terugschroeven van de geplande investeringen van 693 miljoen euro zoals bepaald in het voorgaande investeringsplan van de NMBS naar 601 miljoen euro aan technische uitvoeringsproblemen. Het bedrag van 693 miljoen euro was echter reeds het resultaat van een besparing en het management van de NMBS had ons de verzekering gegeven dat deze investeringen uitvoerbaar waren.

Wat zijn die technische problemen?

De mogelijkheden om het exploitatietekort van het GEN te spreiden zijn beperkt: het kan alleen maar tussen de NMBS die weigert, de federale staat, het

refuse; l'État fédéral, la Région Bruxelloise ou les trois Régions.

Quelle logique l'État doit-il adopter quand il s'agit de couvrir le coût de mission de service public d'une entreprise publique autonome comme la SNCB?

Enfin, la SNCB se refuse à commander un nouveau matériel roulant tant qu'il n'y aura pas d'accord sur le déficit d'exploitation. La SNCB pose sans cesse de nouvelles conditions à la réalisation du RER.

Quelle est l'affectation des sommes versées au fonds RER ? Peut-on changer leur nature ? Passer du matériel roulant à des investissements en infrastructure ?

05.06 Louis Smal (cdH): A l'origine, le plan global d'investissement de la SNCB était décennal. Il a été décidé en 2001 d'en faire un plan de 12 ans. En septembre 2003, le Comité de concertation aurait décidé de l'étendre à 14 ans. Pouvez-vous justifier les conditions posées à cette extension ? Quelle est sa légitimité juridique ? Envisagez-vous une modification de la loi du 22 mars 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif au plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB ?

La part de préfinancement par les Régions augmente drastiquement pour atteindre, à l'horizon 2008, près d'un sixième des investissements globaux. Les travaux d'infrastructure à financer par les Régions répondent-ils bien à des « intérêts régionaux » ? La SNCB présente-t-elle une santé financière suffisante pour s'engager au montant total des préfinancements ?

05.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : On ne peut interpréter un accord sur dix ou douze ans comme autre chose qu'une direction générale. Aucun contrat de gestion n'a d'ailleurs pu tenir plus de deux ans. Au début de la législature, on a demandé d'aller vite et d'arriver à un accord sur ce qui était susceptible d'en faire l'objet.

L'administrateur délégué précédent avait prévu un montant de financement alternatif très important, de 2,5 milliards. Face à une situation où il existe un plan de douze ans avec une promesse de financement alternatif de 2,5 milliards et que l'on constate que ce financement alternatif n'existe pas, il serait irresponsable de ne pas changer de plan.

Brusselse Gewest of de drie Gewesten.

Welke strategie moet de staat volgen om de kosten te dekken die de opdracht van openbare dienstverlening van een overheidsbedrijf, zoals de NMBS, veroorzaakt?

De NMBS ten slotte weigert om nieuw rollend materieel te bestellen zolang er geen akkoord is bereikt over het exploitatietekort en stelt voortdurend nieuwe voorwaarden bij de totstandkoming van het GEN.

Hoe worden de in het GEN-fonds gestorte gelden besteed? Kan men hun bestemming wijzigen? Kan van investeringen voor rollend materieel overgegaan worden naar investeringen voor infrastructuur?

05.06 Louis Smal (cdH): Oorspronkelijk liep het globaal investeringsplan van de NMBS over 10 jaar. In 2001 werd beslist deze termijn te verlengen tot 12 jaar. In september 2003 zou het Overlegcomité beslist hebben de termijn te verlengen tot 14 jaar. Kan u de voorwaarden voor deze verlenging rechtvaardigen? Wat is de juridische legitimiteit ervan? Beoogt u een wijziging van de wet van 22 maart 2002 houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS?

Het deel dat de Gewesten vooraf moeten financieren neemt aanzienlijk toe en zal tegen 2008 bijna één zesde van de globale investeringen bedragen. Komen de infrastructuurwerken die de Gewesten moeten financieren wel degelijk tegemoet aan "gewestelijke belangen"? Staat de NMBS op financieel gebied sterk genoeg om zich te engageren voor het volledige bedrag van de prefinanciering?

05.07 Minister Johan Vande Lanotte, (Frans): Een akkoord voor tien, twaalf jaar kan moeilijk als iets anders dan een algemeen richtsnoer worden opgevat! Geen enkel beheerscontract hield trouwens langer dan twee jaar stand. Bij het begin van de zittingsperiode wou men sneller gaan en vlug tot een akkoord komen over de zaken die het voorwerp van een akkoord konden zijn.

De vorige gedelegeerd bestuurder had in een zeer hoog bedrag voor alternatieve financiering voorzien, namelijk 2,5 miljard. Aangezien er sprake is van een twaalfjarenplan en een beloofde alternatieve financiering tot een bedrag van 2,5 miljard en vastgesteld wordt dat die alternatieve financiering er niet is, zou het onverantwoord zijn

il serait irresponsable de ne pas changer de plan.

niet van plan te veranderen.

A M. Massin, je réponds que les travaux de modernisation des freins de voies de Monceau-formation sont planifiés sur la période 2004-2007. Le cahier des charges a été soumis pour approbation et les travaux devraient être menés en 2005-2006.

Mijnheer Massin, de modernisering van de railremmen van Monceau, waar treinen worden samengesteld, is gepland in de periode 2004-2007. Het bestek werd ter goedkeuring voorgelegd en de werkzaamheden zouden in 2005-2006 moeten worden uitgevoerd.

En ce qui concerne le RER, il y a l'infrastructure et le matériel roulant. On insiste toujours sur la mauvaise volonté de la SNCB. Mais le RER est complètement payé par l'Etat fédéral. Ce n'est donc pas une charge pour l'infrastructure.

Wat het GEN betreft is er de infrastructuur en het rollend materieel. Men heeft het altijd maar over de onwil van de NMBS, maar het GEN wordt helemaal door de federale staat betaald. Dat komt dus niet ten laste van de infrastructuur.

Les possibilités techniques ont été examinées par chaque Région. Mais, autant les habitants de Bruxelles veulent le RER, autant il existe des divergences sur la réalisation. S'il faut attendre que tout le monde soit d'accord, cela prendra des années. Le projet actuel ne devrait, lui, plus générer de discussions. On va pouvoir avancer.

De technische mogelijkheden werden door elk gewest onderzocht. Hoe reikhalzend de inwoners van Brussel ook uitkijken naar het GEN, de meningen over de uitvoering ervan lopen sterk uiteen. Als iedereen akkoord moet gaan, zijn we nog jaren bezig. Over het huidige ontwerp zal wellicht geen discussie meer bestaan. Dus kunnen we vooruitgang boeken.

Les 600 millions d'euros qui seront investis représentent une somme considérable. Nous pouvons acheter du matériel roulant mais je veux procéder par étapes. Tout d'abord, un programme très clair existe pour la charte d'études. Ensuite, il faut examiner quel matériel roulant on veut acheter et de quoi on a besoin. A cet égard est prévue prochainement une visite de la SNCB aux Pays-Bas afin d'examiner le matériel choisi là-bas. Enfin, il y a la question du coût et donc, du déficit. En tant que ministre du Budget, je puis dire que c'est là un point qui sera discuté.

Er wordt 600 miljoen euro geïnvesteerd, wat een niet onaanzienlijk bedrag is. We kunnen rollend materieel aankopen, maar daarbij wil ik stapsgewijs te werk gaan. Voor de infrastructuur bestaat er een zeer duidelijk programma. Voorts moeten we nagaan welk rollend materiaal moet worden aangekocht. Binnenkort brengen we in dat verband een werkbezoek aan de Nederlandse spoorwegen, om na te gaan voor welk rollend materiaal daar werd gekozen. Tot slot is er het probleem van de kostprijs, en dus van het tekort. Als minister van Begroting kan ik zeggen dat de discussie daarover zal worden gevoerd.

Le préfinancement est constitué des charges d'intérêts que les Régions assument. Pour le "Diabolo", le budget atteint environ 50 millions d'euros, sur lesquels la Région n'intervient pas. Pour le Liefkenshoek-tunnel et Zeebrugge, cela représente 113 millions d'euros sur 14 ans, pour les deux dossiers. Pour la Wallonie, cela équivaut à environ 67,2 millions d'euros. Pour le port de Bruxelles, il s'agit d'un investissement de 5 ou 6 millions d'euros.

De prefinanciering, die bestaat uit de intrestlasten, wordt gedragen door de Gewesten. Voor de "Diabolo" beloopt het budget ongeveer 50 miljoen euro. De Gewesten dragen daar niet in bij. Voor de Liefkenshoektunnel en Zeebrugge gaat het, voor beide dossiers samen, om 113 miljoen euro over 14 jaar. Voor Wallonië om ongeveer 67,2 miljoen euro en voor de Brusselse haven om een investering van 5 of 6 miljoen euro.

Quant aux priorités, pour Bruxelles, c'est le port de Bruxelles ; pour la Région flamande, c'est le Liefkenshoek-tunnel et Zeebrugge.

Ik kom tot de prioriteiten: voor Brussel is dat de Brusselse haven, voor het Vlaams Gewest zijn dat de Liefkenshoektunnel en Zeebrugge.

(*En néerlandais*) Des études récentes concernant Anvers mettent en lumière d'autres besoins que ceux connus jusqu'à présent. Les prévisions de ces deux dernières années relatives à la première voie ne sont manifestement pas correctes. Le chiffre

(*Nederlands*) Recente studies over Antwerpen brengen andere noden aan het licht dan totnogtoe aangenomen werd. De prognoses van twee jaar geleden over het eerste spoor zijn duidelijk niet correct. Men haalt het cijfer dat toen vooropgezet

avancé à l'époque n'est pas atteint. Les responsables portuaires ont très clairement demandé de terminer en priorité les travaux du *Liefkenshoektunnel*, avant d'entamer l'aménagement de la deuxième voie. Cela ne signifie pas l'abandon du deuxième accès. Les travaux du *Liefkenshoektunnel* s'achèveront simplement plus rapidement que prévu et la deuxième voie sera prête environ deux ans après. Il me semble qu'il s'agit d'un choix judicieux.

(En français) En ce qui concerne les discussions sur les lignes Bruxelles-Luxembourg et Namur-Charleroi, il y a un problème. Pour la Région wallonne, il n'y a pas d'études préalables permettant d'estimer si l'on peut diminuer les délais. Ce n'est pas la peine de prévoir un financement si les travaux ne peuvent pas avancer plus vite, et il subsiste des incertitudes par rapport aux expropriations sur la ligne Bruxelles-Charleroi par exemple. On ne doit donc pas aller trop vite.

(En néerlandais) Le rapport 60/40 n'a pas changé. Nous n'avons pas modifié les objectifs. Cela ne signifie pas que le trafic ferroviaire dans le port d'Anvers diminue. Je le répète, l'aménagement d'une liaison ferroviaire le long du *Liefkenshoektunnel* sera anticipé.

En ce qui concerne les observations relatives à un contrat spécifique, la SNCB se conformera à ses obligations.

Ce n'est pas BIAc qui se chargera de construire la ligne Diabolo. Je n'approfondirai pas ma réponse puisque Mme Vervotte semble avoir mieux à faire.

(En français) Par rapport à ce que M. Smal a demandé, on va adopter l'accord de coopération. Un accord a été obtenu en trois semaines avec les Régions. C'est la première fois que des discussions aboutissent sans débat communautaire préalable sur les investissements. Maintenant, il faut exécuter cet accord.

05.08 Eric Massin (PS): Je vous remercie de votre réponse en ce qui concerne la gare de formation. Elle est complète par rapport au plan d'investissements qui est susceptible de réformes ou révisions. J'espère que, sur le plan social également, le plan est susceptible d'être révisé. En ce qui concerne Monceau, le premier plan d'investissements prévoyait que les travaux ne seraient pas commencés mais réalisés en 2005-

was, niet. De haven heeft heel duidelijk gevraagd eerst de Liefkenshoektunnel af te werken en dan pas te beginnen met het tweede spoor. Dat betekent niet dat de tweede toegang er niet komt. De Liefkenshoektunnel zal gewoon sneller klaar zijn dan gepland en het tweede spoor een tweetal jaar later. Mij lijkt dat een goede keuze.

(Frans) Wat de besprekingen over de lijnen Brussel-Luxembourg en Namen-Charleroi betreft, is er een probleem. Voor Wallonië zijn er geen voorafgaande studies voorhanden op basis waarvan wij een inkorting van de termijnen zouden kunnen overwegen. Het heeft geen zin in een financiering te voorzien als de werken niet sneller kunnen vorderen, en bovendien blijft men in het ongewisse in verband met de onteigeningen op de lijn Brussel-Charleroi, bijvoorbeeld. In deze is overhaasting dan ook uit den boze.

(Nederlands) De 60/40-verhouding is niet veranderd. We hebben de doelstellingen niet gewijzigd. Dat wil niet zeggen dat het spoorverkeer in de haven van Antwerpen erop achteruitgaat. Zoals gezegd wordt de aanleg van een spoorverbinding langs de Liefkenshoektunnel vervroegd.

Wat de opmerkingen over een bepaald contract betreft, de NMBS zal haar verplichtingen nakomen.

Het is niet BIAc die de Diabolo zal aanleggen. Ik ga hier niet dieper op in, aangezien mevrouw Vervotte met andere zaken bezig is.

(Frans) In antwoord op de vraag van de heer Smal kan ik zeggen dat het samenwerkingsakkoord zal worden goedgekeurd. In een tijdsspanne van drie weken werd een akkoord bereikt met de Gewesten. Het is de eerste keer dat de gesprekken kunnen worden afgerond zonder dat er eerst een communautair debat over de investeringen plaatsvindt. Nu moet het akkoord worden uitgevoerd.

05.08 Eric Massin (PS): Ik dank u voor uw antwoord over het vormingsstation. U heeft een volledig antwoord gegeven over het investeringsplan dat nog kan hervormd of herzien worden. Ik hoop dat dit plan ook op sociaal vlak nog kan herbekeken worden. Volgens het eerste investeringsplan zouden de werken in Monceau niet worden begonnen maar in 2005-2006 worden gerealiseerd.

2006.

Par rapport aux intérêts des régions, je voudrais faire remarquer que la Région wallonne a marqué son intérêt. On a parlé de la dorsale wallonne. Au sujet de la liaison Charleroi-Bruxelles, il y avait des échéances prévues et pas seulement des études de faisabilité. Il s'agissait de réaliser des travaux, et non de faire des études de faisabilité ou d'expropriations. On sort de ce que vous énoncez, et cela me semble contraire à l'accord de coopération.

Wat de belangstelling van de gewesten betreft zou ik willen opmerken dat het Waalse Gewest zijn interesse heeft laten blijken. De Waalse aslijn is aan bod gekomen. Voor de verbinding Charleroi-Brussel was er al een uitvoeringskalender vastgelegd en had men het niet alleen over haalbaarheidsstudies. Het ging over de uitvoering der werken en niet over haalbaarheidsstudies of over onteigeningen. Dat gaat veel verder dan wat u stelt en dat lijkt me dan ook in tegenspraak te zijn met het samenwerkingsakkoord.

05.09 François-Xavier de Donnea (MR) : En ce qui concerne l'achat de matériel roulant, la SNCB et le ministre abandonnent l'idée de réinventer le matériel idéal. Il est en effet mieux d'acheter du matériel existant. Par rapport au déficit, les Régions doivent investir dans des interfaces entre les infrastructures fédérales et les réseaux locaux (Tram-Bus-Metro, parkings de délestage, etc.).

05.09 François-Xavier de Donnea (MR): Wat de aankoop van rollend materieel betreft stappen de NMBS en de minister af van de idee om het ideale materieel opnieuw uit te vinden. Het is inderdaad beter bestaand materieel te kopen. Wat het tekort betreft moeten de gewesten investeren in de aansluitingen tussen de federale infrastructuur en de lokale netwerken, zoals tram, bus, metro, randparkings, enz.

05.10 Olivier Chastel (MR) : Je suis d'accord avec le ministre que le plan sur douze ans soit revu. Le problème avec ces révisions c'est que l'on constate que ce sont souvent les mêmes projets qui passent à la trappe. Même s'il ne faut pas respecter à la lettre le plan à douze ans, il faut néanmoins reprendre les impératifs qu'il contenait. Par rapport au financement, je me réjouis.

05.10 Olivier Chastel (MR): Ik deel het standpunt van de minister dat het twaalfjarenplan moet worden herzien. Het probleem met die herzieningen is dat men vaststelt dat het vaak dezelfde projecten zijn die uit de boot vallen. Ook al moet men het twaalfjarenplan niet letterlijk naleven, toch moeten de krachtlijnen ervan behouden blijven. Ik spreek mijn tevredenheid uit over de financiering.

05.11 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Tout est financé par l'État. Cela n'a pas changé, cela reste comme avant.

05.11 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Alles wordt, zoals vanouds, gefinancierd door de Staat.

05.12 Olivier Chastel (MR) : Je me réjouis que rien n'ait changé par rapport à ce qui a été convenu. La SNCB n'a pas mis le même zèle pour la Wallonie que pour la Flandre par rapport à l'étude de mise à quatre voies pour le RER. C'est la SNCB qui est responsable des études, et donc du fait que celles-ci n'ont pas encore été effectuées. La Wallonie est pénalisée par les choix du bureau d'études de la SNCB.

05.12 Olivier Chastel (MR): Het verheugt me dat de afspraken worden nageleefd. De NMBS legde ten aanzien van Wallonië niet dezelfde ijver aan de gang als ten aanzien van Vlaanderen, wat betreft de studie over het op vier sporen brengen van het GEN. De NMBS is verantwoordelijk voor de studies en dus ook voor het feit dat ze nog niet werden uitgevoerd. Wallonië is slachtoffer van de keuzes die het studiebureau van de NMBS heeft gemaakt.

05.13 Inge Vervotte (CD&V): Certaines de mes questions sont restées sans réponse.

05.13 Inge Vervotte (CD&V): Ik heb geen antwoord gekregen op bepaalde vragen.

05.14 Johan Vande Lanotte , ministre (en néerlandais): Vu votre manque d'attention, j'ai volontairement omis une partie de ma réponse.

05.14 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Aangezien u niet aan het luisteren was, heb ik een deel van mijn antwoord weggelaten.

05.15 Inge Vervotte (CD&V): Dans ce cas, je réitère ma question.

05.15 Inge Vervotte (CD&V): In dat geval zal ik mijn vraag opnieuw indienen.

Selon le ministre, le transport de marchandises dans le port d'Anvers ne constitue pas un réel problème. Je n'en suis pas convaincue. Les investissements dans le bassin « Deurganck » étaient une erreur ou alors il faut accroître la capacité de transport pour les marchandises qui y sont déchargées. Le bassin sera prochainement opérationnel. Les marchandises qui y transitent devront être transportées d'une façon ou d'une autre. Je doute que le chemin de fer offre une capacité suffisante à cet effet. A ma connaissance, aucune initiative n'a été prise pour augmenter le transport de marchandises par la voie maritime. Dès lors, le transport de marchandises par la route va sans doute encore s'intensifier, alors qu'Anvers est confronté à un grave problème de mobilité.

05.16 Karine Lalieux (PS) : Les inquiétudes au sujet du RER persistent. Ce dossier a fait l'objet d'un véritable feuilleton sous la précédente législature : on a été visiter tous les pays avoisinants pour voir ce qui se fait ailleurs. Il est temps de mettre fin aux visites, et de s'occuper du fond. A cet égard, une question : à quelle hauteur est financé le Fonds ?

05.17 Louis Smal (cdH) : Je ne suis pas pour des plans à long terme (10-12-14 ans), mais à court ou à moyen terme, avec des objectifs précis. La SNCB a une crédibilité à retrouver auprès des citoyens. Un accord a été trouvé avec les Régions, et c'est bien. Mais est-ce que la SNCB pourra rembourser ces préfinancements ?

05.18 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Les moyens ne sont pas énormes. On ne fait qu'avancer des projets de 2, 3 ou 4 ans, sans créer de déséquilibre budgétaire. Les montants ne sont pas tels qu'ils perturbent le plan d'investissements.

L'incident est clos.

Le **président**: Voilà pour les questions adressées au ministre Vande Lanotte. Venons-en à présent aux questions à l'attention du ministre Anciaux.

06 Questions et interpellation jointes de
 - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des vols de jour et de nuit" (n° 19)
 - M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le respect de la déclaration gouvernementale concernant le dispersion des vols au départ de Bruxelles-

Volgens de minister zou het probleem van het goederenvervoer in de Antwerpse haven best wel meevallen. Ik ben daar niet gerust op. Ofwel waren de investeringen in het Deurganckdok een vergissing, ofwel is er meer transportcapaciteit nodig voor de daar geloste goederen. Binnenkort wordt het dok actief. De goederen die er passeren, zullen op de een of andere manier moeten worden vervoerd. Het is twijfelachtig of de capaciteit van het spoor daarvoor voldoende is en bij mijn weten zijn er ook geen initiatieven genomen om het goederentransport over het water uit te breiden. Wellicht zal het vrachtverkeer over de weg dus nog toenemen, en dat terwijl Antwerpen al met een groot mobiliteitsprobleem kampt.

05.16 Karine Lalieux (PS): Het GEN blijft ons zorgen baren. Tijdens de vorige zittingsperiode was dit dossier al een ware soap geworden: wij hebben alle buurlanden bezocht om te zien hoe zij het aanpakken. Het is tijd om deze bezoeken af te ronden en ons te buigen over de inhoud. In dit verband heb ik de volgende vraag: tot welk bedrag is het Fonds gefinancierd?

05.17 Louis Smal (cdH): Ik ben geen voorstander van plannen op lange termijn (10-12-14 jaar), maar eerder van plannen op korte of middellange termijn, met duidelijke doelstellingen. De NMBS dient haar geloofwaardigheid bij de burger terug te verdienen. Er werd een akkoord bereikt met de Gewesten en dat is een goede zaak. Zal de NMBS deze prefinancieringen echter kunnen terugbetalen?

05.18 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er is geen overvloed aan middelen. Men stelt enkel projecten op 2, 3 of 4 jaar voor, die de begroting niet uit evenwicht brengen. De bedragen zijn niet van die aard dat zij het investeringsplan verstoren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Daarmee zijn de vragen aan minister Vande Lanotte gesteld en kunnen we overgaan tot de vragen aan minister Anciaux.

06 Samengevoegde vragen en interpellatie van
 - de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de spreiding van de dag- en nachtvluchten" (nr. 19)
 - de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de naleving van het regeerakkoord met betrekking tot de spreiding van de vluchten

National" (n° 13)

- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de dispersion des nuisances sonores autour de Bruxelles-National" (n° 117)

- Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour d'appel relatif à la répartition des vols de nuit" 'n° 193)

- Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision de déplacer une série de vols de nuit vers la périphérie est" (n° 194)

vanuit de luchthaven van Zaventem" (nr. 13)

- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de geluidsoverlast rond Brussel-Nationaal" (nr. 117)

- mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het cassatieberoep tegen het arrest van het hof van beroep inzake spreiding van de nachtvluchten" (nr. 193)

- mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing om een aantal nachtvluchten naar de Oostrand te verplaatsen" (nr. 194)

06.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Nous avons déjà voulu interpeller le ministre précédemment sur les vols de nuit mais nous n'en avons pas eu l'occasion parce qu'il séjournait déjà à Drenthe, alors que nous assistions encore aux réunions.

Le plan proposé par le ministre comporte clairement une inversion de tendance mais, après l'arrêt de la cour d'appel, il fallait bien se résoudre à abandonner le modèle de la concentration.

Je suis déçu par le déséquilibre qui caractérise la situation. La répartition se fait principalement au-dessus de la Flandre : la périphérie nord est certes soulagée mais principalement au détriment de Perk et de la région située au-delà de la périphérie est et de la piste 25L au-dessus de Bruxelles. Il est regrettable aussi qu'on n'ait pas pu répartir de manière équilibrée le nombre de vols par nuit. Le postulat selon lequel chacun aurait à en supporter deux n'est clairement pas de mise.

En outre, il manque des chiffres précis, ce qui donne à penser que le plafond de 25.000 vols de nuit convenu sous la législature précédente sera dépassé. Si nous disposons d'un aperçu des routes suivies, nous ne pouvons en dire autant des pistes. En dépit des déclarations faites antérieurement par le ministre dans les médias, un seul vol survolerait le Palais royal et il ne s'agira certainement pas d'un vol de nuit. Par ailleurs, je souhaiterais obtenir des explications complémentaires sur le mode de détermination des routes. Quel est le calendrier à long terme ? Quel est le statut du plan du ministre ? Selon le *Financieel Economische Tijd* de ce jour, Monsieur Verhofstadt aurait déclaré que le plan n'est pas encore mûr pour être soumis au Conseil des ministres.

Le ministre examinera-t-il également les trois dernières mesures relatives aux investissements à long terme, comme il l'a déjà annoncé pour les

06.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): We wilden de minister al eerder interpellieren over de nachtvluchten, maar dat kon niet omdat hij al in Drenthe vertoefde op een ogenblik dat wij hier nog de zittingen bijwoonden.

Het plan dat de minister voorstelt houdt in elk geval een trendbreuk in, maar na het arrest van het hof van beroep moest ook wel worden afgestapt van het concentratiemodel.

Ik ben ontgoocheld door de onevenwichtige situatie. De spreiding gebeurt vooral boven Vlaanderen: de Noordrand wordt dan wel ontlast, maar dat gaat vooral ten koste van Perk en verder van de Oostrand en baan 25L boven Brussel. Het is ook jammer dat er geen evenwichtige verdeling kon worden gevonden van het aantal vluchten per nacht. Dat iedereen er ongeveer twee zou te verwerken krijgen, zit er duidelijk niet in.

Verder ontbreken duidelijke cijfergegevens, wat doet vermoeden dat het tijdens de vorige regeerperiode overeengekomen plafond van 25.000 nachtvluchten zal worden doorbroken. We krijgen wel inzicht in de routes die worden gevolgd, maar niet de banen. Ondanks eerdere mededelingen van de minister in de media zou over het koninklijk paleis maar één vlucht komen en dat zal zeker geen nachtvlucht zijn. Verder zou ik graag meer uitleg krijgen over de wijze waarop de routes worden vastgelegd. Wat is de timing op langere termijn? Wat is het statuut van dit plan van de minister? Volgens de *Financieel Economische Tijd* van vandaag zou premier Verhofstadt hebben verklaard dat het plan nog niet rijp is voor de Ministerraad.

Zal de minister de laatste drie maatregelen i.v.m. de langetermijninvesteringen ook onderzoeken, zoals hij dat reeds voor de eerste twee maatregelen

deux premières?

Quand pouvons-nous escompter la nomination du médiateur néerlandophone?

06.02 Inge Vervotte (CD&V): Le plan de répartition comporte une nouvelle forme de concentration: rien ne change pour Bruxelles. Une distinction a manifestement été opérée entre la semaine et le week-end, où tous les décollages se feront sur la piste 20 en direction de Steenokkerzeel.

Nous estimons qu'un plan de répartition doit clairement distinguer les vols de jour et les vols de nuit. Le ministre peut-il me fournir des chiffres sur les nuisances occasionnées par les vols de nuit afin que nous puissions comparer les effets?

J'aurais également aimé connaître l'incidence des phénomènes météorologiques sur le plan de répartition. Qui décide de malgré tout concentrer les vols pour des raisons de sécurité?

Le ministre a indiqué qu'il retirerait le pourvoi en cassation introduit par le gouvernement contre l'arrêt de la cour d'appel à propos des vols de nuit. L'a-t-il fait? Je souhaiterais davantage de précisions.

06.03 François-Xavier de Donnea (MR) : L'accord de gouvernement prévoit le respect de l'accord de mai 2003 concernant la dispersion des vols de nuit au départ de Bruxelles-National tant qu'un cadastre de bruit n'aura pas été réalisé. Or, il semble que l'accord de mai soit régulièrement violé. L'IBGE a enregistré des bruits dépassant les normes prévues, certains vols ont vu leurs horaires décalés, la BIAC semble laxiste à l'égard des avions « hushkités ». Ces violations de l'accord de mai sont inacceptables pour tous les Bruxellois.

Par ailleurs, vous avez annoncé, hier, des mesures concrètes de dispersion des vols sans consultation avec les Régions, sans aucun accord et sans attendre les résultats des études commandées en la matière. Attendez-vous à des retours de flammes !

En fait, vous voulez la réactivation de la route Chabert. Je suis, certes, pour un partage équilibré des nuisances mais, ici, vous chargez beaucoup trop Bruxelles. Je vous rappelle qu'un arrêté royal

aankondigde?

Wanneer mogen wij de aanstelling van de Nederlandstalige ombudsman verwachten?

06.02 Inge Vervotte (CD&V): In het spreidingsplan is opnieuw een vorm van concentratie geslopen: aan Brussel wordt niet geraakt. Men kiest blijkbaar voor een onderscheid tussen week en weekend. In de weekends zullen alle vluchten opstijgen vanaf baan 20 richting Steenokkerzeel.

Wij zijn van mening dat een spreidingsplan een duidelijk onderscheid moet maken tussen dag- en nachtvluchten. Ik vraag de minister of hij mij cijfermateriaal over de belasting van de nachtvluchten kan bezorgen zodat wij een vergelijking kunnen maken van de effecten.

Ook had ik graag geweten welke impact weerfenomenen hebben op het spreidingsplan. Wie beslist wanneer de vliegtuigen om veiligheidsredenen toch geconcentreerd moeten vliegen?

De minister heeft verklaard dat hij het cassatieberoep van de regering tegen het arrest van het hof van beroep over de nachtvluchten zou intrekken. Is dit gebeurd? Graag had ik meer duidelijkheid.

06.03 François-Xavier de Donnea (MR): In het regeringsakkoord staat dat het akkoord van mei 2003 over de spreiding van de nachtvluchten vanuit Brussel-Nationaal moet worden nagekomen zolang geen kadaster van de geluidshinder is opgemaakt. Dat akkoord wordt echter stelselmatig geschonden. Het BIM heeft geluidshinder geregistreerd die de vastgestelde normen overschrijdt. De dienstregeling van bepaalde vluchten werd gewijzigd. BIAC neemt blijkbaar een lakse houding aan ten opzichte van vliegtuigen die met een "hushkit" uitgerust zijn. Die schendingen van het akkoord dat in mei werd gesloten, zijn onaanvaardbaar voor alle Brusselaars.

Daarenboven heeft u gisteren concrete spreidingsmaatregelen aangekondigd zonder raadpleging van de Gewesten, zonder enig akkoord en zonder de resultaten af te wachten van de studies die ter zake werden besteld.

In feite wilt u de Chabert-route weer invoeren. Ik ben weliswaar voor een evenwichtige verdeling van de hinder maar nu belast u Brussel echt veel te veel. Ik herinner u eraan dat een koninklijk besluit

trop Bruxelles. Je vous rappelle qu'un arrêté royal interdit le survol du Palais Royal.

Le résultat de votre plan équivaut à une augmentation de 43.000 vols par an au-dessus de Bruxelles. En procédant de cette manière, sans accord et sans concertation, vous avez manqué à la solidarité gouvernementale et voué votre plan à l'échec.

Enfin, il y a des limites sociologiques et environnementales au développement de l'aéroport de Bruxelles-National. Je ne plaide pas du tout pour sa fermeture mais, comme le Premier ministre l'a déclaré, il faut réfléchir à la manière dont on pourra absorber la croissance du trafic aérien, en s'inspirant d'exemples étrangers, en discutant avec des pays voisins, en recherchant des synergies au niveau européen.

Pourquoi n'avez-vous pas attendu les résultats du cadastre de bruit ? Où en est son élaboration ?

Pourquoi n'avez-vous pas soumis votre plan au Conseil des ministres et au Comité de concertation ? Avez-vous donné certaines instructions à Belgocontrol ? Vous êtes-vous concerté avec les Régions en ce domaine ?

Quelles sont la nature et l'importance des infractions constatées au-dessus du Brabant flamand ?

Ne faudrait-il pas décourager les primes de kérosène accordées aux pilotes ?

Vu les accords intervenus, est-il normal que BIAC maintienne son recours contre l'arrêté de la Région bruxelloise relatif aux normes de bruit, recours pris comme prétexte par les compagnies aériennes pour ne pas payer les amendes dues pour infractions reconnues par le parquet ?

Qu'en est-il du respect de l'arrêté de 1954 interdisant le survol du Palais royal ?

Qu'en est-il des études en cours sur l'avenir de notre politique aéroportuaire et sur la répartition du trafic entre les aéroports régionaux ?

Qu'en est-il enfin des contacts avec les pays riverains en vue de synergies dans le cadre de l'Eurorégion ?

06.04 Willy Cortois (VLD): Il est heureux que le modèle de la concentration ait été abandonné, car

verbiedt over het Koninklijk Paleis te vliegen.

Met uw plan stijgt het aantal vluchten boven Brussel met 43.000 per jaar. Door op die manier te werk te gaan, zonder akkoord noch overleg, heeft u de regeringssolidariteit geschonden en ervoor gezorgd dat uw plan tot falen is gedoemd.

Ten slotte stuit de uitbreiding van de luchthaven van Brussel-Nationaal op sociologische en ecologische grenzen. Ik pleit geenszins voor de sluiting ervan maar, zoals de eerste minister zei, moet men nadenken over de manier waarop men de groei van het luchtverkeer kan opvangen. Daarbij kunnen buitenlandse voorbeelden als inspiratiebron dienen en kunnen wij met buurlanden praten en naar synergieën op Europees niveau zoeken.

Waarom heeft u de resultaten met betrekking tot het kadaster van de geluidshinder niet afgewacht ? Hoe staat het met de uitwerking ervan ? Waarom heeft u uw plan niet voorgelegd aan de ministerraad en aan het overlegcomité ? Heeft u bepaalde instructies aan Belgocontrol gegeven ? Heeft u overleg gepleegd met de Gewesten ?

Van welke aard en ernst zijn de inbreuken die boven Vlaams-Brabant werden vastgesteld ?

Moeten de kerosinepremies die aan piloten worden toegekend niet worden ontmoedigd ?

Is het gelet op de bereikte akkoorden normaal dat BIAC zijn beroep tegen het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de geluidsnormen handhaaft ? De luchtvaartmaatschappijen grijpen dat ingestelde beroep immers aan als voorwendsel om de boetes die zij verschuldigd zijn voor het plegen van door het parket erkende inbreuken niet te betalen.

Hoe zit het met de naleving van het besluit van 1954 dat vluchten boven het Koninklijk Paleis verbiedt ?

Hoe zit het met de aan de gang zijnde studies over de toekomst van ons luchthavenbeleid en over de spreiding van het luchtverkeer over de regionale luchthavens ?

Hoe zit het ten slotte met de contacten met de omliggende landen met het oog op de totstandkoming van samenwerkingsverbanden in het kader van de Euroregio ?

06.04 Willy Cortois (VLD): Gelukkig werd de concentratiegedachte verlaten. Ze werd immers

la population le ressentait comme une injustice. En outre, dans un Etat de droit, il importe de tenir compte de l'arrêt du 10 juin 2003 qui impose une dispersion des vols. Je m'abstiendrai de juger le plan du ministre avant de l'avoir étudié en détail. Néanmoins, la promptitude et la vigueur avec lesquelles certains le battent en brèche me surprend. La problématique de Zaventem est complexe et nous devons appréhender ce dossier avec prudence, tant sur le plan social que sur le plan économique. Je regrette que le ministre ait contacté la presse avant le Parlement. Ce n'est pas la procédure normale.

L'adoption de l'accord du gouvernement par le VLD ne doit pas m'empêcher de poser quelques questions politiques au sujet de ce plan. S'agit-il d'une proposition de discussion, d'une note personnelle ou d'une suggestion d'experts? Manifestement, il ne s'agit en tout cas pas encore d'une proposition du gouvernement.

Que compte faire le ministre à l'égard des intéressés et des groupes d'action divers? Outre BIAC, Belgocontrol et le département, d'autres acteurs sont-ils intervenus dans la mise en œuvre de ce plan, comme le cabinet du ministre, par exemple? Quelle tâche précise le ministre a-t-il confiée au groupe de travail? En effet, les résultats peuvent avoir été influencés par la description de la tâche. Existe-t-il à ce sujet un texte, une décision ou un arrêté?

Si le ministre fait *cavalier seul*, il risque d'être entraîné dans des discussions communautaires. Il me revient que la Région flamande n'a pas eu voix au chapitre, contrairement au ministre bruxellois de l'Environnement. Est-ce exact? Etant donné qu'il s'agit d'une question environnementale, il me paraît évident que le plan soit d'abord examiné avec les Régions.

L'atterrissage et le décollage des avions s'effectuent selon des règles spécifiques et dépendent des conditions météorologiques. La sécurité a-t-elle été suffisamment prise en considération?

Le ministre Anciaux a le mérite d'avoir confectionné un plan étayé qui aborde le problème dans son ensemble. Il y est question des vols de jour et des vols de nuit, du décollage et de l'atterrissage. Une répartition correcte des vols requiert l'utilisation maximale des différentes routes. Même le survol du palais royal est envisageable. Des accords ont-ils été conclus à ce propos au sein du gouvernement? Comment le ministre envisage-t-il la suite des négociations?

door de bevolking als onrechtvaardig ervaren. Bovendien moet in een rechtsstaat wel degelijk rekening worden gehouden met het arrest van 10 juni 2003 dat een spreiding van de vluchten oplegt. Ik beoordeel het plan van de minister niet vooraleer ik het grondig bestudeerd heb. Ik verbaas me echter over de snelle en harde kritiek van sommigen. De problematiek van Zaventem is complex en we moeten dit dossier zowel sociaal als economisch voorzichtig benaderen. Ik betreur dat de minister eerst de pers contacteerde, daarna pas het Parlement. Dat is geen normale gang van zaken.

Dat de VLD het regeerakkoord mee goedkeurde, belet mij niet enkele politieke vragen te stellen over dit plan. Betreft het een discussievoorstel, een persoonlijke nota of een voorstel van de deskundigen? Duidelijk is wel dat het nog geen regeringsvoorstel is.

Wat zal de minister ondernemen ten aanzien van de betrokkenen en de diverse actiegroepen? Waren er bij het tot stand komen van dit plan nog andere spelers dan BIAC, Belgocontrol en het departement, bijvoorbeeld het kabinet van de minister? Welke opdracht gaf de minister precies aan de werkgroep? De resultaten kunnen immers beïnvloed zijn door de omschrijving van die opdracht. Bestaat er daarvan een tekst, een besluit of regeringsbesluit?

Indien de minister *cavalier seul* speelt, dreigt hij in communautaire discussies te worden meegesleept. Het Vlaams Gewest had naar verluidt geen inspraak, de Brusselse leefmilieuminister wel. Is dat zo? Aangezien het hier over het leefmilieu gaat, lijkt het mij evident dat het plan eerst met de Gewesten zou worden besproken.

Vliegtuigen dalen en stijgen op volgens bepaalde regels en zijn afhankelijk van de weersomstandigheden. Werdt het veiligheidsaspect wel voldoende bekeken?

Het is de verdienste van minister Anciaux dat hij een deskundig plan heeft opgesteld, dat de problematiek globaal benadert. Het omvat zowel de dag- als de nachtvluchten, zowel het opstijgen als het landen. Een redelijke spreiding van de vluchten vergt een maximaal gebruik van de verschillende routes. Zelfs een vliegroute over het koninklijk paleis wordt mogelijk. Bestaan over dit alles afspraken binnen de regering? Hoe schat de minister de verdere evolutie en onderhandelingen

in?

06.05 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : Avant de répondre aux questions, j'aimerais vous présenter brièvement le plan par étapes ainsi que le plan de répartition. Dans le cadre du dossier des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem, nous devons prendre en considération deux documents : d'une part, l'arrêt de la Cour d'appel du 10 juin dernier, lequel repose sur une répartition maximale des nuisances et rejette intégralement le principe de la concentration et, d'autre part, l'accord de gouvernement, dont les fondements ne sont pas contraires à ceux de l'arrêt car il prévoit une répartition maximale des nuisances grâce à l'instauration d'un cadastre du bruit et à l'utilisation maximale des pistes.

Conformément à l'accord de gouvernement, une équipe d'experts de la BIAC a élaboré un plan par étapes concret. Le groupe de travail BRUNORR a déposé son rapport le 26 septembre. Ce rapport a été complété le 29 septembre. Dans le cadre de la procédure judiciaire en cours, le gouvernement était en effet contraint de déposer ses conclusions le 1^{er} octobre.

Le rapport propose un plan par étapes vers une répartition équitable. Il y est tenu compte de trois paramètres: la répartition par utilisation de piste, la répartition par utilisation de route et les procédures de décollage.

Dans les six zones situées dans les environs immédiats de l'aéroport, seule la répartition par utilisation de piste est possible, étant donné que le rayonnement n'est réalisable qu'à partir d'une altitude de 700 pieds et à partir d'une certaine distance de l'aéroport. Ces six zones sont: Haren-Diegem (1) au bout de la piste 25R, Zaventem (2), Sterrebeek-Wezembeek-Oppem (3), Erps-Kwerps (4), Steenokkerzeel (5) et Perk (6). Actuellement, les zones 1, 4 et 5 sont survolées continuellement durant la journée. La nuit, les zones 1, 3, 4 et 5 sont survolées. Les jours de semaine, le choix de pistes possibles est limité, ce qui mène à une concentration naturelle au-dessus des zones 1 (décollages) et 4 (atterrissages). Pour obtenir une répartition équilibrée des vols durant la nuit, il faut également survoler la zone 6. Il faut d'ailleurs utiliser l'ensemble des 6 zones pendant la nuit. La zone Haren-Diegem doit faire l'objet d'une compensation et aucun vol n'y sera donc organisé pendant le week-end.

Pour parvenir à une pondération scientifique des nuisances, il convient d'établir une distinction entre le jour et la nuit, les différents types d'avion et le

06.05 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Voor ik inga op de vragen wil ik een korte inleiding geven over het stappen- en spreidingsplan. In het dossier van de lawaaihinder rond de luchthaven van Zaventem moeten wij rekening houden met twee documenten: enerzijds het arrest van het hof van beroep van 10 juni ll., dat uitgaat van een maximale spreiding van de hinder en het principe van de concentratie volledig verwerpt, en anderzijds het regeerakkoord, waarvan de uitgangspunten niet in strijd zijn met die van het arrest, daar het voorziet in een maximale spreiding met behulp van een geluidskadaster en een maximaal gebruik van de pistes.

Overeenkomstig het regeerakkoord heeft een team experts van BIAC een concreet stappenplan uitgewerkt. De werkgroep Brunorr heeft op 26 september haar rapport ingediend. Het rapport werd op 29 september vervolledigd. In het kader van de lopende rechtszaak was de regering immers verplicht haar conclusies in te dienen op 1 oktober.

Het rapport tekent een stappenplan naar een billijke spreiding uit. Daarbij wordt rekening gehouden met drie parameters: spreiding door baangebruik, spreiding door routegebruik en de opstijgprocedures.

In de zes zones in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven is enkel spreiding door baangebruik mogelijk, aangezien de uitwaaiëring pas mogelijk is vanaf een hoogte van 700 voet en vanaf een bepaalde afstand vanaf de luchthaven. Deze zes zones zijn: Haren-Diegem (1) aan het einde van baan 25R, Zaventem (2), Sterrebeek-Wezembeek-Oppem (3), Erps-Kwerps (4), Steenokkerzeel (5) en Perk (6). Op dit ogenblik worden zones 1, 4 en 5 overdag voortdurend overvlogen. 's Nachts worden zones 1, 3, 4 en 5 overvlogen. Op weekdays zijn er weinig keuzes mogelijk in baangebruik, wat leidt tot een natuurlijke concentratie over zones 1 (opstijgende vluchten) en 4 (landingen). Voor een evenwichtige spreiding 's nachts moet ook zone 6 overvlogen worden. Tijdens de nacht moeten trouwens alle zes zones gebruikt worden. Haren-Diegem moet gecompenseerd worden door er geen vertrekken te organiseren in het weekeinde.

Om tot een wetenschappelijke weging te komen van de hinder moet rekening worden gehouden met het verschil tussen nacht en dag, het type vliegtuig,

décollage et l'atterrissage. Une dispersion équitable doit être basée sur une pondération des vols et non pas uniquement sur le nombre de vols. Dans le cadre de la pondération, un vol de nuit est assimilé à dix vols de jour et un vol en soirée à 3,17 vols de jour. Ces chiffres constituent la norme européenne. Avec le *quota count* (c.-à-d. la quantité de bruit générée par les avions), ils permettent de parvenir à une pondération scientifique. Un schéma a été établi sur cette base en vue d'une répartition maximale de l'utilisation des pistes permettant un meilleur équilibre entre les zones. La plus grande concentration de vols reste localisée au-dessus de la région de Haren-Diegem, les nuisances étant néanmoins ramenées de 48 pour cent (la situation qui prévalait avant l'entrée en fonction du gouvernement actuel) à 31 pour cent. Pour compenser la zone 1, le BRUNORR estime que tous les vols de nuit devraient transiter par les zones 3 et 6.

Etant donné que tous les vols survolant la Région bruxelloise décollent de la piste 25R et que tous ces vols passent au-dessus de Haeren-Diegem, la diminution des nuisances à Haeren-Diegem mènera dans les faits à une diminution des nuisances de 20% en région bruxelloise.

Le gouvernement a demandé une répartition correcte des vols autour de l'aéroport. Toute cette zone est située en plein territoire flamand. Une diminution des vols dans une zone pénalise automatiquement une autre zone qui est également située en Flandre. Ce principe de répartition correcte s'applique également à Bruxelles. J'espère que la solidarité sera de mise tant à Bruxelles qu'en Flandre.

La dispersion vers des zones situées en dehors des six zones sera réalisée par une utilisation diversifiée des pistes et des routes. Plus le nombre de pistes utilisées pour le décollage est grand, plus le nombre de routes utilisables est important. L'atterrissage n'est pas concerné par cette mesure car il est obligatoirement concentré dans un couloir restreint.

Simultanément, toutes les concentrations de vols de nuit seront supprimées et les points de concentration seront remplacés par des routes en éventail à partir d'une hauteur minimale. Les nouvelles routes seront en principe mises en service à partir de janvier et de mars de l'année prochaine.

Nous avons essentiellement demandé à Brunorr de mettre en œuvre l'accord de gouvernement. Le point de départ de ces travaux était évidemment le

en of het om opstijgen of landen gaat. De billijke spreiding moet gebaseerd zijn op de gewogen vluchten, en niet louter op het aantal vluchten. In de weging wordt één nachtvlucht gelijkgesteld met tien dagvluchten, en één vlucht 's avonds met 3,17 vluchten overdag. Deze cijfers worden Europees als norm gebruikt. Samen met de *quota count* (d.w.z. de hoeveelheid lawaai dat de vliegtuigen produceren) laten zij toe tot een wetenschappelijke weging te komen. Op basis daarvan werd een schema opgesteld voor een maximale spreiding in baangebruik, zodat een beter evenwicht tussen de zones bekomen wordt. Daarbij gaat nog steeds de grootste concentratie vluchten over Haren-Diegem, maar daalt de belasting daar toch van 48 procent (de situatie van vóór het aantreden van deze regering) naar 31 procent. Om zone 1 te compenseren zouden volgens BRUNORR alle nachtvluchten over zones 3 en 6 moeten gaan.

Aangezien alle vluchten over het Brusselse Gewest opstijgen via baan 25R en deze vluchten allemaal over Haren-Diegem gaan, leidt de vermindering van de hinder in Haren-Diegem in de praktijk ook tot een vermindering in het Brussels Gewest met 20 procent.

De regering vroeg een correcte spreiding van de vluchten rond de luchthaven. Rond deze luchthaven ligt overal Vlaams grondgebied. Een vermindering van vluchten in één zone gaat zodoende ten koste van een andere zone die ook in Vlaanderen ligt. Ook voor Brussel geldt hetzelfde principe van de correcte spreiding. Zowel in Brussel als in Vlaanderen verwacht ik dus enige solidariteit.

De spreiding naar de gebieden buiten de zes zones wordt geregeld via een gediversifieerd gebruik van banen en routes. Hoe meer banen er gebruikt worden om op te stijgen, hoe meer routes er kunnen worden gebruikt.

Het landen valt buiten deze regeling, want het landen is noodzakelijkerwijs geconcentreerd binnen een kleine strook.

Tegelijkertijd worden alle geconcentreerde nachtroutes afgeschaft en worden de concentratiepunten vervangen door uitwaaiende routes vanaf een minimumhoogte. De nieuwe routes worden in principe van kracht vanaf januari en maart volgend jaar.

Aan Brunorr werd in essentie gevraagd het regeerakkoord te realiseren. Het vertrekpunt hierbij was vanzelfsprekend het geluidskadaster. De

cadastre du bruit. Ce document permet de comparer les données chiffrées des contours de bruit des différentes communes et des quartiers

Vingt cartes, représentant la situation avant et après l'accord de gouvernement, ont été dressées. Les nouvelles routes seront encore examinées et évaluées au moyen d'un cadastre du bruit avant d'être mises en service.

Le rapport de Brunorr a été validé par Eurocontrol, qui fait tout de même autorité au niveau international sur le plan de la sécurité et de la santé. Tout un panel de spécialistes a participé au groupe de travail. Volontairement, mon cabinet s'est abstenu d'intervenir dans les travaux.

Les nouveaux itinéraires en préparation seront finalisés pour la fin du mois sur la base du modèle de l'INM et des entretiens organisés à ce propos avec mes collègues au sein du gouvernement et avec les Régions.

En termes de nuisances sonores, l'adaptation des procédures de vol implique une amélioration qui concerne tous les riverains. Ainsi, l'angle de décollage obligatoire sera augmenté. Les autres mesures d'accompagnement visent à limiter les nuisances.

Il est également prévu de créer un institut de contrôle indépendant chargé de contrôler l'exécution du plan de répartition.

Le désenclavement de l'aéroport ne figure en effet pas dans l'accord de gouvernement. L'accord pose un certain nombre de balises. Il convient bien évidemment d'œuvrer au développement du RER et du réseau à grande vitesse ainsi qu'à la collaboration entre la SNCB et les sociétés régionales de transport. Pour ma part, le produit de la privatisation de BIAC devrait être affecté par priorité au raccordement de l'aéroport au rail.

Les défenseurs de la périphérie nord ont fait toutes les démarches nécessaires afin que les procédures judiciaires relatives à l'astreinte puissent avoir lieu. La cour d'appel a fixé la date des plaidoiries au 15 octobre, ce qui est très rapide. L'Etat belge a introduit un pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles. Tant que la cour de cassation n'annule pas l'arrêt, celui-ci reste d'application.

L'arrêt de la cour de cassation correspond en grande partie aux dispositions du nouvel accord de gouvernement, que j'ai évidemment l'intention de mettre en œuvre. Toutefois, ce n'est pas une raison

cijfers van de geluidscontouren van de verschillende gemeenten en wijken kunnen met elkaar worden vergeleken via dit geluidskadaster.

Er zijn twintig kaarten gemaakt met de situatie van voor het regeerakkoord en de situatie erna. De nieuwe routes zullen nog worden besproken en geëvalueerd aan de hand van een geluidskadaster vooraleer ze worden opgestart.

Het Brunorr-rapport werd gevalideerd door Eurocontrol., toch een internationaal gezag op het vlak van veiligheid en gezondheid. Allerlei deskundigen zaten in de werkgroep. Mijn kabinet werd er bewust niet bij betrokken.

De nieuwe routes die nu worden uitgetekend komen aan het einde van de maand tot stand op basis van het INM-model en de gesprekken die ik hierover zal hebben binnen de regering en met de Gewesten.

De aanpassing van de vliegprocedures moet qua geluidshinder een verbetering inhouden voor alle omwonenden. Zo wordt de verplichte opstijghoek verhoogd. De andere begeleidende maatregelen zijn geluidsbeperkende maatregelen

Ook wordt er een onafhankelijk controle-instituut in het leven geroepen om de uitvoering van het spreidingsplan te controleren.

De ontsluiting van de luchthaven staat inderdaad niet in het regeerakkoord. Dat akkoord zet enkel de bakens uit. Uiteraard moet er worden gewerkt aan onder andere het GEN, het HST-netwerk en aan de samenwerking tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen. Ik ben ervoor gewonnen om de opbrengst van de privatisering van BIAC bij voorkeur te gebruiken voor de aansluiting van de luchthaven op het spoor.

De actievoerders van de Noordrand hebben alle noodzakelijke stappen gezet om de gerechtelijke procedures over de dwangsom te laten doorlopen. De pleitdatum is door het hof van beroep vastgelegd op 15 oktober, wat erg snel is. De Belgische Staat heeft cassatieberoep ingesteld tegen het arrest van het hof van beroep van Brussel. Zolang het Hof van Cassatie het arrest niet verbreekt, blijft het gelden.

Het arrest van het hof van beroep loopt voor een groot deel gelijk met het nieuwe regeerakkoord, dat ik uiteraard wil uitvoeren. Dat is echter geen reden om het cassatieberoep in te trekken.

pour renoncer au pourvoi en cassation.

(En français) En ce qui concerne le survol du Palais royal, ou plus exactement du Domaine royal, il existe un arrêté royal qui l'interdit, sauf exceptions *ad hoc*. Si le survol devient fréquent ou systématiquement autorisé, on modifiera l'arrêté.

Je transmettrai la question relative aux investissements en matière aéroportuaire à mon collègue, M. Vande Lanotte, qui est compétent pour Biac.

(En néerlandais) Le dossier des vols de nuit ne constitue nullement un dossier communautaire. La discussion ne porte pas sur le fait de savoir si les personnes victimes de nuisances sonores sont flamandes ou bruxelloises, mais sur une répartition équitable desdites nuisances. Il est exact qu'un allègement des nuisances au-dessus de Haren entraînera également des effets positifs pour Bruxelles. Dans ce dossier, les discours sont souvent hypocrites, comme si d'autres zones n'étaient pas survolées. Notre objectif ne saurait être de priver de sommeil un maximum de personnes. Dans ce cas, le survol du pentagone est déjà exclu d'avance.

La Cour d'appel a interdit la référence au critère de densité démographique. Une répartition parfaite est toutefois impossible sur le plan technique. Compte tenu de l'impossibilité d'élaborer une autre construction pour les vols de jour en semaine, une zone sera forcément soumise à des nuisances importantes. Je refuse de compenser ces nuisances uniquement la nuit, mais il est envisageable de faire en sorte que cette zone ne soit jamais survolée pendant la journée le week-end ainsi que pendant un certain nombre de nuits. Il est invraisemblable que M. de Donnée produise de tels chiffres.

La formule de deux vols par nuit est réalisable à une plus grande distance de l'aéroport, avec un plafond de 25.000 vols de nuit par an.

Les routes seront établies sur la base du deuxième cadastre du bruit. Il existe bel et bien un cadastre du bruit détaillé.

Compte tenu des impératifs de sécurité, le côté sud-est du domaine royal est susceptible d'être survolé. Une partie des vols passerait donc au-dessus d'une région faiblement peuplée.

J'ai demandé à des experts si certains vols ne pourraient pas passer par Alost, voire par Gand

(Frans) Er bestaat een koninklijk besluit dat vluchten boven het Koninklijk Paleis, of meer bepaald het Koninklijk Domein, verbiedt, behalve uitzonderingen *ad hoc*. Als zulks zich frequent zou voordoen of stelselmatig zou worden toegestaan, dan zal het besluit worden gewijzigd.

Ik zal de vraag met betrekking tot de investeringen in de luchthaveninfrastructuur bezorgen aan mijn collega, minister Vande Lanotte, die bevoegd is voor BIAC.

(Nederlands) Het dossier van de nachtvluchten is geen communautair dossier. De discussie moet er niet over gaan of gehinderden Vlamingen dan wel Brusselaars zijn, maar over een eerlijke spreiding boven alle gehinderde hoofden. Haren ontlasten heeft ook positieve gevolgen voor Brussel, dat klopt. De discussie wordt vaak hypocriet gevoerd, alsof de andere zones geen vliegtuigen te verwerken krijgen. De bedoeling kan gewoon niet zijn om zoveel mogelijk mensen wakker te maken. Over de vijfhoek vliegen is dan bij voorbaat al uitgesloten.

Het hof van beroep heeft het criterium van de bevolkingsdichtheid verboden. Een perfecte spreiding is echter technisch niet haalbaar. Omdat het niet mogelijk is een andere constructie op te zetten voor dagvluchten in de week, komt er vanzelf een zwaar belaste zone. Ik weiger die belasting enkel 's nachts te compenseren, maar het is wel mogelijk deze zone in het weekend overdag vrij van vluchten te houden en ook een aantal nachten. Het is onvoorstelbaar dat de heer de Donnée met dergelijke cijfers komt aanzetten.

Twee vluchten per nacht is realiseerbaar op grotere afstand van de luchthaven met een plafond van 25.000 nachtvluchten per jaar.

De routes zullen op basis van het tweede geluidskadaster worden gemaakt. Er is wel degelijk een heel uitgebreid geluidskadaster.

Het Koninklijk Domein kan, rekening houdend met de veiligheidsvoorschriften, aan de zuidoostelijke zijde overvlogen worden. Een deel van de vluchten gaat dan over een heel weinig bevolkt gebied.

Ik heb de experts gevraagd of er vluchten via Aalst of zelfs Gent mogelijk zijn, maar dat gaat niet

mais c'est impossible car d'autres itinéraires y passent déjà. omdat daar al andere routes liggen.

Le plan présenté ne sera pas le dernier. Les routes, en particulier, feront encore l'objet de longues concertations, notamment avec les Régions.

Dit plan is niet het einde. In het bijzonder over de routes zal er nog uitgebreid overleg volgen, onder meer met de Gewesten.

Les mesures d'isolation seront limitées à une zone bien déterminée autour des extrémités du tarmac.

De isolatiemaatregelen worden beperkt tot een welbepaalde zone rond de uiteinden van de tarmac.

Je n'ai pas fait examiner la possibilité d'installer un ILS (Instrumental Landing System) car j'estime qu'un tel dispositif transformerait Zaventem en aéroport fantôme. Quant à un prolongement jusqu'à Louvain, il est politiquement irréaliste.

Ik heb niet laten onderzoeken of er boven Zaventem een ILS (*Instrumental Landing System*) moet komen, want dat zou er een spookluchthaven van maken. Een verlenging naar Leuven toe is dan weer politiek onhaalbaar.

Il faut nommer aussitôt que possible, c'est-à-dire avant la fin de ce mois, un médiateur néerlandophone.

Er moet zo snel mogelijk - binnen de maand - een Nederlandstalige ombudsman komen.

Les avions décolleront en direction de Mons le samedi et dans celle de la périphérie est le dimanche. A Erps-Kwerps, les nuisances diminueront de 30 pour cent.

Zaterdag wordt er opgestegen in de richting van Bergen, zondag in die van de Oostrand. In Erps-Kwerps zal de hinder met 30 procent dalen.

Le plan tient compte des conditions climatiques. Les atterrissages par la périphérie est ne sont pas la meilleure solution mais ils sont inévitables dans 8 à 10 pour cent des cas. Au moins, cette fois, nous avons prévu un système de compensations.

Het plan houdt rekening met de weersomstandigheden. Landen boven de Oostrand is niet ideaal, maar in 8 à 10 procent van de gevallen onvermijdelijk. Er werd nu tenminste voorzien in een compensatieregeling.

J'ai conçu ce plan dans le respect de l'accord de gouvernement, lequel se fonde sur les accords du 24 janvier 2003.

Bij de uitwerking van dit plan heb ik het regeerakkoord gevolgd, en dat gaat terug op de akkoorden van 24 januari 2003.

Les chiffres avancés par M. de Donnée ne sont pas corrects. Lorsqu'on recourt à des moyennes, il faut se rappeler qu'elles sont calculées sur l'ensemble de l'année. Il est toutefois exact que les infractions aux plans de dispersion n'ont pas été sanctionnées assez fermement à ce jour. Désormais, la même organisation ne pourra plus être juge et partie.

De cijfers die de heer de Donnée aanhaalde, zijn niet correct. Bij gemiddelden moet men in aanmerking nemen dat die berekend zijn over het hele jaar. Het is wel juist dat tot nu toe de inbreuken op de spreidingsplannen niet kordaat genoeg werden bestraft. Voortaan mag één organisatie niet rechter en partij zijn.

Je me suis juré d'échafauder un plan d'avenir pour Zaventem dans un délai de quelques années. J'ai chargé BIAC de réaliser une étude économique et demanderai à mes collègues des Affaires sociales et de l'Environnement de faire réaliser de leur côté une étude sur les aspects « santé » et « environnement »². Nous consulterons aussi la population et les pouvoirs locaux.

Voor een toekomstplan voor Zaventem heb ik mezelf een jaar gegeven. Ik heb een economische studie besteld bij BIAC en zal aan mijn collega's Demotte en Van den Bossche vragen om te zorgen voor een studie in verband met gezondheid en leefmilieu. We zullen ook de bevolking en de lokale besturen consulteren.

Il va de soi que l'intégration européenne est fondamentale pour ce plan d'avenir. Je rappelle que non loin de Zaventem se trouvent quatre grands aéroports.

Vanzelfsprekend is het Europese perspectief essentieel voor het toekomstplan. Op korte afstand liggen er vier grote luchthavens.

J'espère régler la question des taxes avant le mois

Ik hoop de kwestie van de taksen tegen april te

d'avril. Eventuellement en adressant à BIAC des instructions ministérielles.

En ce qui concerne la capacité de Zaventem, nous avons fixé une limite claire aux vols de nuit. Le jour, une extension est peut-être envisageable. Mais la croissance de notre aéroport national ne saurait être infinie. Il est en effet situé dans une des zones les plus densément peuplées au monde. J'attends les résultats de l'étude. Cette problématique doit faire l'objet d'une longue concertation.

Il eût effectivement mieux valu que je m'adresse d'abord aux membres de la commission avant de m'entretenir avec la presse. Je plaide coupable.

Le plan que je vous présente repose sur une proposition rédigée par des experts. J'en assume la responsabilité politique. J'espère parvenir à un accord avant la fin octobre, après avoir poursuivi mes consultations au sujet des itinéraires. Dans cette optique, je demanderai à l'ensemble du gouvernement de me soutenir, ce qui ne signifie pas que j'entende me soustraire à mes responsabilités.

Une évaluation fondée sur un réseau de mesure plus étendu qu'auparavant est prévue.

Brunorr a estimé qu'aucune des propositions de mon cabinet n'était réalisable.

Les premières routes sont prévues pour janvier, la deuxième série pour le mois de mars, les mesures d'accompagnement pour le début du mois d'avril et les investissements à long terme pour les années 2005 et 2010.

06.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Quel est le statut du plan du ministre? Après l'intervention de M. de Donnée, il apparaît qu'il n'y a pas eu de concertation avec les gouvernements des entités fédérées. Ce plan n'a donc aucun statut. C'est également ce qui ressort de l'interview du premier ministre Verhofstadt publiée aujourd'hui dans le *Financieel Economische Tijd*. Le ministre a donc agi prématurément. C'est manquer de bon sens que de diffuser des informations sans être assuré du soutien du gouvernement. Il dit en assumer l'entière responsabilité politique. Nous verrons s'il tiendra encore le même discours lorsque le plan aura été totalement rejeté.

En outre, le ministre reste très évasif en ce qui concerne les chiffres. Il n'en fournit pas et se borne à citer des pourcentages, ce qui ne va pas de soi car les chiffres permettent de bien mieux comprendre la situation.

regelen. Dat kan via een ministeriële instructie aan BIAC.

Wat de capaciteit van Zaventem betreft, hebben we een duidelijke grens gesteld voor de nachtvluchten. Overdag is er misschien nog uitbreiding mogelijk, maar er zijn grenzen aan de groei. De nationale luchthaven bevindt zich in een van de dichtstbevolkte gebieden ter wereld. Ik wacht de resultaten van de studie af. Over dit onderwerp is diepgaand overleg nodig.

Het was inderdaad beter geweest eerst naar de commissie te stappen en dan pas naar de pers. Ik pleit schuldig.

Het plan is een voorstel van deskundigen waarvoor ik de politieke verantwoordelijkheid draag. Ik hoop eind oktober een akkoord te bereiken, na verder overleg over de routes, en zal daarvoor de steun van de hele regering vragen. Dat wil niet zeggen dat ik mijn verantwoordelijkheid ontloop.

Er is voorzien in een evaluatie op basis van een uitgebreider meetnet dan voorheen.

Brunorr vond alle voorstellen van mijn kabinet onuitvoerbaar.

De eerste routes worden gepland voor januari, de tweede reeks voor maart, de begeleidende maatregelen voor begin april en de investeringen op lange termijn voor 2005 en 2010.

06.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wat is het statuut van dit plan van de minister? Na de interventie van collega de Donnée blijkt dat er geen overleg is geweest met de regeringen van de deelstaten, dus dit plan heeft geen statuut. Dat blijkt ook uit het interview met eerste minister Verhofstadt vandaag in de *Financieel Economische Tijd*. De minister is dus voorbarig geweest. Het is onverstandig iets naar buiten te brengen zonder ruggensteun van de regering. Hij zegt er de volle politieke verantwoordelijkheid voor te dragen. We zullen zien of hij dat nog zegt wanneer het plan integraal zal worden afgeketst.

Verder blijft de minister erg vaag op het vlak van de cijfers. We krijgen geen cijfers, maar alleen percentages, wat niet vanzelfsprekend is, want cijfers bieden een veel beter inzicht in de situatie.

Le ministre ne mentionne pas non plus le calendrier relatif à la partie de la concentration qui subsiste.

06.07 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le système ILS sera mis en œuvre en 2005. Je ne sais rien pour ce qui est de la route des taxis mais, en tout état de cause, l'intention est d'investir.

06.08 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): A ce moment-là, la piste 25L sera mise en service et, en conséquence, la répartition sera meilleure.

06.09 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Dans cette hypothèse, nous serons face à une autre situation, avec d'autres conséquences en ce qui concerne le décollage et l'atterrissage.

06.10 Inge Vervotte (CD&V): Si le plan du ministre est notamment fondé sur le jugement de la cour d'appel de Bruxelles, pourquoi encore se pourvoir en cassation contre cet arrêt ? C'est là une démarche contradictoire.

Quel est le statut du plan du ministre ?

Le ministre peut-il fournir des chiffres spécifiques sur les vols de nuit et préciser si les 3,2 vols au-dessus de Bruxelles sont ou non maintenus ?

06.11 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Si je retirais ce pourvoi en cassation, je me retrouverais confronté à une réalité politique rendant un plan de dispersion efficace impossible. La BIAC et Belgocontrol sont favorables au plan de dispersion et l'utilisent dans le cadre de leurs litiges juridiques.

06.12 François-Xavier de Donnea (MR): M. Anciaux a été maladroit: il n'aurait pas dû sortir de plan sans cadastre du bruit établi en fonction de la situation future et il aurait dû couvrir ses arrières en passant par le gouvernement ou un de ses cénacles. Cette maladresse rendra plus difficile la réalisation de ce qu'il y a de bon dans son plan.

Il faudrait pouvoir distinguer entre les vols de nuit et les vols de jour en tenant compte des week-ends.

Il faudra me démontrer que la réintroduction de la "Route Chabert" ne signifie pas des milliers de vols en plus. On a cité le chiffre de 43.000.

Voler au-dessus de lieux symboliques, c'est une

Daarnaast zegt de minister ook niets over de timing voor het stuk concentratie dat blijft bestaan.

06.07 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het ILS komt er in 2005 en wat de taxiweg betreft heb ik geen idee, maar het is in elk geval de bedoeling om investeringen te doen.

06.08 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dan komt 25L in gebruik en zal er dus een betere spreiding zijn.

06.09 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dan doet zich een andere situatie voor, met andere gevolgen wat het stijgen en landen betreft.

06.10 Inge Vervotte (CD&V): Als het plan van de minister onder meer is gebaseerd op de uitspraak van het hof van beroep te Brussel, waarom dan nog in cassatie in gaan tegen dat arrest? Dat is tegenstrijdig.

Welke status heeft het plan van de minister?

Kan de minister specifieke cijfers geven over de nachtvluchten en meedelen of de 3,2 vluchten boven Brussel al dan niet behouden blijven?

06.11 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Indien ik de cassatievoorziening zou intrekken, zou ik terechtkomen in een politieke realiteit die het onmogelijk maakt om een goed spreidingsplan te realiseren. BIAC en Belgocontrol zijn voor het spreidingsplan en ze hanteren het in hun juridische geschillen.

06.12 François-Xavier de Donnea (MR): Minister Anciaux speelde het spel niet zo handig: hij had het plan niet bekend mogen maken zolang hij niet over een kadaster van de geluidshinder beschikte op basis van de toekomstige overlastsituatie en hij had zijn zijflanken moeten indekken door via de regering of een van haar cenakels te werken. Die uitschuiver zal de uitvoering van de positieve elementen uit zijn plan bemoeilijken.

Er zou een onderscheid tussen dag- en nachtvluchten mogelijk moeten zijn, waarbij rekening wordt gehouden met de weekends.

Ik kreeg ook graag het bewijs dat de herinvoering van de route-Chabert niet betekent dat er duizenden vluchten bijkomen. Ik hoorde in dat verband spreken over 43.000 vluchten.

Sinds er bomvliegertuigen bestaan, is het overvliegen

erreur depuis l'invention des avions-bombes.

La Cour d'appel a rendu son avis. La dispersion doit tenir compte de certains critères. Rien n'empêche la Cour d'appel de tenir compte de la densité.

Je crains que votre plan fasse beaucoup d'ingrats et beaucoup de mécontents.

L'ouverture de la discussion sur les vols de nuit a été, en son temps, une erreur. On a réveillé des démons. Vous prenez des risques en vous engageant dans ce dossier. Je resterai extrêmement critique tant que vous ne m'aurez pas rassuré et qu'un véritable débat ne sera pas instauré avec les deux Régions.

Vous le savez, le débat n'est pas pour moi communautaire et il est clair qu'il faut partager les charges mais il faut également songer à les répartir équitablement.

06.13 Willy Cortois (VLD): Dans les années 1996-1998, le nombre de mouvements aériens était bien plus important qu'aujourd'hui, mais on en parlait beaucoup moins. A l'époque, on estimait manifestement que l'aéroport n'occasionnait pas uniquement des nuisances mais présentait également des avantages. Il ne faut pas laisser les nouveaux venus, qui veulent rompre le consensus social pour des raisons politiques, prendre la direction des opérations.

En tant que parrain du projet, le ministre doit prendre à cœur sa mission. Il ne doit pas seulement discuter avec les mandataires, il doit également rencontrer les comités d'action. Il importe aussi que les autorités fédérales et régionales soutiennent suffisamment la proposition.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "les projets de construction d'un nouvel aéroport (inter)-national" (n° 74)
- M. Olivier Chastel au premier ministre sur "la déclaration du premier ministre sur la création d'un second aéroport national" (n° 75)
- Mme Inge Vervotte au premier ministre sur "un deuxième Aéroport National" (n° 78)
- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la création d'un nouvel aéroport national à Chièvres" (n° 116)
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "la proposition tendant à permettre à la BIAC

van symbolische plaatsen potentieel gevaarlijk.

Het hof van beroep heeft uitspraak gedaan: bij de spreiding dient rekening te worden gehouden met bepaalde criteria. Niets belet dan ook dat de bevolkingsdichtheid hierin een rol speelt.

Ik vrees dat uw plan op heel wat ondankbaarheid en ontevredenheid zal worden onthaald.

Zij die indertijd de discussie over de nachtvluchten hebben geopend, hebben een fout begaan. Zij hebben demonen wakker gemaakt. U neemt risico's wanneer u zich in dit dossier engageert. Ik zal uiterst kritisch blijven zolang u mij niet heeft gerustgesteld en er geen volwaardig debat met de beide Gewesten is aangegaan.

U weet dat dit debat voor mij niet gaat over communautaire gevoeligheden. Het is duidelijk dat de lasten dienen te worden verdeeld, maar dit dient op een billijke manier te gebeuren.

06.13 Willy Cortois (VLD): In de jaren 1996-1998 was er veel meer vliegbeweging dan nu, maar er werd minder over gesproken. Men beseftte toen blijkbaar dat er naast last ook voordeel was. Men mag zich niet laten leiden door nieuwelingen die om politieke redenen de maatschappelijke consensus doorbreken.

De minister moet zijn taak als peter van het project ter harte nemen. Hij moet niet alleen praten met mandatarissen, maar ook met de actiegroepen. Het is eveneens van groot belang dat het voorstel voldoende wordt gesteund door de federale en gewestelijke overheden.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de eerste minister over "de plannen voor de bouw van een nieuwe (inter)nationale luchthaven" (nr. 74)
- de heer Olivier Chastel aan de eerste minister over "de uitspraken van de eerste minister over de bouw van een tweede nationale luchthaven" (nr. 75)
- mevrouw Inge Vervotte aan de eerste minister over "een tweede nationale luchthaven" (nr. 78)
- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "de vestiging van een nieuwe nationale luchthaven in Chièvres" (nr. 116)
- de heer Willy Cortois aan de eerste minister

d'ouvrir un second siège d'exploitation" (n° 118)
- M. Louis Smal au premier ministre sur "la possibilité de créer un second aéroport national en Belgique" (n° 196)

(La réponse sera donnée par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

07.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le 13 septembre dernier, le premier ministre a annoncé que BIAC avait reçu pour instruction de réaliser une étude concernant le site d'un deuxième aéroport. Cette initiative s'inscrit dans la droite lignée des concessions à la Wallonie.

Le deuxième aéroport fait-il l'objet d'un consensus au sein du gouvernement ? Le premier ministre a-t-il confié cette mission à BIAC après concertation avec le ministre de la Mobilité ?

Le Parlement peut-il obtenir une copie de la commande faite à BIAC et des études éventuelles concernant la viabilité économique d'un deuxième aéroport ? Comment BIAC a-t-elle accueilli cette demande ?

Quelle est la capacité maximale de Zaventem et quand sera-t-elle atteinte ?

J'aimerais obtenir des informations sur l'augmentation du trafic aérien qui découlerait éventuellement de l'élargissement de l'Union européenne. Sur quoi le premier ministre fonde-t-il son assertion selon laquelle DHL va doubler ses activités ?

Le nouvel aéroport se concentrera-t-il sur le transport de passagers ou sur le fret ?

Quelle pourra encore être la rentabilité de Zaventem avec la concurrence assassine d'un aéroport ultramoderne situé à 100 km de distance ? Faut-il voir dans cette revendication wallonne la raison pour laquelle l'aéroport de Zaventem n'est pas encore desservi par une liaison TGV ?

Quand les travaux débiteront-ils et quand l'aéroport sera-t-il opérationnel ? Quel sera l'apport de cet aéroport en termes d'emploi ?

Quel est le coût du projet ? Quels groupes privés sont-ils intéressés par les investissements ? Du capital public français est-il également investi ? Qui dirige les négociations ?

Au fond, le gouvernement fédéral est-il bien

over "het voorstel om BIAC een tweede exploitatiezetel te laten opstarten" (nr. 118)
- de heer Louis Smal aan de eerste minister over "de mogelijke opening van een tweede nationale luchthaven in België" (nr. 196)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)

07.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op 13 september jongstleden kondigde de eerste minister aan dat Biac de opdracht had gekregen een studie te maken over de vestigingsplaats voor een tweede luchthaven. Zo een tweede luchthaven past helemaal in de reeks toegevingen aan Wallonië.

Bestaat er een consensus in de regering over de tweede luchthaven? Heeft de eerste minister de opdracht aan Biac gegeven na overleg met de minister van Mobiliteit?

Kan het Parlement een kopie krijgen van de opdracht aan Biac en van eventuele studies over de economische haalbaarheid van een tweede luchthaven? Hoe heeft Biac gereageerd op de opdracht?

Wat is de maximale capaciteit van Zaventem en wanneer zal die bereikt zijn?

Graag had ik informatie over de verhoging van het luchtverkeer, mogelijk door de uitbreiding van de Europese Unie. Waarop heeft de eerste minister de bewering gebaseerd dat DHL zijn activiteiten zal verdubbelen?

Zal de nieuwe luchthaven zich op vracht- of passagiersvervoer toespitsen?

Hoe rendabel zal de luchthaven van Zaventem nog kunnen zijn met de moordende concurrentie van een hypermoderne luchthaven op 100 km afstand? Verklaart de Waalse eis om een luchthaven niet waarom er nog geen HST-verbinding is in Zaventem?

Wanneer zal de eerste spadensteek worden gezet en wanneer zal de luchthaven operationeel zijn? Wat levert die luchthaven op voor de werkgelegenheid?

Wat is het kostenplaatje van dit project? Welke privé-groepen zijn geïnteresseerd in investeringen? Wordt ook Frans overheidskapitaal geïnvesteerd? Wie voert de onderhandelingen?

Is de federale regering eigenlijk wel bevoegd voor

compétent pour la construction d'un aéroport ?

07.02 Olivier Chastel (MR) : Lors de l'inauguration de la foire de Gand, le premier ministre a fait part - sans le nommer - de son souhait de voir l'aéroport de Chièvres devenir le second aéroport de Bruxelles. Une fois de plus, ce projet est évoqué sans fondement fiable, en guise d'appel du pied adressé à BIAC, qui a cependant déjà fait savoir par ailleurs que cette hypothèse ne peut être retenue ni à court ni à moyen terme.

L'enjeu se pose en termes de capacité de développement de l'aéroport, en présence de l'intention annoncée de DHL d'augmenter ses activités. Rien n'indique cependant que Bruxelles-National ne disposerait pas de l'infrastructure nécessaire et qu'il conviendrait de programmer la délocalisation de DHL dans le Hainaut.

La conjoncture, qui est actuellement loin d'être favorable à un développement des infrastructures aéroportuaires, se retourne d'ici la fin de l'occupation de l'aéroport de Chièvres par l'armée américaine, en 2010. Mais faut-il à ce point anticiper sans savoir si le principal intéressé - DHL - est favorable à une délocalisation ?

Quel est l'objectif poursuivi par le premier ministre en faisant cette déclaration ? Dispose-t-il d'études favorables à cette option et, si oui, quelles sont-elles ? Pouvez-vous nous éclairer sur ce que l'on peut encore envisager comme extension de l'aéroport de Bruxelles-National ?

07.03 Inge Vervotte (CD&V) : Il semble que ce pays, qui n'a pas même l'ambition de posséder sa propre compagnie aérienne, envisage la construction d'un deuxième aéroport national ! Vu l'actuelle capacité excédentaire, une telle étude ne constitue assurément pas une priorité pour BIAC. Quel est d'ailleurs le taux actuel d'occupation de la nouvelle jetée A à Zaventem ?

BIAC réalise-t-il cette étude sur propres moyens et en y affectant son propre personnel ? BIAC prend-il en considération toutes les possibilités, y compris une implantation en Flandre ? Ce scénario s'inscrit-il dans un contexte européen ou s'agit-il d'une initiative belgo-belge ?

07.04 Jacqueline Galant (MR) : Je me fais la

de bouw van een luchthaven?

07.02 Olivier Chastel (MR): Tijdens de openingsplechtigheid van de internationale jaarbeurs te Gent heeft de eerste minister de wens uitgedrukt – zonder het met zoveel woorden te zeggen – dat de luchthaven van Chièvres de tweede luchthaven van Brussel zou worden. Eens te meer wordt dit project te berde gebracht zonder dat hiertoe gegronde redenen zijn. Het is een poging om BIAC hiervoor warm te maken, maar dat heeft echter al te kennen gegeven dat deze hypothese noch op korte, noch op lange termijn enige kans maakt.

De inzet is natuurlijk de ontwikkelingscapaciteit van de luchthaven van Brussel en dus van DHL dat heeft aangekondigd dat het zijn activiteiten wil verhogen. Er is echter niets dat er op wijst dat Brussel-Nationaal niet over de nodige infrastructuur zou beschikken en dat DHL naar Henegouwen zou moeten verhuizen.

De conjunctuur, die momenteel verre van gunstig is voor een verdere ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur, zou tegen 2010, wanneer het Amerikaanse leger niet langer gebruik zal maken van de luchthaven van Chièvres, kunnen verbeteren. Maar moet men in die mate op de zaken vooruitlopen zonder te weten of de belangrijkste betrokken partij – DHL – wel bereid is haar activiteiten naar elders te verplaatsen?

Waarom legt de eerste minister een dergelijke verklaring af? Beschikt hij over studies waarin voor die mogelijkheid wordt gepleit en zo ja, welke zijn die studies? Kan u ons zeggen welke mogelijkheden er nog zijn op het stuk van de uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal?

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Een land dat niet eens de ambitie heeft om een eigen luchtvaartmaatschappij te hebben, wil nu blijkbaar de bouw van een tweede nationale luchthaven overwegen! Gezien het huidige capaciteitsoverschot is zulke studie zeker niet prioritair voor BIAC. Hoe zit het overigens met de bezettingsgraad van de nieuwe pier A in Zaventem?

Voert BIAC de studie uit met eigen mensen en middelen? Bekijkt BIAC alle mogelijkheden, ook een vestiging in Vlaanderen? Past dit scenario in een Europese context of is dit een louter Belgisch ideeetje?

07.04 Jacqueline Galant (MR): Ik treed op als

porte-parole des habitants des communes environnantes de Chièvres. Le Premier ministre n'a pas cité Chièvres, mais ses déclarations ont ravivé d'anciennes craintes. Ce genre de projet doit prendre en compte les aspects environnementaux et sociaux. A ce titre, on ne peut comparer la situation de Bruxelles (où les gens sont venus habiter autour de l'aéroport) et celle de Chièvres.

Les estimations de coût ont-elles intégré les expropriations et les programmes d'isolement ?

Le projet du Premier ministre se situe-t-il dans le long terme ? Est-il viable sans le soutien de la Région wallonne ?

07.05 Willy Cortois (VLD): A Gand, le premier ministre a insisté sur la nécessité de s'atteler d'urgence à l'optimisation de l'infrastructure belge. Le discours de Monsieur Verhofstadt a porté sur différents sujets, dont nous devrions en fait tous nous préoccuper. Il a émis la suggestion d'un deuxième aéroport national. Qu'en pense la BIAC ? Quelles sont les perspectives à long terme pour Zaventem ? Le transport de personnes ou de marchandises sera-t-il déplacé ? Le secteur du courrier express occupe 15.000 personnes. En est-il tenu compte ?

07.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Je tiens à excuser le Premier ministre qui est à Genk. Son cabinet m'a transmis ses réponses.

(*En néerlandais*) Le premier ministre s'est exprimé deux fois sur la situation économique : le 13 septembre lors de la foire annuelle et le 24 septembre à la FEB. A chaque fois, les médias ont gonflé et déformé la petite phrase relative à l'aéroport. Le 13 septembre, il a plaidé en faveur de choix politiques dans le cadre de différents dossiers, dont celui de l'aéroport. Le 24 septembre, il a déploré que seul ce dossier ait retenu l'attention. Il a souligné la nécessité de procéder à des investissements pour sécuriser l'avenir de la Belgique dans le secteur du transport.

La question se pose essentiellement en ces termes : le premier ministre sait que Zaventem dispose théoriquement encore de l'espace nécessaire à une extension de capacité mais il sait aussi que l'opposition est grande dans le voisinage de l'aéroport. Zaventem et ses alentours pourraient potentiellement encore générer des dizaines d'emplois supplémentaires au cours des dix

wordvoerster van de bewoners van de gemeenten rond Chièvres. De premier heeft Chièvres niet vermeld, maar zijn verklaringen hebben de oude vrees weer aangewakkerd. Bij een dergelijk ontwerp moet rekening worden gehouden met het milieu en de sociale kant van de zaak. Daarom mag men de situatie van Brussel, waar de mensen rond de luchthaven zijn gaan wonen, niet vergelijken met die van Chièvres.

Werden de onteigeningen en de isolatieprogramma's in de kostenraming ingecalculeerd?

Is het ontwerp van de premier bedoeld voor de lange termijn? Is het uitvoerbaar zonder de steun van het Waalse Gewest?

07.05 Willy Cortois (VLD): In Gent deed de premier een oproep om dringend werk te maken van een goede Belgische infrastructuur. De toespraak van Verhofstadt ging over verschillende onderwerpen, waarover we eigenlijk allemaal bekommerd zouden moeten zijn. De premier deed met de tweede nationale luchthaven een suggestie. Wat denkt BIAC daarvan? Wat is het langetermijnperspectief voor Zaventem? Komt er een verplaatsing van het personen- of van het vrachtverkeer? De expres- en koeriersector zorgt voor 15.000 jobs. Wordt daarmee rekening gehouden?

07.06 Minister Bert Anciaux, (Frans): Ik wil de premier verontschuldigen. Die bevindt zich momenteel in Genk en zijn kabinet heeft mij zijn antwoorden meegedeeld.

(*Nederlands*) De premier hield twee toespraken over de economische toestand: op 13 september op de Jaarbeurs en op 24 september voor het VBO. Twee keer hebben de media enkel het zinnetje over de luchthaven uitvergroot en vertekend. Op 13 september pleitte hij voor politieke keuzes in verschillende dossiers, waarvan het luchthavendossier er één was. Dat enkel dit aandacht kreeg, betreurde hij op 24 september. Hij wees erop dat er investeringen nodig zijn om de toekomst van België als transportland veilig te stellen.

Wat is de essentie? De premier weet dat er in Zaventem theoretisch nog ruimte is voor bijkomende capaciteit, maar beseft ook dat de omgeving van Zaventem geen bijkomende capaciteit meer duldt. Potentieel kunnen er in en rond Zaventem de komende tien jaar nog tienduizenden jobs bijkomen ten koste van veel protest in de buurt. Wat kiezen we? BIAC werd

prochaines années, au prix toutefois de bien des protestations. Quel choix opère-t-on ? La BIAC a été chargée d'étudier toutes les options, y compris la suggestion de construire un deuxième aéroport national. Le premier ministre n'a toutefois jamais évoqué Chièvres, ni une quelconque implantation en Wallonie. Il n'est aucunement question d'un cadeau à la Wallonie.

07.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Une interview du premier ministre Verhostadt sur la construction d'un deuxième aéroport national était parue dans la presse avant l'exposition déjà. Il ne s'agit donc pas d'une simple hypothèse mais d'une initiative mûrement réfléchie. Les médias ont cependant omis d'indiquer que l'idée de construire un deuxième aéroport national en Wallonie avait déjà fait l'objet d'un important débat au Parlement bruxellois. C'est alors que le site de Chièvres avait été cité. Le prétendu cadeau de la Flandre est certainement bien accueilli en Wallonie étant donné les retombées possibles pour l'emploi. Si la Wallonie construit un jour un deuxième aéroport national, Zaventem doit être en mesure de le concurrencer. C'est la raison pour laquelle une liaison ferroviaire avec le TGV s'impose.

07.08 Inge Vervotte (CD&V): Le premier ministre a lancé cette idée mais en définitive, aucune consigne n'a été donnée pour sa mise en oeuvre. On ne peut donc pas prendre sa proposition au sérieux. Je souhaitais néanmoins réagir sur un point encore. Dans ses discours, le premier ministre souligne à quel point il importe, selon lui, d'investir dans l'infrastructure. Mais il nous est simultanément donné de constater que les investissements dans ce secteur ont diminué au cours des dernières années. Les actes ne suivent donc pas les paroles. Si l'on souhaite avancer des idées pour améliorer la situation économique du pays, il faut prioritairement s'atteler au problème de la mobilité.

07.09 Jacqueline Galant (MR) : Sans revenir sur les arguments économiques, je voudrais dire que la délocalisation de l'aéroport est un cadeau empoisonné. Je suis bourgmestre d'une commune voisine de Chièvres. Les Français ont déjà fait des études relatives à la délocalisation d'un aéroport dans la région. Il faut rassurer la population, dont les craintes sont de plus en plus grandes. Au lieu de lancer des paroles en l'air, un communiqué en bonne et due forme devrait être diffusé à ce sujet.

L'incident est clos.

gevraagd alle opties te bestuderen, ook de suggestie van een tweede nationale luchthaven. De premier heeft echter nergens over Chièvres gesproken, noch over enige locatie in Wallonië. Er is geen sprake van een geschenk aan Wallonië.

07.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Al vóór de Jaarbeurs verscheen er in de pers een interview met premier Verhofstadt over de bouw van een tweede nationale luchthaven. Dit is dus niet zomaar een hypothese. Dit is doordacht. De media hebben echter wel verzwegen dat in het Brussels Parlement al een zeer ruim debat werd gevoerd over de bouw van die tweede luchthaven in Wallonië, en toen viel de naam Chièvres. Het zogenaamd geschenk van Vlaanderen wordt zeker in dank afgenomen door Wallonië, gezien de enorme tewerkstellingskansen. Als Wallonië ooit een tweede luchthaven bouwt, dan moet Zaventem weerwerk kunnen bieden. Een rechtstreekse verbinding met de HST is noodzakelijk.

07.08 Inge Vervotte (CD&V) De eerste minister heeft dit idee gelanceerd, maar eigenlijk is er helemaal geen opdracht gegeven voor de uitwerking ervan. Men kan zijn voorstel dan ook uiteindelijk niet ernstig nemen. Toch was er nog een punt waarop ik wou reageren. De premier heeft in zijn toespraken onderstreept hoe belangrijk hij het vindt dat er geïnvesteerd wordt in infrastructuur. Maar tegelijk stellen wij vast dat de investeringen in infrastructuur de laatste jaren gedaald zijn. Er bestaat dus duidelijk een discrepantie tussen woord en daad. Als men ideeën wil lanceren om de economische situatie van ons land te verbeteren, moet men in de eerste plaats het mobiliteitsprobleem aanpakken.

07.09 Jacqueline Galant (MR): Ik zal niet opnieuw ingaan op de economische argumenten, maar wijs erop dat de delokalisatie een vergiftigd geschenk is. Ik ben burgemeester van een buurgemeente van Chièvres. De Fransen voerden al studies uit in verband met de mogelijke delokalisatie van een luchthaven in onze streek. De bevolking, die uiterst bezorgd is, moet worden gerustgesteld. Zij is niet gebaat bij vage verklaringen, wel bij een officieel communiqué in dat verband.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le placement de caméras automatiques dans des conteneurs à déchets" (n° 60)

08.01 **Guido De Padt** (VLD): L'objectif est de réduire d'un tiers le nombre de victimes d'accidents de la circulation. A cette fin, les contrôles ont été renforcés. Et cette mesure porte déjà ses fruits : le nombre de pv a sensiblement augmenté et il semble que le comportement des automobilistes évolue de manière positive. Un certain nombre de communes ont décidé de s'inspirer de l'exemple néerlandais et projettent désormais de s'équiper de « klico's ». Il s'agit de caméras destinées à contrôler la vitesse placées dans des conteneurs à déchets. Ma position à cet égard revêt un caractère ambivalent. D'une part, j'aimerais voir baisser le nombre de victimes d'accidents de la circulation, mais, d'autre part, je refuse de devoir vivre dans une société Big Brother.

Le ministre estime-t-il qu'il est nécessaire et souhaitable de recourir à de telles caméras ? Compte-t-il diffuser une circulaire relative à leur utilisation ?

08.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Je tiens tout d'abord à souligner que le recours à ce genre de caméras ne fait l'objet d'aucune réglementation au niveau régional. Personnellement, je ne vois pas d'objection à l'utilisation de ces caméras dans le cadre de projets-pilote. Le SPF Economie a préparé un projet d'AR concernant l'utilisation de vidéos et le recours aux techniques numériques. J'espère que ce procédé sera mis en œuvre sous peu dans les arrêtés royaux relatifs à l'approbation et à l'homologation des appareils automatiques utilisés dans le contexte de la circulation routière.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18h.56.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plaatsen van onbemande camera's in afvalcontainers" (nr. 60)

08.01 **Guido De Padt** (VLD): Het is de bedoeling dat het aantal verkeersslachtoffers met een derde daalt. Om dit te bereiken wordt het aantal controles gevoelig verhoogd. Nu reeds zien we daar de effecten van: het aantal pv's is gevoelig gestegen en het gedrag van de automobilisten schijnt in de gunstige zin te evolueren. Nu is een aantal gemeenten van plan om, naar Nederlands voorbeeld, een aantal 'klico's' - flitscamera's in afvalcontainers - te installeren. Persoonlijk heb ik een wat ambivalente houding hiertegenover. Enerzijds wil ook ik graag het aantal verkeersslachtoffers zien dalen, maar anderzijds wens ik niet dat we in een soort Big Brother-maatschappij terechtkomen.

Vindt de minister het noodzakelijk en wenselijk dat dergelijke flitscamera's er komen? Is hij van plan om een rondzendbrief betreffende het gebruik van dergelijke camera's te versturen?

08.02 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Vooreerst wil ik opmerken dat het gebruik van dergelijke camera's op gewestelijk vlak niet geregeld is. Ikzelf heb geen bezwaar tegen het gebruik van deze camera's bij wijze van proef of test. De FOD Economie heeft een ontwerp van KB voorbereid over het gebruik van video en digitale technieken. Ik hoop dat dit eerlang geïmplementeerd zal worden in de koninklijke besluiten betreffende de goedkeuring en de homologatie van de automatisch werkende toestellen in het wegverkeer.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.56 uur.