



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

14-01-2004

14-01-2004

Après-midi

Namiddag

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

19/01/2004, 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*

19/01/2004, 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

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système 'Georoute'" (n° 790)	1	- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van 'Georoute'" (nr. 790)	1
- Mme Hilde Claes au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système georoute à la Poste à Hasselt" (n° 953)	1	- mevrouw Hilde Claes aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van het Georoute-systeem bij De Post in Hasselt" (nr. 953)	1
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du système Georoute" (n° 918)	1	- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de implementatie van het Georoute-systeem" (nr. 918)	1
<i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Hilde Claes, Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Hilde Vautmans, Hilde Claes, Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Eric Libert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours aux consultants à la SNCB: coûts et missions exactes" (n° 947)	5	Vraag van de heer Eric Libert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inschakelen van consultants bij de NMBS: kosten en precieze opdrachten" (nr. 947)	5
<i>Orateurs:</i> Eric Libert, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Eric Libert, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Tony Van Parys au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le prolongement de la ligne 58 Gand-Eeklo jusqu'à Maldegem" (n° 984)	7	Vraag van de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het doortrekken van lijn 58 Gent-Eeklo naar Maldegem" (nr. 984)	7
<i>Orateurs:</i> Tony Van Parys, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Tony Van Parys, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Eric Libert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sous-représentation du personnel d'origine bruxelloise au sein de la SNCB" (n° 1017)	7	Vraag van de heer Eric Libert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ondervertegenwoordiging bij de NMBS van personeel dat uit Brussel afkomstig is" (nr. 1017)	7
<i>Orateurs:</i> Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Eric Libert		<i>Spreekers:</i> Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Eric Libert	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 1039)	7	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 1039)	7
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'entreprise de la SNCB"	9	Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ondernemingsplan"	9

(n° 1163)		van de NMBS" (nr. 1163)	
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des dépôts de conducteurs de trains d'Arlon, de Bertrix et de Jemelle" (n° 1052)	10	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de stelplaatsen van Aarlen, Bertrix en Jemelle die ook als standplaats dienen voor treinbestuurders" (nr. 1052)	10
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'acheminement de charbon par voie ferrée d'Anvers à Creutzwald et les heures de travail des conducteurs de trains" (n° 1053)	11	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorvervoer van steenkool van Antwerpen naar Creutzwald en de rijtijden van de treinbestuurders" (nr. 1053)	11
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les liaisons ferroviaires en Flandre occidentale" (n° 1128)	12	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen in West-Vlaanderen" (nr. 1128)	12
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en péril par B-Cargo des plates-formes intermodales wallonnes" (n° 1131)	13	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bedreiging die B-Cargo voor de Waalse intermodale platformen inhoudt" (nr. 1131)	13
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives d'avenir d'Eurostation, filiale de la SNCB" (n° 1133)	14	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstperspectieven van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS" (nr. 1133)	14
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rachat d'Eurostation, filiale de la SNCB" (n° 1195)	14	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS" (nr. 1195)	14
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des trains marchandises Trois-Ponts - Bullange" (n° 1211)	17	Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het schrappen van de goederentreinen tussen Trois-Ponts en Bullange"	17

		(nr. 1211)		
<i>Orateurs:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les formules de rechange à l'indicateur des chemins de fer" (n° 1202)	18	Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de alternatieven van het 'spoorboekje'" (nr. 1202)	18	
<i>Orateurs:</i> Daan Schalck, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Daan Schalck, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la panne générale de téléphone dans l'arrondissement de Verviers" (n° 1204)	19	Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de algemene telefoonstoring in het arrondissement Verviers" (nr. 1204)	19	
<i>Orateurs:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de Mme Martine Payfa au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux d'infrastructure du RER en Région bruxelloise" (n° 1218)	20	Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuurwerken voor het GEN in het Brussels Gewest" (nr. 1218)	20	
<i>Orateurs:</i> Martine Payfa, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Martine Payfa, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven		
Question de Mme Anne Barzin à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "l'arrêt 104/2003 du 22 juillet 2003 de la Cour d'arbitrage" (n° 931)	21	Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "het arrest 104/2003 van 22 juli 2003 van het Arbitragehof" (nr. 931)	21	
<i>Orateurs:</i> Anne Barzin, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Anne Barzin, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie		
Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet de RER" (n° 1018)	22	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het GEN-project" (nr. 1018)	22	
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie		
Interpellations et questions jointes de	24	Samengevoegde interpellaties en vragen van	24	
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences de la suspension du plan Anciaux de répartition spatiale des vols de et vers l'aéroport de Bruxelles national" (n° 159)	24	- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gevolgen van de schorsing van het plan-Anciaux inzake de spreiding van de vluchten vanuit en naar de nationale luchthaven van Zaventem" (nr. 159)	24	
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les derniers développements dans le dossier des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de Zaventem" (n° 166)	24	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe ontwikkelingen in het dossier van de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (nr. 166)	24	
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la suspension par le Conseil d'Etat de l'accord de dispersion du gouvernement et les conséquences de cette	24	- mevrouw Simonne Creyf tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de schorsing van het spreidingsakkoord van de regering door de Raad van State en de gevolgen hiervan" (nr.	24	

suspension" (n° 169)	169)		
- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "les perspectives de délocalisation de certains vols de nuit actuellement opérés au départ de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1071)	24	- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "het mogelijke gebruik van een andere luchthaven dan Brussel-Nationaal voor bepaalde nachtvluchten" (nr. 1071)	24
- M. Eric Libert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les recours à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre 2003 et les déclarations du ministre concernant la délocalisation des vols de nuit de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1106)	24	- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beroepen ingesteld tegen het arrest van het hof van beroep te Brussel van 18 november 2003 en de verklaringen die de minister heeft afgelegd over de overbrenging van de nachtvluchten van Brussel-Nationaal naar een andere luchthaven" (nr. 1106)	24
- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1222)	24	- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1222)	24
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence de politique cohérente et prospective en matière aéroportuaire" (n° 195) <i>Orateurs: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Jacqueline Galant, Eric Libert, Willy Cortois, Joëlle Milquet, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	24	- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van een samenhangend en vooruitziend luchthavenbeleid" (nr. 195) <i>Sprekers: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Jacqueline Galant, Eric Libert, Willy Cortois, Joëlle Milquet, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	24
<i>Motions</i>	35	<i>Moties</i>	35
Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées" (n°1079) <i>Orateurs: Daan Schalck, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	36	Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten" (nr. 1079) <i>Sprekers: Daan Schalck, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	36
Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'expérience 'low cost' de liaison routière entre Bruxelles et Luxembourg" (n° 1096) <i>Orateurs: André Perpète, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	37	Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het experiment met de 'low cost' wegverbinding tussen Brussel en Luxemburg" (nr. 1096) <i>Sprekers: André Perpète, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	37
Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation de certaines infractions aux règles de stationnement" (n° 1123)	38	- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen" (nr. 1123)	38
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation des infractions aux règles de stationnement" (n° 1212) <i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	38	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van parkeerovertredingen" (nr. 1212) <i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	38
Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les dimensions maximales des camions"	40	Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de maximumafmetingen van vrachtwagens"	40

(n° 1124)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les motocyclistes dans les embouteillages" (n° 1125)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

(nr. 1124)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "motorrijders in de file" (nr. 1125)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le placement de caméras automatiques le long des autoroutes à la demande de la police fédérale" (n° 1189)

Orateurs: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de vraag van de federale politie om flitspalen te plaatsen op snelwegen" (nr. 1189)

Sprekers: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté d'exécution relatif à la recatégorisation prévue dans le nouveau Code de la route" (n° 1214)

Orateurs: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitvoeringsbesluit over de hercategorisering zoals voorzien in de nieuwe verkeerswet" (nr. 1214)

Sprekers: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur «l'interdiction pour poids lourds de dépasser par temps de pluie» (n° 1215)

Orateurs: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verbod voor vrachtwagens om voorbij te steken bij regenweer" (nr. 1215)

Sprekers: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 14 JANVIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 14 JANUARI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système 'Georoute'" (n° 790)
- Mme Hilde Claes au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système georoute à la Poste à Hasselt" (n° 953)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du système Georoute" (n° 918)

01.01 Hilde Vautmans (VLD): A Liège et à Hasselt, La Poste a lancé un projet pilote concernant le logiciel Georoute. L'instauration de ce système de distribution automatisée du courrier tend à renforcer l'efficacité du travail des facteurs. Toutefois, Georoute connaît des problèmes majeurs et la distribution postale est dès lors gravement compromise.

Pourquoi Hasselt a-t-elle été retenue comme ville pilote ? L'introduction du projet a-t-elle bénéficié d'un encadrement suffisant ? Quelles sont les causes du retard observé à Hasselt ? Quels enseignements peut-on tirer de ces expériences ? Le système peut-il désormais être généralisé ?

Quelles mesures La Poste compte-t-elle prendre pour résorber le taux élevé d'absentéisme pour cause de maladie enregistré en son sein et pour

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van 'Georoute'" (nr. 790)
- mevrouw Hilde Claes aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van het Georoute-systeem bij De Post in Hasselt" (nr. 953)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de implementatie van het Georoute-systeem" (nr. 918)

01.01 Hilde Vautmans (VLD): In Luik en Hasselt startte De Post met een proefproject inzake het Georoute-systeem. Met deze geautomatiseerde verdeling van de post wil men de postbodes efficiënter inzetten. Het systeem kampt echter met grote problemen, waardoor de postbedeling ernstig in het gedrang kwam.

Waarom werd Hasselt als proefstad gekozen? Werd de invoering wel voldoende omkaderd? Waaraan is de achterstand in Hasselt dan te wijten? Welke conclusies trekt men uit deze experimenten? Is het systeem klaar voor veralgemening?

Wat zal men doen aan het vrij hoge ziekteverzuim bij De Post? En aan de elkaar snel opvolgende

remédier aux grèves incessantes de son stakingen?
personnel ?

01.02 Hilde Claes (sp.a-spirit): Le 24 novembre 2003, le système Georoute a été mis en place à Hasselt, choisie, avec Liège, comme projet pilote pour les grandes communes. Le système avait déjà été, non sans mal, mis en place dans les communes de petite ou moyenne importance. A Hasselt, nous avons malheureusement été confrontés aux mêmes difficultés. Selon moi, la direction de La Poste a sous-estimé la situation. Les problèmes auraient pu être anticipés par un recours à du personnel supplémentaire, mais ce ne fut pas le cas. Heureusement, de nombreux volontaires au sein du personnel ont accepté de travailler le week-end, en soirée, voire la nuit. Ainsi, le retard accumulé a pu être résorbé.

Pourquoi avoir précisément choisi Hasselt pour accueillir le projet pilote ? Pourquoi avoir instauré le système en décembre, le mois le plus chargé de l'année, et cela sans prévoir du personnel supplémentaire ? Quelles sont les causes du retard apparu dans le courant du mois ? Quelles mesures ont-elles été prises pour résoudre les problèmes ?

01.03 Inge Vervotte (CD&V): Le fait que l'avenir et la modernisation de La Poste soient entièrement subordonnés au succès de Georoute me préoccupe. Cette situation suscite un certain malaise non seulement au sein du personnel, mais également de la population. A quoi le ministre attribue-t-il ces inquiétudes ? Est-il tenu compte des observations formulées par les acteurs de terrain ? Comment le système est-il évalué ? Comment s'effectuent la coordination et la planification ? Comment le ministre compte-t-il éviter d'éventuels problèmes futurs ?

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La réorganisation de 150 petits bureaux de distribution s'est déroulée sans grands problèmes. Les défauts inhérents au système ont été détectés et corrigés. Il a été décidé, en concertation avec les syndicats, de faire de Liège et de Hasselt, l'un étant situé en Wallonie et l'autre en Flandre donc, les grands bureaux expérimentaux. J'ignore si d'autres critères sont intervenus dans ce choix.

Ce système doit permettre de libérer de nombreux distributeurs, particulièrement dans les grands bureaux. Ils ont dès lors pu être affecté au tri. Le gros du travail s'y effectue en effet entre 4 heures et 6 heures du matin. Un trieur chevronné y travaille

01.02 Hilde Claes (sp.a-spirit): Op 24 november 2003 werd het Georoutesysteem in Hasselt ingevoerd. Hasselt en Luik waren immers de proefprojecten voor de grote gemeenten. Voordien was het systeem reeds ingevoerd in de kleine en middelgrote gemeenten, en dat was niet zonder problemen verlopen. In Hasselt was het jammer genoeg niet anders. De directie van De Post heeft mijns inziens de problemen onderschat. Men had de problemen kunnen anticiperen door in extra personeel te voorzien, maar dat is niet gebeurd. Er zijn gelukkig onder het personeel heel wat vrijwilligers gevonden voor weekendwerk, avond- en zelfs nachtwerk en op die manier heeft men de achterstand inmiddels kunnen wegwerken.

Waarom werd precies Hasselt uitgekozen als proefgemeente? Waarom werd het systeem net ingevoerd in december, de drukste maand van het jaar, en dan nog zonder dat er in extra personeel werd voorzien? Welke zijn de oorzaken van de achterstand die in de loop van die maand ontstond? Welke maatregelen werden er genomen om de problemen op te lossen?

01.03 Inge Vervotte (CD&V): Het baart mij zorgen dat heel de toekomst en modernisering van De Post gebaseerd wordt op de Georoute. Dit zorgt niet alleen voor onrust bij het personeel, maar ook bij het publiek. Waaraan wijt de minister deze ongerustheid? Wordt er rekening gehouden met de opmerkingen van het terrein? Hoe gebeurt de evaluatie van het systeem? Hoe gebeurt de coördinatie en planning? Hoe zal de minister toekomstige problemen voorkomen?

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De reorganisatie van 150 kleinere uitreikingskantoren is vrij geruisloos verlopen. De kinderziekten van het systeem werden er gedetecteerd en geremedieerd. In overleg met de vakbonden werd dan beslist om van Luik en Hasselt de grote proefkantoren te maken, één in Wallonië dus en één in Vlaanderen. Ik weet niet of er andere criteria gespeeld hebben bij de keuze.

Door het systeem moesten, zeker bij de grotere kantoren, heel wat uitreikers vrij komen. Die konden dan worden ingezet bij het sorteerwerk. Daar ligt immers het grote werk tussen 4 en 6 uur 's ochtends. Een geroutineerd sorteerder werkt daar bijna op automatische piloot, terwijl het ritme van

presque en pilote automatique, alors que le rythme d'un débutant est beaucoup plus lent. Au terme d'une courte période d'adaptation, la situation est normalisée.

A présent, il faut toutefois nécessairement passer aux nouvelles tournées, ce qui entraîne des modifications dans le tri préalable. Les automatismes, qui permettent un rythme de tri élevé, se perdent et il faut en acquérir de nouveaux. Ce problème a été sous-estimé et, malgré la présence des facteurs libérés de leurs autres tâches, les trieurs n'ont pas pu faire face au flux de courrier. Une erreur d'appréciation et de préparation a donc peut-être été commise : on s'est insuffisamment préoccupé de la formation préalable.

Le principal enseignement de cette expérience est que les retards sont inévitables. Toute réforme importante s'accompagne de problèmes mais, dans le cas de La Poste, les médias en font leurs choux gras. On peut résorber les retards en faisant appel à des intérimaires. Lorsque la routine se sera installée, le recours à des travailleurs supplémentaires pourra être réduit. Par ailleurs, la distribution des liasses directes et des journaux doit encore faire l'objet d'aménagements.

Quoi qu'il en soit, les deux projets pilotes seront l'objet d'une réunion d'évaluation avec les syndicats le 5 février. La réorganisation à Bruxelles et à Beveren s'est du reste déroulée sans problèmes notables.

Il a été demandé s'il n'aurait pas été préférable d'encore reporter la réorganisation. Des arguments plaident pour cette solution mais nous avons choisi de respecter le programme établi.

Sur le terrain, le personnel s'est dit largement satisfait du système Georoute, essentiellement parce qu'il permet une répartition équitable du travail. Grâce au système en effet, les facteurs supplémentaires seront beaucoup plus nombreux dans certains bureaux et beaucoup moins dans d'autres. Mais il est surtout révélateur de la répartition du travail qui prévalait avant.

La Poste enregistre un taux relativement élevé d'absences de longue durée. C'est pourquoi la décision a été prise de renforcer les contrôles par l'entremise de Securis. Le problème des attaques de bureaux de poste joue également un rôle considérable dans ce cadre. Le système permettant d'économiser des jours de maladie jusqu'à la veille de la pension fait aussi partie du problème. Il y a donc tellement de malades les deux dernières

een nieuweling heel wat lager ligt. Na een korte aanpassingsperiode is dat verholpen.

Nu is men echter noodzakelijkerwijs ook overgeschakeld op nieuwe rondes, waardoor ook de hele voorsortering veranderde. De automatismen, die voor het hoge sorteertempo zorgden, verdwijnen bijgevolg en moeten worden vervangen door nieuwe automatismen. Men heeft dit probleem onderschat en zelfs met de vrijgekomen postbodes erbij konden de sorteerdere de toestroom van post niet bijhouden. Hier is dus misschien een inschattings- en voorbereidingsfout gemaakt: er was weinig interesse voor de opleidingen vooraf.

De belangrijkste les uit deze ervaring is dat er altijd een achterstand zal zijn. Elke grote hervorming veroorzaakt problemen, alleen worden die problemen bij De Post breed uitgesmeerd in de media. We kunnen de achterstand verminderen door het inzetten van uitzendkrachten. Wanneer de routine toeneemt, kan de inzet van extra personeel dan weer afgebouwd worden. Daarnaast moet de uitreiking van de zogenaamde directe bundels en de kranten wat worden aangepast.

Alleszins is er op 5 februari een evaluatievergadering met de vakbonden over de twee proefprojecten. De reorganisatie in Brussel en Beveren is overigens zonder noemenswaardige problemen verlopen.

Er werd gevraagd of het niet beter was geweest om de reorganisatie nog uit te stellen. Daar waren argumenten voor, maar we hebben ervoor gekozen alles volgens planning te laten verlopen.

De tevredenheid op het terrein over het systeem van de Georoute is vrij groot, vooral omdat het voor een eerlijke werkverdeling zorgt. Het systeem zorgt er inderdaad voor dat in sommige kantoren veel meer postbodes zullen komen en in andere veel minder dan vroeger. Maar dat zegt vooral iets over de werkverdeling in het verleden.

Het aantal mensen dat langere tijd afwezig is, is bij De Post vrij groot. De controle via Securis wordt daarom opgevoerd. Ook de problemen van de overvallen hebben met het ziekteverzuim te maken. En ook het systeem waarbij ziekte dagen kunnen worden opgespaard tot net voor het pensioen, veroorzaakt heel wat absentisme. Er zijn dus de laatste twee jaar heel veel zieken, zelfs zoveel dat echte zieken, zoals een jong personeelslid met

années que certaines personnes réellement malades, telles qu'un jeune employé atteint du cancer, ne disposaient plus de suffisamment de jours de maladie et ont été mises en disponibilité.

Dans le cadre des négociations avec les syndicats, il s'agit bien évidemment d'un point délicat. Toutefois, La Poste a choisi de maintenir la question de l'absentéisme à l'ordre du jour. Sans vouloir imposer de mesures en la matière, l'entreprise souhaite parvenir à un système équitable permettant de traiter correctement les vrais malades et d'éliminer les abus.

01.05 Hilde Vautmans (VLD): J'espère que l'introduction du système Georoute ne pose de difficultés ni au personnel ni aux clients de La Poste et que l'entreprise compte s'attaquer effectivement au problème de l'absentéisme, sans toutefois provoquer de grèves.

01.06 Hilde Claes (sp.a-spirit): Les problèmes qui se posent dans ce dossier sont liés au personnel. L'adaptation de la méthode de tri implique un temps d'apprentissage pour les facteurs. Afin d'assurer la transition, l'entreprise peut engager à l'avance un nombre suffisant d'agents supplémentaires.

01.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La Poste ne peut recourir à du personnel supplémentaire que de manière limitée car la majeure partie des locaux ne peuvent pas ou pratiquement pas être agrandis.

01.08 Hilde Claes (sp.a-spirit): Le problème se situe tout de même principalement au niveau du tri ?

01.09 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Normalement, ce n'est pas le facteur qui trie le courrier. Dans les grands bureaux, une équipe de nuit effectue un premier tri. Dans les petits bureaux, l'équipe de tri du matin a été renforcée par quelques facteurs mais la mesure s'est avérée insuffisante. Par ailleurs, les nouveaux postes de travail facilitant le tri ne peuvent pas être installés dans tous les bureaux. Ainsi, j'ai récemment visité un bureau de poste situé dans un monument protégé. Un tout nouveau bureau devra y être aménagé. Il faudra du temps. Tout cela coûte cher.

01.10 Hilde Claes (sp.a-spirit): Je me réjouis d'apprendre que le personnel de Hasselt se soit montré très motivé. J'espère qu'il en ira de même dans les autres communes.

kanker, niet genoeg ziekte dagen overhouden en op beschikbaarheid worden geplaatst.

Dit is uiteraard een gevoelige materie in de besprekingen met de vakbonden, maar De Post kiest ervoor om het thema van het absentisme te blijven aankaarten. Zonder de kwestie te forceren wil De Post komen tot een eerlijk systeem waarin echte zieken correct worden behandeld en waarin misbruiken worden uitgeschakeld.

01.05 Hilde Vautmans (VLD): Ik hoop dat de invoering van Georoute probleemloos verloopt voor het personeel en voor de cliënten van De Post. Ik hoop ook dat het ziekteverzuim degelijk zal worden aangepakt, maar zonder stakingen uit te lokken.

01.06 Hilde Claes (sp.a-spirit): De reden voor de problemen in dit dossier is personeelsgebonden. Wanneer de sortering wordt aangepast, vraagt dit om een leerproces bij de postbodes. Deze leerperiode kan men overbruggen door op voorhand voldoende extra personeel in te zetten.

01.07 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De inschakeling van extra personeel is slechts in beperkte mate mogelijk, omdat de meeste postlokalen niet of nauwelijks kunnen worden uitgebreid.

01.08 Hilde Claes (sp.a-spirit): Het probleem ligt toch vooral bij het sorteren?

01.09 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Meestal sorteert de postbode niet zelf. In de grote kantoren is er een nachtsorteerploeg die voorsorteert. In de kleine kantoren werden enkele postbodes toegevoegd aan de ochtendlijke sorteerploeg, maar dat volstond niet. Een probleem is ook dat de nieuwe werkposten, die het sorteren veel gemakkelijker maken, niet in alle kantoren kunnen worden geïnstalleerd. Een kantoor dat ik pas nog bezocht, is bijvoorbeeld een beschermd monument – daar moet een heel nieuw kantoor gebouwd worden. Dat zal nog moeten wachten. Dit alles kost handenvol geld.

01.10 Hilde Claes (sp.a-spirit): Ik ben heel gelukkig dat het personeel in Hasselt erg gemotiveerd was. Ik hoop dat het in andere gemeenten ook zo zal zijn.

01.11 Inge Vervotte (CD&V): Il est positif que l'on ait commencé par les petits bureaux et qu'on en ait tiré des enseignements avant d'appliquer une démarche systématique.

Je comprends surtout que La Poste a sous-estimé les problèmes. Le personnel comme les syndicats ne se sont jamais opposés au système, mais étaient préoccupés par sa mise en œuvre, craignant qu'elle ne soit pas suffisamment encadrée. Un climat de méfiance s'est installé entre le personnel et la direction. Il est facile de se livrer à des déclarations après coup, alors qu'il vaudrait mieux apprendre à gérer des conséquences qui sont parfaitement prévisibles. Le principal défi pour La Poste consiste à instaurer autant que possible un climat de confiance et de cohésion entre le personnel et la direction. J'invite le ministre à correctement étudier ce dossier pour déterminer comment mieux gérer les réticences à l'avenir.

L'incident est clos.

02 Question de M. Eric Libert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours aux consultants à la SNCB: coûts et missions exactes" (n° 947)

02.01 Eric Libert (MR): Selon un article du *Soir*, en 2003, la SNCB a exposé 20 millions d'euros en règlement de frais de consultance.

M. Vinck a déclaré: «L'idéal est que nous puissions nous passer de consultants. Sur un plan stratégique, nous sommes outillés pour le faire.» Comment la SNCB pourra-t-elle s'en passer? A quoi tient la conviction de M. Vinck?

J'ai fait une démarche de vérification de bilans à la Cour des comptes et j'ai pu constater que des sommes avaient été exposées à mauvais escient, comme par exemple le fait de reprendre les frais de consultance sous la rubrique Services et Biens divers.

Il est impératif de connaître le montant exact de ces frais pour 2003.

Quelles sont les firmes extérieures concernées et avec quelles compétences?

Quelle attitude allez-vous prendre face à la direction de la SNCB?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): J'ai quelques informations minimales à

01.11 Inge Vervotte (CD&V): Ik ben blij dat men is begonnen met de kleine kantoren en dat men daar lessen uit heeft getrokken om systematisch verder te bouwen.

Ik begrijp vooral dat De Post de problemen heeft onderschat. Zowel het personeel als de vakbonden waren van in het begin niet gekant tegen het systeem op zich, maar maakten zich zorgen over de implementatie ervan. Ze vreesden met name dat die niet voldoende omkaderd zou worden. Er is een vertrouwenskloof tussen het personeel en het management. Het is gemakkelijk om post factum met verklaringen te komen, terwijl men eigenlijk zou moeten leren om te gaan met effecten die perfect voorzienbaar zijn. De belangrijkste uitdaging voor De Post ligt erin zoveel mogelijk samenhang en vertrouwen te scheppen tussen het personeel en het management. Ik raad de minister aan deze case goed te bestuderen om na te gaan hoe de weerstanden in het vervolg kunnen worden opgevangen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Eric Libert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inschakelen van consultants bij de NMBS: kosten en precieze opdrachten" (nr. 947)

02.01 Eric Libert (MR): Volgens een artikel in *Le Soir* heeft de NMBS in 2003 een bedrag van 20 miljoen euro besteed aan consultancy.

De heer Vinck verklaarde dat de NMBS het idealiter zonder consultants zou kunnen stellen en dat zij op strategisch vlak over de nodige middelen zou beschikken. Hoe zou de NMBS dit alleen aankunnen? Waarop is de overtuiging van de heer Vinck gestoeld?

Ik heb de balansen via het Rekenhof kunnen nakijken en heb vastgesteld dat bepaalde bedragen op een ondoordachte manier waren weergegeven. Zo werden de kosten voor consultancy bijvoorbeeld onder de rubriek "diensten en diverse goederen" geplaatst.

Het is absoluut noodzakelijk dat wij het juiste bedrag van deze kosten voor 2003 kennen.

Welke externe consultants werden door de NMBS ingeschakeld en op welk gebied waren zij actief?

Welke houding zal u ten aanzien van de NMBS-directie aannemen?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik kan u wat minimale inlichtingen geven, maar uw

vous donner mais votre question n'est pas claire et recouvre un champ plus vaste que ce qui figurait sur votre note.

Je ne peux rien dire sur ce qui fait la conviction de M.Vinck.

Certains frais de consultance sont liés à des situations particulières comme ABX qui a connu des frais élevés en 2003 ; la direction n'étant pas assez nombreuse pour faire une analyse des problèmes de gestion. Dans le futur, ABX aura un autre statut, les coûts vont baisser.

L'accident de Pécrot a lui aussi occasionné des frais pour analyser les manquements techniques. Ces frais sont liés à une situation dramatique et occasionnelle.

J'ai une question écrite sur les consultants à Belgacom et j'ai reçu de Belgacom une note juridique. D'après celle-ci, un contrat de gestion impose des obligations, mais les moyens à mettre en œuvre ne ressortent pas du ministre de tutelle. Or le Parlement ne peut questionner que sur ce qui est de la responsabilité du ministre; dès lors cette question ne peut recevoir de réponse.

Je vous réponds, comme je peux, mais se trouvant dans une situation de concurrence, Belgacom est réticent à donner des informations. Je vous invite à poser votre question par écrit. Il faut, je crois, se concentrer sur le futur et diminuer les possibilités de recours aux consultants, même si certains ne pourront être évités.

02.03 Eric Libert (MR): J'insiste sur le fait que ma question était précise : quel est le montant et la ventilation des frais de consultance pour l'année 2003.

02.04 Johan Vande Lanotte , ministre: *(en français)* Mais je n'ai eu que ça comme question !

02.05 Eric Libert (MR): Alors il y a malentendu. C'est probablement une erreur de formulation. Aussi je demande au président le report de la question.

Le président: Règlementairement, la question doit être réintroduite. Faites-la photocopier et nous le ferons. L'incident est provisoirement clos.

vraag is niet duidelijk en bestrijkt een gebied dat groter is dan wat in uw nota stond.

Ik kan niets zeggen over de reden waarom de heer Vinck die overtuiging is toegedaan.

Sommige uitgaven voor consultancy houden verband met bijzondere situaties, zoals die van ABX, dat in 2003 met aanzienlijke kosten te kampen had; er waren niet genoeg directieleden om de beheersproblemen te kunnen analyseren. In de toekomst krijgt ABX een ander statuut en zullen de kosten dalen.

Het ongeval in Pécrot heeft ook kosten meegebracht voor de analyse van de technische mankementen. Die kosten houden verband met een dramatische en toevallige situatie.

Er werd een schriftelijke vraag over de consultants bij Belgacom gesteld en ik heb van Belgacom een juridische nota ontvangen. Volgens die nota legt een beheerscontract bepaalde verplichtingen op, maar de middelen die daarvoor moeten worden uitgetrokken vallen niet onder de bevoegdheid van de toeziende minister. Het parlement mag de minister echter enkel vragen stellen over aangelegenheden waarvoor hij bevoegd is; bijgevolg kan op die vraag geen antwoord worden gegeven.

Ik antwoord u naar best vermogen, maar Belgacom, dat met andere ondernemingen moet concurreren, is terughoudend als het erop aankomt bepaalde inlichtingen te verstrekken. Ik verzoek u uw vraag schriftelijk te stellen. Ik vind dat men zich op de toekomst moet concentreren en de mogelijkheden om consultants in te schakelen moet beperken, ook al zal men in sommige gevallen toch een beroep op hen moeten doen.

02.03 Eric Libert (MR): Ik wijs erop dat ik een precieze vraag had gesteld : hoeveel bedragen de uitgaven voor consultancy voor het jaar 2003 en hoe is dat bedrag uitgesplitst?

02.04 Minister Johan Vande Lanotte : (Frans) Maar dat is het enige wat ik als vraag heb ontvangen!

02.05 Eric Libert (MR): Dan is er een misverstand. Het ligt waarschijnlijk aan een foute formulering. Ik verzoek de voorzitter dan ook mijn vraag uit te stellen.

De voorzitter: Conform het Reglement dient de vraag opnieuw te worden ingediend. Laat ze kopiëren en wij zullen ze later opnieuw behandelen. Het incident is voorlopig gesloten.

L'incident est clos.

03 Question de M. Tony Van Parys au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le prolongement de la ligne 58 Gand-Eeklo jusqu'à Maldegem" (n° 984)

03.01 Tony Van Parys (CD&V): Ma question porte sur un problème local dont les répercussions sur la mobilité sont pourtant importantes. La ligne 58 relie Gent-Dampoort avec Eeklo et le « Meetjesland ». Eeklo est la gare terminus de ce trajet qui continue pourtant jusqu'à Maldegem. Un grand nombre de navetteurs, écoliers et étudiants salueraient toutefois le prolongement de la ligne jusqu'à Maldegem. Pourrait-on envisager le prolongement de cette ligne ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je comprends très bien les revendications des navetteurs et des écoliers de Maldegem, mais la SNCB se montre très réticente par rapport à la réouverture d'anciennes lignes secondaires. Cela constitue une opération tellement onéreuse que même des lignes très fréquentées affichent souvent des déficits.

La SNCB tente d'équilibrer son exploitation d'ici à 2007, 2008 ou 2009. A ce moment-là, nous devons faire face à la libéralisation. Je ne veux pas susciter de faux espoirs. Je crains qu'il ne soit pas question de la réouverture de lignes dans les quatre ou cinq prochaines années.

03.03 Tony Van Parys (CD&V): Je demande tout de même instamment que ce dossier soit examiné en priorité dès qu'une marge budgétaire aura pu être dégagée.

L'incident est clos.

04 Question de M. Eric Libert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sous-représentation du personnel d'origine bruxelloise au sein de la SNCB" (n° 1017)

04.01 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): J'ai déjà répondu en long et en large à cette question à Mme Lalieux.

04.02 Eric Libert (MR): Pour ma part, je suis satisfait de cette réponse.

05 Question de M. Olivier Chastel au vice-

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het doortrekken van lijn 58 Gent-Eeklo naar Maldegem" (nr. 984)

03.01 Tony Van Parys (CD&V): Mijn vraag betreft een lokaal probleem met een grote impact op de mobiliteit. Lijn 58 verbindt Gent-Dampoort met Eeklo en het Meetjesland. Het traject liep oorspronkelijk tot in Maldegem, maar het eindstation is Eeklo. Nochtans zouden er heel wat pendelaars, scholieren en studenten gelukkig zijn met een verbinding tot in Maldegem. Behoort deze verbinding tot de mogelijkheden?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik begrijp de verzuchtingen van de pendelaars en de schoolgaande jeugd in Maldegem, maar de NMBS is zeer terughoudend inzake de heropening van vroegere secundaire verbindingen. Het is met name zo duur dat zelfs veelgebruikte lijnen vaak verlieslatend blijken.

De NMBS probeert naar een exploitatie in evenwicht te streven tegen 2007, 2008 of 2009 en tegen dan zullen we moeten optornen tegen de liberalisering. Ik wil dus geen valse hoop wekken. Ik vrees dat de heropening van lijnen de eerste vier of vijf jaar niet aan de orde zal zijn.

03.03 Tony Van Parys (CD&V): Toch dring ik erop aan dat dit dossier prioritair zou worden onderzocht vanaf het ogenblik dat er budgettaire ruimte is.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Eric Libert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ondervertegenwoordiging bij de NMBS van personeel dat uit Brussel afkomstig is" (nr. 1017)

04.01 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik gaf al een uitvoerig antwoord op deze vraag aan mevrouw Lalieux.

04.02 Eric Libert (MR): Dat antwoord schenkt me voldoening.

05 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 1039)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Le gouvernement wallon semble dénoncer le plan d'investissement fédéral de la SNCB 2004-2007, qui ne satisferait pas aux accords passés avec la Région.

En effet, l'accord du Comité de concertation fédéral-région du 22 septembre 2003 précisait parmi les priorités de la Région wallonne le développement du rail wallon, dont le rôle est capital pour l'essor social et économique de la Région. Le Comité reconnaissait un investissement de 265,2 millions d'euros pour réaliser les objectifs convenus.

Or le ministre wallon de tutelle n'a trouvé que 100 millions alloués dans le plan d'investissement. Le Ministre reproche également à la SNCB de ne recourir qu'insuffisamment aux mécanismes de préfinancement pour la réalisation de ces objectifs.

En outre, ce plan ne fait pas même mention de la nouvelle dorsale wallonne ni du raccordement de l'aéroport de Charleroi aux lignes existantes.

Vous avez annoncé à la presse que le dossier serait examiné par la SNCB et par vous-même, et que vous veilleriez au respect des engagements pris.

Un conseil d'administration de la SCNB relatif au budget d'exploitation 2004 s'est tenu le 19 décembre et aujourd'hui même a eu lieu un groupe de concertation.

Aussi, qu'est-il ressorti du dernier conseil d'administration ? Les engagements de préfinancements de 265,2 millions d'euros seront-ils respectés ? Les projets écartés du plan d'investissement seront-ils réintroduits ?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Je confirme l'information. Il y a eu des réactions et nous avons eu des contacts avec des ministres de la Région wallonne parce que certains doutes demeuraient quant à l'objet du préfinancement. Nous voulions avoir toutes les garanties.

S'il devait encore y avoir des divergences, une réunion aura lieu pour vérifier si l'accord est bien

eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 1039)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): De Waalse regering verzet zich naar verluidt tegen het federaal investeringsplan van de NMBS 2004-2007 omdat het niet zou beantwoorden aan de overeenkomsten die met het gewest werden gesloten.

Het Comité voor overleg tussen de federale en gewestelijke overheden kwam op 22 september 2003 overeen dat de ontwikkeling van het Waals spoor, dat een hoofdrol speelt in de sociale en economische ontwikkeling van het gewest, één van de prioriteiten van het Waals gewest is. Het Comité stelde vast dat de overeengekomen doelstellingen gepaard gaan met een investering van 265,2 miljoen euro.

De Waalse toeziende minister heeft echter ontdekt dat voor het investeringsplan maar 100 miljoen werd uitgetrokken. De minister verwijt de NMBS ook dat zij onvoldoende gebruik maakt van voorlopige financiering om haar doelstellingen te bereiken.

Het plan maakt bovendien niet eens gewag van de Waalse as, noch van de aansluiting van de luchthaven van Charleroi op de bestaande lijnen.

U hebt in de pers aangekondigd dat het dossier door de NMBS en door uzelf zou worden onderzocht en dat u zou toezien op de naleving van de aangegane verbintenissen.

Op 19 december hield de NMBS een raad van bestuur over de exploitatiebegroting 2004 en vandaag kwam een overleggroep bijeen.

Wat is tijdens de jongste raad van bestuur uit de bus gekomen? Zullen de verbintenissen tot voorlopige financiering ten bedrage van 265,2 miljoen euro worden nageleefd? Zullen de afgevoerde projecten van het investeringsplan opnieuw op de agenda worden gezet?

05.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik bevestig de informatie. We hebben reacties gehad en wij hebben contact opgenomen met de ministers van het Waalse gewest omdat er nog bepaalde twijfels waren aangaande de voorlopige financiering. We wilden eerst over alle garanties beschikken.

Als er nog verschillen zouden zijn, zal een vergadering worden belegd om na te gaan of de overeenkomst goed wordt nageleefd. Ik heb het

réunion aura lieu pour vérifier si l'accord est bien respecté. J'ai, quant à moi, confirmé l'accord politique.

Par ailleurs, il y a deux semaines, nous avons eu des discussions concernant certains passages relatifs aux effets sur l'environnement.

C'est un dossier complexe ; nous avons réalisé un accord et je veux le respecter.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'entreprise de la SNCB" (n° 1163)

06.01 Karine Lalieux (PS): Vous venez de refuser d'avaliser le budget proposé par la SNCB car, selon la presse, il acterait déjà la suppression de 2.291 emplois et les économies en découlant pour 2003.

La direction de la SNCB ne semble pas entendre les messages de son actionnaire, à savoir que l'avenir de l'entreprise et sa modernisation via le plan d'entreprise doivent être élaborés dans le cadre du dialogue social.

Les partenaires sociaux refusent de signer un chèque en blanc à la direction sur le nombre d'emplois à supprimer vu le manque de plan détaillé en cette matière.

Votre décision servira peut-être d'électrochoc pour ramener tout le monde autour de la table.

Comment la SNCB explique-t-elle l'impasse dans laquelle se trouve le dialogue social ?

Quelle est votre marge de manœuvre pour accélérer l'adoption du plan d'entreprise ?

Si le blocage devait persister, quelles seraient les conséquences pour la négociation et l'adoption du contrat de gestion ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le problème du budget 2004 est clair. Il est prématuré de le fixer au moment où on espère un accord social dans les meilleurs délais. Quant au contenu, j'ai donné l'autonomie nécessaire à la SNCB et aux syndicats.

J'interviens au niveau de la structure et, dans les prochains jours, je tenterai de voir plus clair en ce qui concerne la question sociale.

La direction a soumis un plan détaillé aux syndicats

politieke akkoord bevestigd.

Bovendien hebben wij twee weken geleden reeds bepaalde passages inzake het milieueffectenrapport besproken.

Het is een ingewikkeld dossier ; wij hebben een akkoord bereikt en ik wil het eerbiedigen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ondernemingsplan van de NMBS" (nr. 1163)

06.01 Karine Lalieux (PS): U hebt zopas geweigerd de door de NMBS voorgestelde begroting goed te keuren omdat ze volgens de pers reeds voorzag in de afschaffing van 2.291 banen en de besparingen die dat in vergelijking met 2003 zou opleveren.

De directie van de NMBS blijkt geen oor te hebben voor de boodschap van haar aandeelhouder, namelijk dat de toekomst van de maatschappij en haar modernisering via het ondernemingsplan in het kader van een sociale dialoog moet worden uitgewerkt.

De sociale partners weigeren de directie vrij spel te geven over het aantal te schrappen banen omdat een getailleerd plan in dit verband ontbreekt.

Uw beslissing zal misschien als een elektroshock werken en iedereen weer rond de tafel krijgen.

Hoe verklaart de NMBS de impasse waarin de sociale dialoog zich bevindt?

Welke bewegingsruimte hebt u om het ondernemingsplan sneller te doen goedkeuren?

Wat zijn de gevolgen voor de onderhandelingen en de goedkeuring van het beheerscontract als de sociale dialoog niet op gang komt?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het probleem van de begroting 2004 is duidelijk.

Het is voorbarig om de begroting vast te leggen op een ogenblik dat men zo snel mogelijk een sociaal akkoord verwacht. Wat de invulling ervan betreft, heb ik de NMBS en de vakbonden de nodige vrijheid gegeven.

Ik zal nu de structuur verduidelijken en de volgende dagen proberen een duidelijkere kijk te krijgen op het probleem van de sociale dialoog.

De directie heeft de vakbonden een gedetailleerd

et c'est sur cette base que les discussions commenceront. Il est important que les négociations avancent.

Entre-temps, un budget temporaire peut être établi; la direction fera des propositions budgétaires.

Le contrat de gestion ne peut intervenir qu'après la détermination d'un contrat d'entreprise.

Pour moi, un accord social est possible et, même s'il y a désaccord, il faudra prendre une décision.

Ceci dit, les choses progressent et j'espère que les discussions se termineront dans les prochaines semaines.

06.03 Karine Lalieux (PS): La direction ferait bien de suivre ce qu'on lui demande, notamment en ce qui concerne les missions de service public. J'espère que nous disposerons bientôt d'un contrat d'entreprise.

L'incident est clos.

07 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des dépôts de conducteurs de trains d'Arlon, de Bertrix et de Jemelle" (n° 1052)

07.01 François Bellot (MR): Suite à l'ouverture de la ligne Athus-Meuse, une réorganisation des dépôts de conducteurs est envisagée par la SNCB.

Quelles sont les intentions de la SNCB quant à l'avenir des dépôts d'Arlon, de Bertrix et de Jemelle ?

Y aura-t-il éclatement des dépôts de conducteurs entre l'activité voyageurs et l'activité B-CARGO ?

Quel est le nombre de trains et le nombre d'heures assurées par des conducteurs étrangers sur le réseau belge dans les deux secteurs ?

Qui est détenteur et propriétaire des licences de transport affectées aux conducteurs ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Il n'y a pas encore de plan de réorganisation des trois dépôts en question. Un éventuel plan de ce type dépendra de la manière dont se développera le trafic marchandises sur la ligne Athus-Meuse et du nouveau plan concernant B-CARGO.

En principe, le trafic marchandises va diminuer sur

plan voorgelegd en op grond daarvan zullen de besprekingen worden aangevat. Het is belangrijk dat de onderhandelingen opschieten.

Ondertussen kan een tijdelijke begroting worden uitgewerkt; de directie zal begrotingsvoorstellen doen.

Het beheerscontract kan pas aan bod komen wanneer het ondernemingscontract rond is.

Voor mij is een sociaal akkoord mogelijk en zelfs als hierover onenigheid is, moeten we toch een beslissing nemen.

Dit gezegd zijnde, gaan de zaken vooruit en hoop ik de besprekingen in de loop van de volgende weken te kunnen afronden.

06.03 Karine Lalieux (PS): De directie zou wat meer oog mogen hebben voor wat van haar wordt verwacht, met name inzake de opdrachten van openbare dienstverlening. Ik hoop dat wij weldra over een ondernemingsplan zullen beschikken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de stelplaatsen van Aarlen, Bertrix en Jemelle die ook als standplaats dienen voor treinbestuurders" (nr. 1052)

07.01 François Bellot (MR): Naar aanleiding van de opening van de lijn Athus-Meuse beoogt de NMBS een reorganisatie van de standplaatsen voor treinbestuurders.

Wat is de NMBS van plan met de standplaatsen in Aarlen, Bertrix en Jemelle?

Zullen er aparte standplaatsen komen voor het reizigersvervoer en B-CARGO?

Hoeveel treinen rijden er en hoeveel werkuren worden er door buitenlandse treinbestuurders op het Belgische net gepresteerd in elk van deze sectoren?

Wie is houder en eigenaar van de vervoersvergunningen die aan de bestuurders worden toegewezen?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er bestaat nog geen reorganisatieplan voor deze drie standplaatsen. Zo'n plan zal afhangen van de ontwikkeling van het goederenvervoer op de lijn Athus-Meuse en van het nieuwe plan voor B-CARGO.

In principe zal het goederenvervoer op de lijn 162 afnemen en zal het plan voor B-CARGO in juli

la ligne 162 et le plan B-CARGO sera disponible en juillet. Celui-ci sera déterminant pour une optimisation des dépôts, Jemelle étant peu concerné par le trafic marchandises.

Quant aux heures assumées par des conducteurs étrangers, la SNCB ne dispose pas de pareille statistique, mais bien du nombre de kilomètres. Il s'agit de 4 millions de kilomètres par an - 0,9 pour les marchandises et 3,1 pour les voyageurs - sur le réseau belge.

Quant aux licences, elles sont la propriété de la SNCB qui, en outre, forme et délivre les brevets aux conducteurs.

L'incident est clos.

08 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'acheminement de charbon par voie ferrée d'Anvers à Creutzwald et les heures de travail des conducteurs de trains" (n° 1053)

08.01 **François Bellot** (MR): La centrale thermique de Creutzwald en France (Lorraine) est approvisionnée en charbon via le port d'Anvers. Ce charbon est acheminé par voie ferrée, dans des trains conduits par des agents d'Anvers ou de Louvain, jusqu'au dépôt de Bertrix. Là, ils sont pris en charge par des conducteurs de ce dépôt, jusqu'à destination. Ces derniers conducteurs ne pouvant retourner dans les 8 heures, tenant compte du temps réglementaire de repos de 14 heures, un changement de conducteur est assuré au retour, dès Thionville.

Plusieurs solutions existaient à ce problème : prévoir une nuit d'hébergement à l'hôtel à Thionville (avec une prime de 2,5 EUR/heure au conducteur); assurer le retour du conducteur de Bertrix à Thionville en taxi (pour prendre leur service dès 3h du matin).

Cette dernière solution est la plus coûteuse, et consommatrice d'heures de travail des conducteurs, mais a été choisie par la SNCB. Pour quelle raison ?

08.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Les trains entre Anvers et Creutzwald ont circulé les 17, 18, 19, 20 et 22 décembre 2003. Cette circulation a repris le 5 janvier dernier.

beschikbaar zijn. Dit laatste zal doorslaggevend zijn voor het optimale gebruik van de standplaatsen. In Jemelle is erg weinig goederenvervoer.

De NMBS beschikt niet over statistieken van het aantal werkuren die door buitenlandse treinbestuurders worden gepresteerd, maar wel van het aantal kilometers die zij op het Belgische net afleggen. Het gaat om 4 miljoen kilometer per jaar - 0,9 miljoen voor het goederenvervoer en 3,1 miljoen voor het reizigersvervoer.

De vergunningen zijn eigendom van de NMBS die bovendien de machinisten opleidt en hen de brevetten uitreikt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorvervoer van steenkool van Antwerpen naar Creutzwald en de rijtijden van de treinbestuurders" (nr. 1053)

08.01 **François Bellot** (MR): De thermische centrale van Creutzwald in Frankrijk (Lotharingen) wordt via de haven van Antwerpen met steenkool bevoorrad. Die steenkool wordt tot in het depot van Bertrix aangevoerd met treinen die bestuurd worden door machinisten van Antwerpen of Leuven. In Bertrix nemen de machinisten van dat depot het over en dat tot op de plaats van bestemming. Rekening houdend met de reglementaire rusttijd van 14 uur kunnen laatstgenoemde machinisten niet binnen 8 uur terugkeren, en dus wordt bij de terugkeer van in Thionville een andere machinist ingezet.

Er zijn verscheidene oplossingen mogelijk voor dat probleem:

voorzien in een overnachting in een hotel in Thionville (met een premie van 2,5 euro per uur voor de machinist);

de machinist met de taxi van Bertrix naar Thionville laten terugkeren (teneinde al om 3 uur s'ochtends aan het werk te kunnen gaan).

De NMBS heeft voor die laatste oplossing gekozen, ook al is dat de duurste en de meest arbeidsintensieve voor de machinisten. Hoe verklaart zij die keuze?

08.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De treinen tussen Antwerpen en Creutzwald reden op 17, 18, 19, 20 en 22 december 2003. Ze rijden opnieuw sinds 5 januari van dit jaar.

C'est un nouveau service, un nouveau contrat. La solution « B » a été retenue car elle était plus facile à organiser pour le moment, mais elle est provisoire. La SNCB examine actuellement les possibilités alternatives avec les Français. Cette discussion aura lieu dans les semaines à venir. C'est en tout cas un bon contrat qu'ils ont obtenu.

08.03 François Bellot (MR) : Il s'agit effectivement d'un contrat important, qui a échappé aux Français. Il semble même que les conducteurs français menacent de faire grève, si les Belges travaillent sur territoire français. Cette négociation sera donc difficile, mais j'ai bien noté que la solution actuelle était provisoire.

L'incident est clos.

09 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les liaisons ferroviaires en Flandre occidentale" (n° 1128)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Les voyageurs qui se rendent de la région de Brugge vers la région de Ypres-Wervik doivent effectuer des trajets d'une durée inacceptable de presque deux heures. C'est deux fois plus qu'en voiture, alors que le gouvernement entend justement stimuler le transport ferroviaire. Une bonne mobilité est en outre la clef du désenclavement de la région. Le temps d'attente de quarante minutes en gare de Courtrai est au cœur du problème.

Quelles initiatives le ministre entend-il prendre afin de réduire la durée de ce trajet ?

09.02 Johan Vande Lanotte , ministre (en néerlandais): Le trajet en train entre Bruges et Courtrai dure 39 minutes. L'horaire est tel que la ligne se combine parfaitement à la ligne La Panne-Gand, avec une correspondance à Lichtervelde, et à la ligne Ostende-Gand-Bruxelles.

La correspondance avec la ligne 69, en revanche, est mauvaise. La ligne Poperinge-Ypres-Comines étant toujours à une seule voie, la marge de manœuvre est relativement étroite. L'aménagement d'une deuxième voie représente toutefois un investissement important et ne constitue pas, pour l'heure, une priorité. Par ailleurs, les lignes 69 et 66, Bruxelles-Courtrai, doivent emprunter la même voie. La ligne 66 est très fréquentée et la priorité lui est accordée aux heures de pointe. La

Het gaat om een nieuwe dienst, op grond van een nieuwe overeenkomst. Er werd gekozen voor oplossing B, omdat die op dit ogenblik het gemakkelijkst kon worden georganiseerd. Het gaat om een tijdelijke oplossing. De NMBS onderzoekt samen met Frankrijk hoe dit traject anders kan worden georganiseerd. Die discussie wordt in de loop van de volgende weken gevoerd. Het gaat hoe dan ook om een interessante overeenkomst.

08.03 François Bellot (MR): De Fransen zagen dit – inderdaad belangrijke – contract aan hun neus voorbijgaan. De Franse treinbestuurders dreigen zelfs met een staking, indien de Belgen op Frans grondgebied blijven werken. Het overleg wordt dus niet vanzelfsprekend. Ik noteer dat de bestaande oplossing tijdelijk is.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen in West-Vlaanderen" (nr. 1128)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Treinreizigers die van de regio Brugge naar de regio Ieper-Wervik reizen, worden geconfronteerd met onaanvaardbare reistijden van bijna twee uur. Dat is dubbel zo lang als met de wagen, terwijl de regering het treinverkeer juist wil stimuleren. Daarbij is een goede mobiliteit de sleutel tot de ontsluiting van de regio. De kern van het probleem is een wachttijd van wel veertig minuten in het station van Kortrijk.

Welke initiatieven plant de minister om deze reistijd in te korten?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De treinreis tussen Brugge en Kortrijk duurt 39 minuten. In de dienstregeling sluit de lijn heel goed aan bij de lijn De Panne-Gent, met een aansluiting in Lichtervelde, en bij de lijn Oostende-Gent-Brussel.

De aansluiting op lijn 69 is daarentegen slecht. Omdat de lijn Poperinge-Ieper-Komen nog altijd enkelsporig is, is er weinig manoeuvreerruimte. De aanleg van een dubbel is spoor is echter een grote investering en voorlopig geen prioriteit. Daarnaast moeten de lijnen 69 en 66, Brussel-Kortrijk, op hetzelfde spoor komen. Lijn 66 is een erg drukke lijn en krijgt op de piekuren voorrang. De aansluiting moet dus wachten.

correspondance doit donc attendre.

Adapter l'horaire pourrait donc constituer une solution, si ce n'est qu'une telle opération nécessite une grande intervention structurelle. : de nouvelles lignes ferroviaires et de nouvelles correspondances. La réponse se situe plutôt du côté de la mobilité combinée : une liaison ferroviaire performante et rapide entre Bruges et Courtrai combinée à un trajet en bus vers des localités comme Wervik. Cette solution n'est peut-être pas la plus populaire mais elle est probablement la meilleure. Cela étant, je comprends les réclamations des usagers qui estiment qu'ils doivent attendre trop longtemps.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Je souhaiterais également que le ministre précise combien de voyageurs par jour ouvrable sont concernés. A combien s'élève le coût d'investissement per capita ? Des données chiffrées concrètes nous permettront de mieux cerner la problématique et de rechercher des solutions efficaces.

Le ministre évoque une combinaison avec le transport par autobus. J'espère que nous pourrions collaborer de manière constructive avec les Régions dans ce domaine.

09.04 Johan Vande Lanotte , ministre (*en néerlandais*): Je propose que vous rencontriez le responsable de ce dossier à mon cabinet. Il pourra vous fournir les chiffres.

L'incident est clos.

10 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en péril par B-Cargo des plates-formes intermodales wallonnes" (n° 1131)

10.01 Olivier Chastel (MR): Le gouvernement promeut l'intermodalité pour une répartition équilibrée des flux de transport de marchandises. Le responsable de B-Cargo menace de majorer les prix de ses services si aucun subside n'est accordée au transport intérieur de conteneurs par rail, structurellement déficitaire, et fait observer la largesse d'autres pays. Une subside du secteur est réclamée à hauteur de 30 millions d'euros par an. Quels sont les plans du gouvernement dans le secteur du fret ? Rehaussera-t-il les subsides alloués, à quelle concurrence et suffiront-ils à écarter les menaces que fait peser B-Cargo sur l'intermodalité wallonne ?

Een aanpassing van de dienstregeling zou dus een oplossing kunnen zijn, ware het niet dat zoiets niet mogelijk is zonder een grote infrastructurele ingreep: nieuwe spoorlijnen en aansluitingen. Het antwoord ligt veeleer in gecombineerde mobiliteit: een goede en snelle treinverbinding tussen Brugge en Kortrijk, gecombineerd met een busverbinding naar plaatsen als Wervik. Zo'n oplossing is misschien niet de populairste, maar waarschijnlijk wel de beste. Ik begrijp ondertussen de klachten van de reizigers, die vinden dat ze te lang moeten wachten.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Graag zou ik van de minister ook weten over hoeveel reizigers per werkdag het hier gaat. Hoe groot is de investeringskost per capita? Aan de hand van concreet cijfermateriaal kunnen wij de problematiek beter duiden en naar efficiënte oplossingen zoeken.

De minister spreekt over een combinatie met busvervoer. Ik hoop dat we daarvoor constructief kunnen samenwerken met de Gewesten.

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik stel voor dat u op mijn kabinet een gesprek zou hebben met de verantwoordelijke in dit dossier. Hij kan u de cijfers bezorgen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bedreiging die B-Cargo voor de Waalse intermodale platformen inhoudt" (nr. 1131)

10.01 Olivier Chastel (MR): Opdat de goederenstromen evenwichtiger zouden verdeeld worden promoot de regering de intermodaliteit. Het hoofd van B-Cargo dreigt ermee zijn diensten duurder te maken als het binnenlands containervervoer per spoor, dat een structureel tekort kent, niet gesubsidieerd wordt. Hij verwijst naar de ruime subsidies die andere landen toekennen. Hij eist dan ook dat de sector jaarlijks een subsidie van 30 miljoen euro zou ontvangen. Welke plannen heeft de regering in de sector van het vrachtverkeer? Gaat ze de toegekende subsidies verhogen, en zo ja, met hoeveel? Zullen ze volstaan om de bedreiging die B-Cargo voor de Waalse intermodaliteit vormt af te weren?

La Belgique est en retard. Je souhaite qu'elle comble ce retard.

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'évolution du secteur ferroviaire a besoin d'actions importantes tant au niveau du fret que du transport passagers. Une subside est nécessaire. Ma proposition de gratuité pour le trajet entre le domicile et le travail est en train de trouver des possibilités d'exécution.

La SNCB demande une subside. Nous travaillerons d'abord sur l'intermodalité nationale, parce qu'elle est la plus logique et la plus menacée. Il faudra cependant garantir une distance minimale de 50 kms. Le montant alloué sera de 20 à 30 millions d'euros par an.

J'ai demandé une étude sur les différents systèmes de fret international. C'est un élément clé de la mobilité.

10.03 Olivier Chastel (MR): Il est indispensable de faire une analyse de la situation et de prendre en compte ce chiffre de 50 kms. On a créé beaucoup trop de plates-formes multimodales.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives d'avenir d'Eurostation, filiale de la SNCB"** (n° 1133)

- **M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rachat d'Eurostation, filiale de la SNCB"** (n° 1195)

11.01 Olivier Chastel (MR): Dès 2005, l'Etat devrait reprendre la dette de la SNCB à hauteur de 7.4 milliards d'euros. En contrepartie, des actifs immobiliers repris dans les comptes de la SNCB et des sociétés sur lesquelles elle exerce un contrôle pourraient être valorisés. C'est le cas d'*Eurostation*.

Dans ce contexte, *Eurostation* aurait fait l'objet d'une offre d'achat de 400 millions pour les 100% de la filiale. Dans la perspective de la réduction de l'endettement, cette offre est une opportunité pour la SNCB et pour l'Etat.

Quels sont vos sentiments vis-à-vis de cette offre

België loopt achter. Ik zou graag zien dat die achterstand wordt ingehaald.

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ingevolge de evolutie van de spoorsector moet een aantal belangrijke initiatieven worden genomen, zowel op het vlak van het goederen- als van het personenvervoer. Er moeten subsidies worden toegekend. Mijn voorstel om het woon-werkverkeer gratis te maken, krijgt stilaan vorm.

De NMBS vraagt subsidies. In eerste instantie zullen we ons toespitsen op de intermodaliteit op nationaal niveau: dat is het meest logische en daar doen zich de grootste problemen voor. Daarbij geldt de voorwaarde dat het afgelegde traject minstens 50 kilometer moet bedragen. Jaarlijks zal een bedrag van 20 à 30 miljoen euro worden toegekend.

Ik heb de opdracht gegeven een studie uit te voeren over de verschillende systemen van internationaal goederenvervoer, die een sleutelement is voor de mobiliteit.

10.03 Olivier Chastel (MR): Het is absoluut noodzakelijk dat de toestand wordt geanalyseerd en dat met deze afstand van 50 km rekening wordt gehouden. Er is een wildgroei van multimodale platformen geweest.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstperspectieven van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS"** (nr. 1133)

- **de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS"** (nr. 1195)

11.01 Olivier Chastel (MR): Vanaf 2005 zou de staat de schuld van de NMBS voor een bedrag van 7,4 miljard euro moeten overnemen. Daartegenover zouden de onroerende activa in de boeken van de NMBS en de maatschappijen die onder haar toezicht staan kunnen worden gevaloriseerd. Dat is het geval voor *Eurostation*.

In die context zou voor *Eurostation* een overnamebod van 400 miljoen voor 100 % van het dochterbedrijf zijn gedaan. Met het oog op de schuldvermindering is dit bod een buitenkans voor de NMBS en de staat.

Wat denkt u van dit overnamebod? Hoe ver staat

d'achat ? Où en sont les discussions relatives à celle-ci, sachant que Karel Vinck aurait proposé 30% à une société australienne, ce qui ne donnerait à cette dernière qu'un rôle minoritaire peu intéressant ? Enfin, si une société étrangère prend *Eurostation*, que deviendrait le bureau d'étude en matière d'investissements immobiliers de la SNCB ?

11.02 Eric Massin (PS): Ma question a trait à la même offre d'achat que celle de M. Chastel. Contrairement à ce qui s'est passé avec les offres précédentes, le gouvernement s'est penché sur celle-ci.

Mais les avantages d'une telle opération sont-ils garantis à long terme ? Une telle cession de biens immobiliers, comprenant des bâtiments occupés par la SNCB, signifie de nouvelles charges en tant que locataire. Quelles sont ces garanties ? Ensuite, qui a procédé à l'évaluation de cette filiale, pour laquelle on proposait 300 millions, il y a un an et 400 millions aujourd'hui ? Et comment a-t-elle été faite ? Enfin, si la vente a lieu, le bénéficiaire sera-t-il la SNCB ou l'Etat, dans le cadre de la reprise de la dette contre les actifs de la SNCB.

11.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le dossier *Eurostation* me préoccupe de plus en plus. La SNCB prétend qu'elle n'a rien à vendre, que tout lui est nécessaire, et effectivement elle seule peut en juger.

Ensuite, sachant qu'il y a des propriétés, il est normal que des promoteurs privés s'y intéressent.

En troisième lieu, les alentours des gares constituent de plus en plus des pôles de développement dans les villes, ce qui n'était pas le cas auparavant. La SNCB a tout intérêt à ce que ce changement s'accroisse.

Le reste est pour le moment assez spéculatif. *Eurostation* dispose-t-elle vraiment d'un droit d'exclusivité ? Dans l'affirmative, elle deviendrait intéressante ; dans le cas contraire elle n'a pas de valeur.

Peut-on vendre ce droit en une fois ou doit-on faire valoriser ce qui peut l'être par une concurrence claire ?

J'ai donc demandé un audit, afin d'avoir une information complète et claire sur la situation. Cet audit fait des mécontents du côté de la SNCB comme du côté des repreneurs potentiels. L'audit

het met de bespreking ervan, wetende dat Karel Vinck 30 % aan een Australische vennootschap zou hebben aangeboden, wat minder interessant zou zijn? Indien een buitenlandse vennootschap Eurostation overneemt, wat zou er dan van de studiedienst voor de onroerende investeringen van de NMBS geworden?

11.02 Eric Massin (PS): Mijn vraag gaat over hetzelfde overnamebod, waar ook de heer Chastel het over had. In tegenstelling tot de vorige, heeft de regering zich over dit overnamebod wel gebogen.

Maar heeft een dergelijke operatie ook gegarandeerd voordelen op lange termijn? Een dergelijke overdracht van onroerende goederen, inclusief de gebouwen waarin de NMBS is gehuisvest, betekent nieuwe kosten als huurder. Wat zijn die garanties? Wie heeft de prijs van dit filiaal bepaald, waarvoor vorig jaar 300 miljoen en nu 400 miljoen werd geboden? En hoe werd die prijs bepaald? En als de verkoop ten slotte plaatsvindt, wie zal dan, in het kader van de schuldovername tegenover de activa van de NMBS, de begunstigde zijn: de NMBS of de staat?

11.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik maak mij almaar meer zorgen over het *Eurostation*-dossier. De NMBS beweert dat zij niets heeft om te verkopen, dat zij alles nodig heeft, en alleen zij kan daar inderdaad over oordelen.

Wetende dat er eigendommen zijn, is het normaal dat privépromotoren daarvoor interesse hebben.

Ten derde groeien de stationsbuurten hoe langer hoe meer uit tot ontwikkelingspools in de steden, wat vroeger niet het geval was. De NMBS heeft er alle belang bij dat die verandering zich nog verder doorzet.

Voor de rest blijft het momenteel koffiedik kijken. Beschikt *Eurostation* echt over een exclusiviteitsrecht? Zo ja, dan wordt zij interessant ; is dat niet het geval, dan heeft zij geen waarde.

Kan men dit recht in een keer verkopen of moet men trachten datgene te valoriseren wat door het spel der mededinging kan gevaloriseerd worden?

Om een volledig en duidelijk beeld van de situatie te hebben heb ik dus een audit besteld. Die audit valt niet bij iedereen bij de NMBS en bij de mogelijke overnemers in goede aarde. Op basis

permettra de prendre une décision en connaissance de cause, de ne pas vendre à tout prix ni garder ce qui ne doit pas l'être. Vendredi et samedi prochains, nous discuterons des procédures à mettre en place, mais tout le monde est d'accord pour dire que l'audit est nécessaire. Etant donné la dette, des terrains valorisables ne peuvent être conservés. Il faudra évidemment faire jouer la concurrence. Mais les terrains importants pour le futur développement de la SNCB ne doivent pas être vendus.

Sur ce point comme sur celui de l'offre du groupe australien, j'attends des éclaircissements avant de me prononcer.

La discussion relative au nombre d'actions a déjà eu lieu devant les tribunaux. Dans le passé, la Chambre a exproprié les actionnaires minoritaires semble-t-il.

11.04 Olivier Chastel (MR): Il est pourtant clair que l'offre ne porte pas sur des terrains, mais sur l'actionnariat de la société.

11.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Mais l'objet de l'offre n'est pas clair. Ils veulent évaluer l'objet de leur achat. Ils font donc une offre non liante, contenant des conditions contradictoires. Je ne peux donc me prononcer actuellement.

11.06 Olivier Chastel (MR): Il faut revendre les terrains inutilisés, je suis d'accord avec vous. Mais ceux qui ont fait l'offre ne visent pas des projets immobiliers, mais bien le contrôle de la société par le biais du rachat d'un nombre suffisant d'actions. Ceci pose question, notamment en ce qui concerne le bureau d'étude.

Ensuite, confirmez-vous que le délégué de la SNCB a proposé 30% aux repreneurs potentiels ?

11.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): C'est vous qui le dites. Moi, je ne sais pas.

11.08 Olivier Chastel (MR): J'ai une question complémentaire. Dans le cas de la vente d'Eurostation, comment ventileriez-vous les rentrées entre l'Etat et la SNCB ?

11.09 Johan Vande Lanotte, ministre (en

van de audit zal er een gefundeerde beslissing kunnen genomen worden. We zullen dus niet tot elke prijs moeten verkopen en evenmin datgene behouden wat niet meer dienstig is. Volgende vrijdag en zaterdag zullen we bespreken welke procedures we zullen moeten instellen, maar iedereen is het erover eens dat de audit gewenst is. Gelet op de schuld kunnen de terreinen die gevaloriseerd kunnen worden niet langer behouden worden. We zullen uiteraard de concurrentie moeten laten spelen. Maar de terreinen die nodig zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de NMBS mogen niet verkocht worden.

Ik wacht nog op bijkomende informatie om me te kunnen uitspreken over dit punt en over het bod van de Australische groep.

De discussie over het aantal aandelen werd al voor de rechtbank gevoerd. Naar het schijnt heeft de Kamer in het verleden de minderheidsaandeelhouders onteigend.

11.04 Olivier Chastel (MR): Het is nochtans duidelijk dat het bod niet geldt voor terreinen, maar voor de aandelen van de vennootschap.

11.05 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Maar het voorwerp van het bod is niet duidelijk. Zij wensen het voorwerp van hun aankoop te evalueren. Zij doen dus een niet-bindend bod dat tegenstrijdige voorwaarden inhoudt. Op dit ogenblik kan ik mij er dus niet over uitspreken.

11.06 Olivier Chastel (MR): De ongebruikte terreinen dienen te worden herverkocht, daarover ben ik het met u eens. Diegenen die het bod hebben gedaan, hebben echter geen vastgoedprojecten voor ogen, maar willen de vennootschap controleren door een voldoende groot aantal aandelen terug te kopen. Dit stemt tot nadenken, met name wat het studiebureau betreft. Bevestigt u ten slotte dat de afgevaardigde van de NMBS de mogelijke overnemers 30 % heeft voorgesteld?

11.07 Minister Johan Vande Lanotte: (Nederlands): Dat zegt u. Ik weet het niet.

11.08 Olivier Chastel (MR): Ik heb een bijkomende vraag. Indien Eurostation wordt verkocht, hoe zal u de inkomsten verdelen tussen de Staat en de NMBS?

11.09 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat

français): Je ne sais pas. Il est trop tôt pour se prononcer, et je ne le ferais pas tant que je n'aurais pas l'audit. On ne sait même pas ce qui est à vendre. De plus, la discussion juridique est encore en cours entre les différents acteurs.

11.10 Eric Massin (PS): Je remercie le ministre pour la précision de sa réponse.

Je considère l'audit comme nécessaire pour préserver le patrimoine de la SNCB. Le développement aux alentours des gares est important pour la SNCB. Je souligne cependant que le patrimoine de la SNCB ne comprend pas seulement des terrains.

J'attends les conclusions de cet audit, pour que la commission soit informée de l'évolution possible de la SNCB. J'espère qu'il en sera de même lorsque la recette sera définitive, car je suis aussi dans la commission des Finances et que je suis intéressé par le budget de l'Etat.

11.11 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Ce ne sera probablement pas une recette pour le budget, car il s'agit d'une propriété de la SNCB. Mais on ne sait pas encore.

11.12 Eric Massin (PS): Nous verrons ce qu'il en sera lors d'une éventuelle scission de la société, car le problème pourrait alors se poser.

11.13 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): On peut aussi s'en servir pour le premier paiement de la dette, par exemple pour adoucir le montant des intérêts. Nous verrons.

L'incident est clos.

12 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des trains marchandises Trois-Ponts - Bullange" (n° 1211)

12.01 André Frédéric (PS): La SNCB a décidé de ne plus assurer la desserte de marchandises de la partie de la ligne 48 qui était jusqu'ici conservée pour les besoins de la Défense Nationale mais aussi pour desservir un certain nombre d'entreprises de la région dont une avait même décidé d'augmenter son trafic ferroviaire. Ceci contredit certaines déclarations de responsables de la SNCB qui assuraient que plus

jeet ik niet. Het is te vroeg om mij daarover uit te spreken, en zolang ik de resultaten van de audit niet heb, zal ik dit ook niet doen. Men weet zelfs niet wat er wordt verkocht. Bovendien is de juridische bespreking tussen de verschillende partijen nog aan de gang.

11.10 Eric Massin (PS): Ik dank de minister voor zijn precies antwoord.

Ik vind de audit noodzakelijk met het oog op de vrijwaring van het NMBS-patrimonium. De ontwikkeling in de stationsbuurten is belangrijk voor de NMBS. Ik onderstreep echter dat het NMBS-patrimonium niet enkel gronden omvat.

Ik wacht op de conclusies van die audit opdat de commissie zou worden ingelicht over de mogelijke evolutie bij de NMBS. Ik hoop dat dat ook zal gelden wanneer de ontvangsten definitief zullen zijn, want ik ben ook lid van de commissie voor de Financiën en heb veel belangstelling voor de rijksbegroting.

11.11 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat valt wellicht niet onder de ontvangsten voor de begroting, want het betreft NMBS-eigendommen. Maar dat is nog niet bekend.

11.12 Eric Massin (PS): Wij zullen zien wat daarvan aan is bij een eventuele opsplitsing van de maatschappij, want dan kan het probleem zich voordoen.

11.13 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Men kan dat ook gebruiken voor de eerste betaling van de schuld, bijvoorbeeld om het bedrag van de interesten te verminderen. Wij zullen zien.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het schrappen van de goederentreinen tussen Trois-Ponts en Bullange" (nr. 1211)

12.01 André Frédéric (PS): De NMBS heeft beslist het goederentransport af te schaffen op een deel van de lijn 48 die tot op heden alleen bedoeld was voor goederentransporten van Landsverdediging en voor een aantal ondernemingen in de streek, waarvan één zelfs besloten had het spoorvervoer op te drijven. Dit is in tegenspraak met bepaalde verklaringen van woordvoerders van de NMBS die verzekerden

aucune ligne ne serait supprimée. De plus, dans une région touristique comme les Cantons de l'Est, l'apparition d'un charroi de dizaines de camions supplémentaires poserait un grave problème de sécurité.

Quels sont les objectifs de la SNCB en matière de transport de marchandises ?

Quelles sont les raisons de pareille décision ?

La SNCB a-t-elle évalué les conséquences négatives de sa décision pour toute la région concernée ?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): B-CARGO a conclu un contrat avec une scierie de Bullange, mais cette opération n'est viable que si la SNCB ne doit pas assumer l'entretien de la ligne 45. Jusqu'à présent, l'armée belge assumait cet entretien et B-CARGO payait, par wagon, un droit de passage.

L'armée a annoncé son intention de renoncer aux lignes 45 et 48 mais aucune décision n'est encore prise.

Il a donc été décidé d'interroger toutes les parties concernées.

Si l'armée décide d'abandonner l'entretien de ces lignes, elle doit remettre un préavis. Un Comité interministériel doit en discuter le mois prochain et, si l'armée dépose un préavis à ce moment, l'entretien des lignes 45 et 48 ne sera plus assumé après le mois de juillet.

Il n'est pas possible de maintenir ces lignes pour le seul besoin d'une scierie, d'autant que le trafic de celle-ci est déficitaire pour la SNCB, dans la mesure où les volumes transportés sont inférieurs à ceux qui avaient été annoncés.

En conclusion, il faudrait convaincre l'armée de garder ces lignes et la scierie d'augmenter le volume de ses marchandises à transporter.

L'incident est clos.

13 Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les formules de rechange à l'indicateur des chemins de fer" (n° 1202)

13.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ce sont surtout des organisations qui protestent contre la disparition de l'indicateur des chemins de fer, qu'elles utilisent abondamment pour consulter les horaires de la SNCB dans leur ensemble. Les urbanistes et les bureaux d'études l'utilisent également. Toutes ces organisations ont accès à internet mais l'information dont ils ont besoin n'y est

dat er geen lijnen meer zouden worden afgeschaft. Bovendien zouden bijkomende konvooien van tientallen vrachtwagens in een toeristische streek als de Oostkantons de veiligheid ernstig in het gedrang brengen.

Welke doelstellingen heeft de NMBS inzake goederenvervoer?

Om welke redenen werd een dergelijke beslissing genomen?

Heeft de NMBS de negatieve gevolgen van haar beslissing voor de hele betrokken regio onderzocht?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): B-CARGO heeft een contract gesloten met een zagerij in Bullange, maar die operatie is alleen uitvoerbaar als de NMBS niet voor het onderhoud van de lijn 45 moet zorgen. Tot op heden zorgde het Belgisch leger voor het onderhoud van die lijn en B-CARGO betaalde een tol per wagon.

Het leger heeft aangekondigd dat het van plan is af te zien van de lijnen 45 en 48, maar er werd hieromtrent nog geen beslissing genomen.

Er werd dus beslist alle betrokken partijen te bevragen.

Als het leger beslist die lijnen niet meer te onderhouden, moet het een opzegging indienen. Een interministerieel comité moet het de maand die daarop volgt bespreken. Als het leger nu een opzegging indient, zullen de lijnen 45 en 48 na de maand juli niet meer worden onderhouden.

Het is niet mogelijk die lijnen alleen voor een zagerij in stand te houden, te meer omdat het transport van die zagerij voor de NMBS onvoldoende is, want de getransporteerde volumes zijn minder groot dan werd aangekondigd.

Men zal dus het leger ervan moeten overtuigen deze lijnen te behouden en de zagerij ertoe moeten aanzetten het volume van haar te vervoeren goederen te verhogen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de alternatieven van het 'spoorboekje'" (nr. 1202)

13.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het zijn vooral organisaties die protesteren tegen de verdwijning van het spoorboekje, dat zij gretig gebruiken om de algemene dienstverlening van de spoorwegen te bekijken. Ook planologen en studiebureaus gebruiken het. Al deze organisaties hebben toegang tot het internet, maar daarop is de informatie die zij nodig hebben, niet integraal

pas entièrement présente.

La SNCB a-t-elle l'intention, à l'instar de quelques autres pays, de commercialiser l'ensemble des informations que contenait l'indicateur ou de proposer l'intégralité des horaires par l'intermédiaire d'un site payant ? Pourquoi l'ensemble des informations contenues dans l'indicateur ne peut-il être mis à la disposition des usagers sur le site internet de la SNCB ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Les informations présentes actuellement sur le site internet ne sont pas commercialisées. Les informations répertoriées dans l'indicateur des chemins de fer se retrouvent intégralement sur le site de la SNCB et peuvent être téléchargées. D'aucuns souhaitent manifestement télécharger l'ensemble des horaires à des fins statistico-scientifiques. Je propose à M. Schalck de prendre contact directement avec le service informatique de la SNCB. Je ne vois pas pourquoi ce service verrait une objection de principe ou un obstacle pratique à dispenser ces informations.

L'incident est clos.

14 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la panne générale de téléphone dans l'arrondissement de Verviers" (n° 1204)

14.01 André Frédéric (PS): Le 7 janvier dernier, l'arrondissement de Verviers a été victime d'une panne générale de téléphone suite à une simple coupure de câble.

Cette panne a eu des conséquences en cascade sur toute l'activité de la région : impossible d'utiliser le réseau internet, impossible d'envoyer ou de recevoir du courrier électronique, le réseau Proximus était inutilisable, les distributeurs de billets étaient hors service et les services Bancontact, Proton ou Visa étaient inutilisables également.

De plus, les services 100 et 101 ne fonctionnaient plus. Le bourgmestre de Verviers a été contraint de réquisitionner du personnel de police, de pompiers et des services d'urgence des hôpitaux. Est-il normal qu'une simple coupure de câble ait des conséquences aussi importantes ? Ne pourrait-on établir à l'avenir des systèmes de sécurité permettant un service minimum ?

aanwezig.

Heeft de NMBS plannen om, in navolging van enkele andere landen, de volledige informatie die in het spoorboekje aanwezig was, te commercialiseren of de hele dienstregeling aan te bieden via een betaalsite? Waarom kan de integrale informatie die het spoorboekje biedt niet worden aangeboden op de website van de NMBS?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Wat op dit ogenblik op de website staat, wordt niet gecommmercialiseerd. De informatie die in het spoorboekje staat, is integraal terug te vinden op de website van de NMBS en kan worden gedownload. Het is blijkbaar de wens van sommigen om wegens statistisch-wetenschappelijke redenen de hele uurregeling te downloaden. Ik stel voor dat de heer Schalck daarvoor contact opneemt met de dienst Informatica van de NMBS. Ik kan me niet inbeelden dat die er een principieel of praktisch probleem mee zou hebben die informatie aan te bieden.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de algemene telefoonstoring in het arrondissement Verviers" (nr. 1204)

14.01 André Frédéric (PS): Op 7 januari jongstleden heeft in het arrondissement een algemene telefoonstoring plaatsgevonden en zulks ten gevolge van een gewone kabelbreuk.

Die storing had een grote weerslag op de hele activiteit in de regio : het internet was niet beschikbaar, het was onmogelijk om elektronische post te versturen of te ontvangen, het Proximus-netwerk kon niet worden gebruikt, de bankautomaten waren buiten dienst en ook Bancontact-, Proton- en Visa-betaaldiensten waren onbruikbaar.

Bovendien functioneerden ook de diensten 100 en 101 niet meer. De burgemeester van Verviers was genoodzaakt politiepersoneel, brandweerlieden en personeelsleden van de urgentiediensten van de ziekenhuizen te vorderen. Is het normaal dat een kabelbreuk zo'n grote gevolgen kan hebben? Kan men in de toekomst niet voorzien in veiligheidssystemen die een minimumdienst

Enfin, reste le problème des dédommagements des personnes qui ont été lésées par cette panne.

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : L'ampleur de l'incident est la conséquence d'une double coupure et non d'une seule. Le réseau de transmission de Belgacom permet, en cas de coupure d'un câble, de dévier le trafic vers un second câble.

Mais, si le second câble cède, il devient impossible de dérouter le trafic. La réponse parle de « malheureux concours de circonstance », le câble suivant le même parcours sur 700 mètres. Cette appréciation est un peu légère, l'identité de parcours étant regrettable et le risque pris de la sorte, trop important.

Des investissements importants ont été consentis mais ne sont pas complets. Un plan d'action national a été mis sur pied par Belgacom, qui prévoit la vérification du mécanisme de sécurisation du réseau, la séparation totale des deux câbles et l'optimisation des procédures d'intervention.

Je ne me prononcerai pas sur les dédommagements : je suppose qu'il y aura des actions judiciaires, je me tiens hors jeu.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Martine Payfa au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux d'infrastructure du RER en Région bruxelloise" (n° 1218)

15.01 Martine Payfa (MR) : Dans le cadre du projet RER, la SNCB a introduit une demande d'urbanisme en vue de porter de 2 à 4 voies la ligne 161, qui traverse principalement Watermael-Boitsfort. L'étude d'incidence fait apparaître l'ampleur des nuisances pour la commune, qui a rendu, au mois de décembre, un avis négatif et a demandé la mise sous terre des voies rapides.

Le ministre est-il disposé à user de son influence pour que toute solution alternative soit étudiée ? Quels sont, dans l'enveloppe budgétaire RER, les moyens affectés à la traversée de la Région bruxelloise ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en*

garanderen? Ten slotte is er ook nog het probleem van de schadeloosstelling van personen die schade hebben geleden ten gevolge van die storing.

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) : De omvang van dat incident is het gevolg van een dubbele breuk en niet van één enkele. Het transmissienet van Belgacom maakt het mogelijk om in geval van een kabelbreuk het verkeer naar een tweede kabel af te leiden.

Maar als de tweede kabel het begeeft, wordt het onmogelijk om het verkeer om te leiden. In het antwoord is er sprake van een "ongelukkige samenloop van omstandigheden" omdat de kabel over een afstand van 700 m hetzelfde traject volgt. Dat is een ietwat lichtzinnige inschatting; het valt immers te betreuren dat het traject gelijkloopt en het risico dat op die manier wordt genomen is te groot.

Er werden forse maar onvolledige investeringen gedaan. Belgacom heeft een nationaal actieplan uitgewerkt, dat voorziet in de controle van het mechanisme voor de beveiliging van het net, de volledige scheiding van de twee kabels en de optimalisering van de interventieprocedures.

Ik zal mij niet uitspreken over de schadeloosstellingen: ik veronderstel dat er rechtsvorderingen zullen worden ingesteld, maar ik hou mij daar buiten.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuurwerken voor het GEN in het Brussels Gewest" (nr. 1218)

15.01 Martine Payfa (MR) : In het kader van het GEN-project diende de NMBS een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in, om lijn 161, die voornamelijk Watermaal-Bosvoorde doorkruist, van 2 op 4 sporen te brengen. Uit de milieueffectenstudie blijkt dat de uitvoering van die plannen erg nadelig is voor de gemeente, die in december een negatief advies uitbracht en aandrang op een ondertunneling.

Is de minister bereid zijn invloed aan te wenden en ervoor te zorgen dat alternatieve oplossingen worden bestudeerd? Welke middelen van de begroting voor het GEN zijn voor het traject door het Brussels Gewest bestemd?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) :

français) : Il est prévu, pour le tronçon Schuman-Watermael, 80 millions et, pour le tronçon Watermael-Boitsfort, 90 millions. Dix pour cent de ce budget sont affectés aux mesures environnementales.

Il ne faut pas négliger l'impact environnemental de la mise sous tunnel, en raison de la nécessité de ménager des rampes d'accès. De plus, cette solution demande des moyens supplémentaires non prévus et amputerait le projet RER d'une partie de ses moyens.

15.03 Martine Payfa (MR): C'est tout le problème du déficit d'exploitation de la SNCB mais, dans toutes les grandes villes européennes, les voies rapides sont souterraines. Il est possible que vous soyez invité à Watermael-Boitsfort pour vous permettre de vous rendre compte du préjudice subi par les habitants.

L'incident est clos.

Le président: Après les questions posées à M. Vande Lanotte, nous passons à celles posées à M. Anciaux.

16 Question de Mme Anne Barzin à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "l'arrêt 104/2003 du 22 juillet 2003 de la Cour d'arbitrage" (n° 931)

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

16.01 Anne Barzin (MR): Le 22 juillet 2003, la Cour d'arbitrage a, en réponse à une question préjudicielle, indiqué que l'article 67 ter du Code de la Route violait le principe d'égalité des Belges devant la loi. Cet article, qui concerne les infractions de roulage commises par des véhicules appartenant à des personnes morales, stipule que les représentants de ces dernières doivent indiquer le nom et les coordonnées de la personne physique au volant lors des faits. A défaut, ces administrateurs peuvent eux-mêmes être poursuivis.

L'annulation de cet article aurait pour conséquence que les administrateurs ne pourraient plus être poursuivis et les conducteurs de véhicules de sociétés ne seraient plus sanctionnés personnellement. Alors que le gouvernement s'est engagé à réduire le nombre de morts sur les routes, quelles mesures comptez-vous prendre en

Voor het baanvak Schuman-Watermael is 80 miljoen ingeschreven, voor het baanvak Watermaal-Bosvoorde 90 miljoen, waarvan 10 % voor milieumaatregelen.

De gevolgen van het bouwen van een tunnel voor het leefmilieu mogen niet worden onderschat, aangezien ingangsstroken moeten worden aangelegd. Deze oplossing zal tevens niet-geplande bijkomende middelen vergen en de middelen voor het GEN gedeeltelijk doen verdwijnen.

15.03 Martine Payfa (MR): Hier raakt u aan het probleem van het exploitatieverlies van de NMBS, maar in alle grote Europese steden liggen de snelwegen ondergronds. Misschien wordt u uitgenodigd om naar Watermaal-Bosvoorde te komen zodat u zich rekenschap kan geven van de perfide gevolgen voor de betrokken bewoners.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Tot zover de vragen aan minister Vande Lanotte. Minister Anciaux zal de volgende reeks vragen beantwoorden.

16 Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "het arrest 104/2003 van 22 juli 2003 van het Arbitragehof" (nr. 931)

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

16.01 Anne Barzin (MR): Op 22 juli 2003 heeft het Arbitragehof in antwoord op een prejudiciële vraag gesteld dat artikel 67ter van de Wegcode het gelijkheidsbeginsel van de Belgen ten aanzien van de wet schendt. Dat artikel, dat betrekking heeft op de verkeersovertredingen met voertuigen die eigendom zijn van rechtspersonen, bepaalt dat de vertegenwoordigers van die rechtspersonen de naam en de gegevens van de natuurlijke persoon die achter het stuur zat tijdens de feiten dienen te vermelden. Doen zij dat niet, dan kunnen de bestuurders van de betrokken vennootschap zelf worden vervolgd.

De vernietiging van dat artikel zou tot gevolg hebben dat de bestuurders niet meer kunnen worden vervolgd en de personen die met een bedrijfsauto rijden niet meer persoonlijk zouden worden bestraft. Welke maatregelen zal u ter zake nemen, mede gelet op het feit dat de regering zich ertoe heeft verbonden het aantal verkeersdoden

la matière.

16.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): La question était adressée à Mme Onkelinx. Son cabinet m'a demandé de vous répondre.

L'article 67 ter évoqué, inséré par la loi du 4 août 1996 dans la loi relative à la police de circulation routière, impose aux représentants des personnes morales, dont un véhicule a commis une infraction, de communiquer l'identité du conducteur ou, à défaut, du responsable du véhicule, sous peine de sanctions (15 jours à 6 mois de prison, ou 200 à 4000 euros d'amende).

Or, la loi du 4 mai 1999 a inséré un nouvel article 5 dans le Code pénal, instaurant une responsabilité propre aux personnes morales. La Cour d'arbitrage a déclaré que le maintien de l'article 67 ter, à côté de cet article 5, violait les articles 10 et 11 de la Constitution.

Pour des raisons juridiques (réponse à une question préjudicielle), cet arrêt de la Cour ne lie que les juges dans la même affaire ; ses conséquences sont donc limitées. En outre, l'article 67 ter ne concernait pas la responsabilité d'une infraction de roulage, mais celle de la non-communication de l'identité du contrevenant.

J'ai néanmoins chargé mes services de réviser cet article 67 ter, pour le rendre conforme au nouvel article 5 du Code pénal.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet de RER" (n° 1018)

17.01 Valérie De Bue (MR): L'accord de gouvernement prônait une mise en œuvre rapide du RER. Celui-ci devrait permettre de reconquérir des parts de marché (augmentation du nombre de voyageurs) et de stabiliser le nombre de voitures dans la Région de Bruxelles. Dans le contexte des problèmes de mobilité engendrés par la fermeture du viaduc Hermann-Debroux (à la suite d'un incendie), ce dossier apparaît prioritaire.

Une convention visant à mettre en œuvre le RER a été approuvée, le 4 avril 2003 ; qu'en est-il de la ratification ?

terug te dringen?

16.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Deze vraag was aan minister Onkelinx gericht, maar haar kabinet vroeg me ze te beantwoorden.

Krachtens het aangehaalde artikel 67 ter, dat bij de wet van 4 augustus 1996 in de wet betreffende de politie over het wegverkeer werd ingevoegd, zijn de vertegenwoordigers van de rechtspersonen waarvan een motorvoertuig een overtreding beging, ertoe gehouden de identiteit van de bestuurder mee te delen of, indien zij die niet kennen, van de persoon die het voertuig onder zich heeft, op straffe van sancties (15 dagen tot 6 maanden gevangenisstraf of 200 tot 4000 euro geldboete).

Bij wet van 4 mei 1999 werd echter een nieuw artikel 5 in het Strafwetboek ingevoegd, dat aan de rechtspersonen een eigen verantwoordelijkheid toekent. Het Arbitragehof besliste dat het behoud van artikel 67 ter, naast dat artikel 5, een schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet inhoudt.

Om juridische redenen (het gaat om een antwoord op een prejudiciële vraag), is dat arrest enkel bindend voor de rechters in die zaak. De gevolgen ervan zijn dus beperkt. Bovendien betreft artikel 67 ter niet de verantwoordelijkheid voor een verkeersovertreding, wel de verantwoordelijkheid voor het niet-meedelen van de identiteit van de overtreder.

Desondanks heb ik mijn diensten gevraagd artikel 67 ter te herzien, om het in overeenstemming te brengen met het nieuwe artikel 5 van het Strafwetboek.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het GEN-project" (nr. 1018)

17.01 Valérie De Bue (MR): Het regeerakkoord ging prat op een snelle uitbouw van het GEN, waardoor aanzienlijke marktaandeelen zouden kunnen worden heroverd (toename van het aantal reizigers) en de toevloed van voertuigen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou kunnen worden afgeremd. Dit dossier is brandend actueel, zeker nu de sluiting van het Hermann-Debroux viaduct de mobiliteitsproblemen op de spits drijft.

Op 4 april 2003 werd een overeenkomst voor de verwezenlijking van het GEN goedgekeurd ; hoever staat het met de bekrachtiging ervan?

Le comité de pilotage (visé à l'article 7 de cette convention) doit analyser les besoins et définir les mesures d'accompagnement nécessaires. Où en est la planification des travaux ?

Où en est la procédure de commande du matériel roulant, qui doit être mis en service au 31 décembre 2005 ? Qu'est-ce qui empêche d'utiliser ce matériel avant les travaux d'infrastructure ?

Par ailleurs, où en est la mise à 4 voies des lignes vers la Wallonie, qui doit être réalisée au plus vite (sachant qu'il y aura un RER en 2006 vers la Flandre et en 2010 vers la Wallonie) ?

Enfin, l'article 21 de la convention prévoit que les sociétés de transport en commun assument les charges de leur offre. Est-ce un accord sur la prise en charge du déficit d'exploitation ?

17.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Le projet RER vise à créer un nouvel équilibre à Bruxelles et dans sa banlieue. Son degré de priorité est donc élevé. La convention du 4 avril 2003, qui doit mettre en œuvre ce programme, a été approuvée par les quatre gouvernements (le Fédéral et les Régions), mais on attend la ratification par les Parlements. Celle-ci n'était pas prévue au départ. La procédure comprend aussi un avis du Conseil d'Etat, sur lequel le gouvernement doit se prononcer et arriver à un consensus avec les Régions.

Certains éléments sont en cours de réalisation, dans le cadre du plan d'investissements de la SNCB, et les sociétés régionales de transport travaillent aussi dans cette optique.

Le calendrier prévisionnel est le suivant : courbe de Nossegem en décembre 2005, tunnel Schuman-Josaphat en décembre 2010. Pour la mise à 4 voies des axes francophones, ce sera décembre 2011 pour la ligne Watermael-Ottignies et Linkebeek-Braine-l'Alleud, et décembre 2012 pour Braine-l'Alleud-Nivelles et Denderleeuw-Bruxelles-Midi.

Les procédures administratives suivent leur cours. Les permis pour la ligne 161 et le tronçon Linkebeek-Braine l'Alleud sont attendus pour la mi-

Het pilotcomité (bedoeld in artikel 7 van deze overeenkomst) dient de noden te analyseren en de nodige begeleidingsmaatregelen vast te leggen. Hoever is de planning van de werken gevorderd?

Hoever staat het met de bestelprocedure voor het rollend materieel, die op 31 december 2005 dient in te gaan?

Waarom kan dit materieel niet vóór de infrastructuurwerken worden gebruikt?

Hoever staan de werken om de lijnen naar Wallonië op vier sporen te brengen, die zo snel mogelijk dienen te worden uitgevoerd (wetende dat er in 2006 een GEN richting Vlaanderen zal zijn en in 2010 één richting Wallonië)?

Ten slotte bepaalt artikel 21 van de overeenkomst dat de openbare vervoersmaatschappijen zelf de lasten van hun aanbod zullen dragen. Betekent dit dat er een akkoord bestaat over de financiering van het exploitatietekort?

17.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Het GEN-project heeft tot doel een nieuw evenwicht tot stand te brengen, zowel in Brussel zelf als in de voorsteden van Brussel. Het heeft dus een hoge prioriteit. De overeenkomst van 4 april 2003, die uitvoering moet geven aan dat programma, werd door de vier regeringen (de federale regering en de gewestregeringen) goedgekeurd, maar nu is het wachten op de ratificatie door de Parlementen. Die ratificatie was oorspronkelijk niet voorzien. De procedure omvat ook een advies van de Raad van State, waarover de regering zich moet uitspreken en samen met de Gewesten tot een consensus moet komen.

Sommige elementen worden thans gerealiseerd in het kader van het investeringsplan van de NMBS en ook de gewestelijke vervoersmaatschappijen werken daaraan mee.

Het vooropgestelde tijdschema ziet eruit als volgt: bocht van Nossegem in december 2005, tunnel Schuman-Josaphat in december 2010. Wat het op vier sporen brengen van de Franstalige assen betreft, zijn de data december 2011 voor de lijn Watermael-Ottignies en Linkebeek-Eigenbrakel en december 2012 voor Eigenbrakel-Nijvel en Denderleeuw-Brussel-Zuid.

De administratieve procedures lopen. De vergunningen voor de lijn 161 en het baanvak Linkebeek-Eigenbrakel worden verwacht voor medio 2004 en de vergunningen voor Eigenbrakel-Nijvel voor medio 2005. De procedures voor de

2004, et ceux pour Braine-l'Alleud-Nivelles pour mi-2005. Les procédures relatives aux commandes de matériel sont lancées, depuis début 2003, mais l'on ne commandera pas avant que la situation financière soit plus claire. Aujourd'hui, la capacité des lignes est insuffisante pour le RER, ce qui justifie la pose de 3^e et 4^e voies. La mise en service de la première ligne, début 2006, pourra être envisagée avec du matériel existant. La SNCB mettra graduellement en service une offre renforcée, tenant compte des disponibilités d'infrastructure et de matériel roulant.

La SNCB a pris l'initiative de mettre en place une mini *task force*. Il reste à définir le déficit qui fera suite à l'exploitation du RER. Cela fera partie du troisième contrat de gestion.

17.03 Valérie De Bue (MR): Quel est l'avis du Conseil d'Etat ? Quelles sont les parties prenantes par rapport à la mini *task force* ?

17.04 Bert Anciaux, ministre (en français) : Je n'ai pas encore de réponse. Ce sera discuté dans le cadre du contrat de gestion.

L'incident est clos.

18 Interpellations et questions jointes de
 - M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences de la suspension du plan Anciaux de répartition spatiale des vols de et vers l'aéroport de Bruxelles national" (n° 159)
 - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les derniers développements dans le dossier des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de Zaventem" (n° 166)
 - Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la suspension par le Conseil d'Etat de l'accord de dispersion du gouvernement et les conséquences de cette suspension" (n° 169)
 - Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "les perspectives de délocalisation de certains vols de nuit actuellement opérés au départ de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1071)
 - M. Eric Libert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les recours à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre 2003 et les déclarations du ministre concernant la délocalisation des vols de nuit de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1106)
 - M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem"

bestelling van materieel werden begin 2003 opgestart, maar er komen geen bestelling zolang er niet meer duidelijkheid is over de financiële situatie. Vandaag is de capaciteit van de lijnen onvoldoende voor het GEN, wat de aanleg van een derde en vierde spoor rechtvaardigt. Bij de inbedrijfstelling van de eerste lijn begin 2006 kan bestaand materieel worden ingezet. De NMBS zal geleidelijk aan het aanbod vergroten, rekening houdend met de beschikbare infrastructuur en het beschikbare rollend materieel.

De NMBS heeft het initiatief tot de oprichting van een mini *task force* genomen. Het tekort dat uit de exploitatie van het GEN zal voortvloeien moet nog worden berekend. Dit zal deel uitmaken van het derde beheerscontract.

17.03 Valérie De Bue (MR): Wat is het advies van de Raad van State ? Welke partijen zullen bij de mini *task force* worden betrokken ?

17.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Daarop kan ik niet antwoorden. Dat zal in het kader van het beheerscontract worden besproken.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde interpellaties en vragen van
 - de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gevolgen van de schorsing van het plan-Anciaux inzake de spreiding van de vluchten vanuit en naar de nationale luchthaven van Zaventem" (nr. 159)
 - de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe ontwikkelingen in het dossier van de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (nr. 166)
 - mevrouw Simonne Creyf tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de schorsing van het spreidingsakkoord van de regering door de Raad van State en de gevolgen hiervan" (nr. 169)
 - mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "het mogelijke gebruik van een andere luchthaven dan Brussel-Nationaal voor bepaalde nachtvluchten" (nr. 1071)
 - de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beroepen ingesteld tegen het arrest van het hof van beroep te Brussel van 18 november 2003 en de verklaringen die de minister heeft afgelegd over de overbrenging van de nachtvluchten van Brussel-Nationaal naar een andere luchthaven"

(n° 1222)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence de politique cohérente et prospective en matière aéroportuaire" (n° 195)

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

18.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je déplore que l'interpellation complémentaire ne soit pas inscrite à l'ordre du jour. Je souhaitais également interpellier le premier ministre sur son attitude à l'égard des déclarations de M. Luc Coene, mais il refuse manifestement de répondre à mes questions.

Le **président:** Le premier ministre a fait savoir qu'il préférerait répondre à ces questions la semaine prochaine car il disposera alors de plus d'informations. Je présume que ceci est lié à la tenue du Conseil des ministres spécial.

18.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Puisque j'y suis contraint, j'interrogerai le ministre de la Mobilité. Un arrêt du Conseil d'Etat a suspendu l'accord conclu sur les vols de nuit, les adversaires de cet accord disposant ainsi de nouvelles munitions.

Les projets d'extension de DHL ont alors en outre été rendus publics et l'ancien chef de cabinet de M. Verhofstadt a fait des déclarations absurdes au sujet de Zaventem. Luc Coene dispose d'une influence certaine. Dans le cas contraire, il ne serait pas devenu ministre d'Etat. Si quelqu'un dispose d'informations en la matière, c'est bel et bien lui. Il est au courant depuis des années des projets de sabotage de l'aéroport de Zaventem et porte une part de responsabilité dans ce domaine. Mme Durant a bloqué des dossiers-clé. Jusqu'à présent, Zaventem ne bénéficie ni d'une nouvelle liaison ferroviaire ni du TGV. De telles initiatives auraient pourtant constitué une garantie pour les décennies à venir.

A présent, M. Coene annonce la disparition de Zaventem et donc de dizaines de milliers d'emplois flamands. Il s'agit là d'un discours pernicieux: plus personne n'investira à Zaventem. De surcroît, il a vivement été recommandé à DHL de se délocaliser en Wallonie.

Pourquoi le gouvernement flamand ne réagit-il

(nr. 1106)

- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1222)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van een samenhangend en vooruitziend luchthavenbeleid" (nr. 195)

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

18.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik betreur dat de aanvullende interpellatie niet op de agenda staat. Ik wilde de premier ook interpellieren over zijn houding ten opzichte van de verklaringen van de heer Luc Coene, maar hij weigert blijkbaar op mijn vragen te antwoorden.

De **voorzitter:** De premier liet weten dat hij die vragen liever volgende week beantwoordt, omdat hij dan over meer informatie zal beschikken. Ik vermoed dat dit te maken heeft met de bijzondere Ministerraad.

18.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Noodgedwongen zal ik de minister van Mobiliteit ondervragen. Een arrest van de Raad van State schortte het bereikte akkoord over de nachtvluchten op. Dit gaf nieuwe munitie aan de tegenstanders van dit akkoord.

Bovendien werden de uitbreidingsplannen van DHL bekend en deed Verhofstadts vroegere kabinetschef waanzinnige uitspraken over Zaventem. Luc Coene is een zeer invloedrijk man, anders word je geen minister van Staat. Als er al iemand geïnformeerd is, dan is het Luc Coene wel. Hij is al jarenlang op de hoogte van en mee verantwoordelijk voor de sabotageplannen ten opzichte van Zaventem. Minister Durant hield essentiële dossiers tegen. Er is nog steeds geen nieuwe spoorverbinding en geen HST in Zaventem. Dat zou voor de luchthaven nochtans een verzekering voor de komende decennia geweest zijn.

Luc Coene verklaart nu dat Zaventem verdwijnt, en met de luchthaven ook tienduizenden Vlaamse jobs. Zo'n uitspraak is nefast: niemand zal nog investeren in Zaventem. Bovendien werd aan DHL warm aanbevolen naar Wallonië te verhuizen.

Waarom reageert de Vlaamse regering niet?

pas ? Pourquoi ne cherche-t-on pas un lieu approprié pour accueillir les 6.000 emplois supplémentaires proposés par DHL ?

DHL avait déjà fait connaître ses projets en janvier 2003. Dans quelle mesure le ministre Anciaux était-il au courant de ces projets lors des discussions sur le plan de dispersion ? Ou le premier ministre l'a-t-il laissé dans l'ignorance ? Quand obtiendrons-nous des éclaircissements sur les adaptations du plan de dispersion imposées par le Conseil d'Etat ? Quand le plan entrera-t-il en vigueur ? Nous donnera-t-on des explications sur les divers itinéraires et la répartition des vols ?

Le mesures de bruit doivent être effectuées partout de manière identique pour éviter les falsifications du cadastre du bruit. J'entends dire qu'à Bruxelles, on souhaite placer les sonomètres le plus près possible du sol parce qu'ils indiquent ainsi des valeurs plus élevées. Les mesures auront-elles lieu partout de manière uniforme ?

Comment le ministre réagit-il aux propos tenus par M. Coene, de la Banque Nationale de Belgique, évoquant un scénario d'abandon progressif de l'aéroport de Zaventem ? Que compte faire le ministre pour rassurer les milliers de travailleurs ainsi que le monde des entreprises ? Quelles mesures prendra-t-il pour garantir l'avenir socio-économique de Zaventem, notamment au moyen du désenclavement ferroviaire annoncé de longue date ?

En quoi consistent exactement les projets de DHL ? Tout le monde en parle mais personne n'en connaît vraiment la teneur. Combien d'emplois la concrétisation de ces projets pourrait-elle créer ? Les activités de l'entreprise seront-elles concentrées ou plutôt déconcentrées ? Recherche-t-on activement des alternatives concrètes à Zaventem ? Les aurait-on déjà trouvées ?

Les gouvernements fédéral et flamand se concertent-ils au sujet de ce dossier ? Ou bien le gouvernement wallon est-il le seul interlocuteur ? Si on opte pour l'aéroport de Bierseet, les habitants du sud du Limbourg ne seront-ils pas confrontés tout à coup à un grave problème de nuisances sonores ? Tiendrez-vous compte du fait que, dans le sillage de DHL, nous risquons d'assister à l'exode en Wallonie de nombreuses entreprises ? Vous rendez-vous compte de la perte que cela représenterait pour l'emploi en Flandre ?

18.03 Simonne Creyf (CD&V): La confusion qui entoure le plan de dispersion des vols de nuit du ministre Anciaux est particulièrement grande. Le

Waarom wordt geen onderzoek gezocht voor de door DHL aangeboden zesduizend extra jobs?

DHL had zijn plannen al bekendgemaakt in januari 2003. In hoeverre was minister Anciaux daarvan op de hoogte bij de besprekingen van het spreidingsplan? Of werd hij door de premier in het ongewisse gelaten? Wanneer krijgen we verduidelijkingen bij de door de Raad van State opgelegde aanpassingen van het spreidingsplan? Wanneer wordt het plan van kracht? Krijgen we uitleg over de diverse routes en de spreiding?

De geluidsmetingen moeten op alle plaatsen op een identieke wijze worden verricht om vervalsingen van het geluidskadaster te voorkomen. Naar verluidt wil men in Brussel de meters zo dicht mogelijk bij de grond plaatsen omdat dat hoger aantikt. Zullen de metingen overal op uniforme wijze gebeuren?

Wat is de commentaar van de minister op de uitspraak van de heer Coene van de Nationale Bank over het uitkleedscenario voor Zaventem? Wat zal de minister doen om de duizenden werknemers en de bedrijfswereld gerust te stellen? Welke maatregelen zullen worden getroffen om de sociaal-economische toekomst van Zaventem veilig te stellen, onder meer via de al zo lang aangekondigde spoorontsluiting?

Waarin bestaan de plannen van DHL eigenlijk? Iedereen praat erover, maar niemand heeft er blijkbaar echt zicht op. Hoeveel jobs zijn aan de plannen verbonden? Zullen de activiteiten van het bedrijf worden geconcentreerd of eerder gedeconcentreerd? Worden er actief concrete alternatieven voor Zaventem onderzocht? Zijn die misschien ondertussen al gevonden?

Wordt er over dit dossier overleg gepleegd tussen de federale en de Vlaamse regering? Of is de Waalse regering de enige gesprekspartner? Zal een eventuele keuze voor de luchthaven van Bierseet niet ineens de Zuid-Limburgers met een ernstig probleem van geluidsoverlast opzadelen? Wordt rekening gehouden met een vlucht van nogal wat bedrijven naar Wallonië in het kielzog van DHL? Beseft men wat een verlies dit zou inhouden voor de tewerkstelling in Vlaanderen?

18.03 Simonne Creyf (CD&V): De onduidelijkheid rond het spreidingsplan van minister Anciaux is bijzonder groot. Het plan werd door de Raad van

Conseil d'Etat a suspendu le plan mais le ministre ne semble guère s'en soucier. Le ministre est-il aujourd'hui en mesure de confirmer si son plan est encore en vigueur ou pas ?

Si les projets de DHL ont récemment fait couler beaucoup d'encre, une grande incertitude règne toujours. Il est grand temps de mettre sur la table des données chiffrées précises. Jusqu'à présent, les chiffres de DHL concernant le nombre de nouveaux emplois ne correspondent nullement aux données de BIAC. Cette contradiction est du reste tout aussi flagrante en ce qui concerne le nombre de vols de nuit.

Certaines déclarations de responsables politiques et d'autres acteurs de la scène politique qui ont été rapportées ce week-end sont proprement scandaleuses. D'aucuns ont spéculé sur l'avenir de plusieurs milliers de travailleurs avec une légèreté inouïe. M. Coene a même pu évoquer sans être inquiété un possible scénario d'extinction de l'aéroport de Zaventem. Quel est le rapport entre ces propos, la vente des actions de l'Etat dans BIAC et le fait qu'ING se mette en quête d'investisseurs pour l'extension de l'aéroport ?

Je suis convaincu que le Premier ministre a effectivement déjà pris sa décision : il veut un deuxième aéroport. Je considère que le plan d'investissement de DHL a déjà été déposé au cours du premier trimestre de l'année passée. Le gouvernement étudie donc cette option depuis bien longtemps.

Entendre soudain le Premier ministre avancer au mois de septembre l'idée d'un deuxième aéroport en a surpris plus d'un. Mais compte tenu des informations dont disposait le premier ministre, sa prise de position prend une autre dimension. Le Premier ministre considère Zaventem comme un aéroport destiné au transport de personnes et – probablement – Chièvres comme un aéroport destiné au transport de marchandises.

Si nous interprétons les décisions du ministre-président flamand et de sa ministre de l'Economie, Mme Ceyssens en les plaçant dans ce contexte, il apparaît très clairement que le Premier ministre Verhofstadt a demandé de serrer les rangs pour défendre son plan. Les récentes prises de position de Spirit et de M. Coene s'inscrivent également dans ce cadre.

Il est évident que les deux gouvernements Verhofstadt ont procédé à une sape des fondations de l'aéroport de Zaventem. Pensons seulement aux

State geschorst, maar de minister lijkt zich daarvan niets aan te trekken. Kan de minister vandaag bevestigen of dat plan nu al dan niet nog geldig is?

Over de plannen van DHL is er recent heel wat te doen geweest, maar er wordt ook veel mist rond gespoten. Het is hoog tijd dat er duidelijk cijfermateriaal op tafel wordt gelegd. Tot dusver stemmen de cijfers van DHL over het aantal nieuwe banen helemaal niet overeen met de gegevens van BIAC. Deze tegenspraak gaat trouwens ook op inzake het aantal nachtvluchten.

Sommige uitspraken die het voorbije weekend werden opgetekend uit de mond van politici en andere spelers op het politieke terrein, zijn ronduit schandalig. Het is ongehoord dat er met de toekomst van vele duizenden werknemers verbaal zo wordt gesold. De heer Coene kon zelfs ongehinderd over een mogelijk uitdoofscenario voor de luchthaven van Zaventem spreken. Hoe valt dit te rijmen met de verkoop van de overheidsaandelen in BIAC en met de zoektocht van ING naar investeerders voor de uitbreiding van de luchthaven?

Ik ben ervan overtuigd dat de eerste minister in feite zijn beslissing al genomen heeft: hij wil een tweede luchthaven. Ik ga ervan uit dat het investeringsplan van DHL al werd ingediend tijdens het eerste kwartaal van vorig jaar. De regering is deze optie dus al langer aan het onderzoeken.

Dat de premier in september plots sprak van een tweede luchthaven, was voor velen een verrassing, maar in het licht van zijn voorkennis komt zijn uitspraak in een ander daglicht te staan. De eerste minister ziet Zaventem als een luchthaven voor personenvervoer en - wellicht - Chièvres als een luchthaven voor vrachtvervoer.

Als we de uitspraken van de Vlaamse minister-president en zijn minister van Economie Ceyssens in het licht hiervan interpreteren, is het overduidelijk dat eerste minister Verhofstadt alle hens aan dek heeft geroepen voor de verdediging van zijn plan. Ook de recente uitspraken van Spirit en van de heer Coene passen helemaal in het plaatje.

Het staat als een paal boven water dat de beide regeringen-Verhofstadt de luchthaven van Zaventem ondergraven. Denken we maar aan de

tentatives de l'ancienne ministre Durant de supprimer les vols de nuit et à tous les plans de dispersion et modèles de concentration de l'année dernière. Je ne comprends pas que des ministres flamands jouent eux aussi avec l'avenir de dizaines de milliers de personnes. Le Brabant flamand a déjà suffisamment souffert dans le domaine de l'emploi, ces dernières années: Renault, la Sabena et maintenant peut-être DHL. Il serait insensé de laisser partir DHL.

Zaventem doit rester un aéroport mixte et multifonctionnel, où sont possibles et le transport de personnes et le transport de marchandises.

18.04 Jacqueline Galant (MR): À la suite de la suspension du plan de dispersion des vols par le Conseil d'État, le gouvernement aurait confié l'étude de faisabilité de l'extension des activités de DHL à BIAC, qui envisagerait une délocalisation de certains vols vers l'aérodrome de Chièvres, actuellement occupé par l'armée américaine.

Comment l'Etat fédéral peut-il prendre une décision en cette matière sans concertation avec les Régions?

Les riverains ne souhaitent pas un changement d'affectation de la base de Chièvres, et ses occupants ne semble pas prêts à partir.

Nos engagements internationaux, notamment vis-à-vis de l'OTAN, que le Premier ministre a confirmés lors de la présentation du Plan directeur de la Défense, comprennent-ils les conventions relatives à l'occupation de la base de Chièvres?

18.05 Eric Libert (MR): Le 18 novembre, la Cour d'appel de Bruxelles a condamné le gouvernement à une astreinte de 50.000 euros par jour de retard dans la dispersion des nuisances sonores. Le 3 décembre le gouvernement s'accordait sur la mise en place d'un plan de dispersion. Le 19 décembre, le Conseil d'Etat suspendait le plan de dispersion des vols. Il semble que vous ne respectiez pas l'arrêt du Conseil d'Etat en maintenant ce plan.

Le 22 décembre vous avez annoncé que vous alliez exercer un recours devant le juge des saisies contre l'arrêt de la Cour d'appel. Vous affirmez également qu'il est environnementalement impossible d'augmenter les quotas de vols de nuit en réponse à la demande de DHL, et qu'une

pogingen van voormalig minister Durant om de nachtvluchten af te schaffen en aan alle spreidingsplannen en concentratiemodellen van het voorbije jaar. Dat Vlaamse ministers meespelen in het sollen met de toekomst van vele tienduizenden, gaat er bij mij niet in. Vlaams-Brabant heeft de laatste jaren al genoeg klappen gekregen op het vlak van de tewerkstelling: Renault, Sabena en nu misschien DHL. DHL laten vertrekken zou waanzin zijn.

Zaventem moet blijven functioneren als een gemengde en multifunctionele luchthaven, waarin en personenvervoer en vrachtvervoer mogelijk zijn.

18.04 Jacqueline Galant (MR): Ten gevolge van de schorsing van het spreidingsplan door de Raad van State, zou de regering de haalbaarheidsstudie inzake de uitbreiding van de activiteiten aan Biac hebben toevertrouwd. Het denkspoor zou in de richting van een delokalisatie van een aantal vluchten naar de luchthaven van Chièvres gaan, die nu door het Amerikaanse leger wordt gebruikt.

Hoe kan de federale regering zonder overleg met de Gewesten beslissingen nemen in deze aangelegenheid?

De omwonenden zijn geen voorstander van een nieuwe bestemming voor de luchthaven van Chièvres en niets wijst erop dat het Amerikaanse leger er wil wegtrekken.

Naar aanleiding van de voorstelling van het Stuurplan voor Defensie bevestigde de premier onze internationale verbintenissen, meer bepaald ten aanzien van de NAVO. Maken de afspraken met betrekking tot het gebruik van de basis van Chièvres daar deel van uit?

18.05 Eric Libert (MR): Op 18 november heeft het hof van beroep te Brussel de regering veroordeeld tot het betalen van een dwangsom van 50.000 euro voor elke dag dat het spreidingsplan voor de nachtvluchten vertraging opliep. Op 3 december raakte de regering het eens over de uitvoering van een spreidingsplan. Op 19 december heeft de Raad van State het spreidingsplan voor de vluchten geschorst. Ik meen dat u door dit plan te handhaven het arrest van de Raad van State naast u neerlegt.

Op 22 december hebt u aangekondigd dat u bij de beslagrechter beroep zou aantekenen. U verklaart ook dat het vanuit milieu-oogpunt onmogelijk is de quota van de nachtvluchten te verhogen (in antwoord op de vraag van DHL), et dat een delocalisatie van de nachtvluchten onontbeerlijk is.

délocalisation des vols de nuit est indispensable.

En conséquence, confirmez-vous que le recours dont vous annoncez le dépôt devant le juge des saisies a effectivement été introduit?

Par ailleurs, quel serait le niveau d'augmentation des vols de nuit à Bruxelles-National si l'on répond positivement à DHL? Quelle est la part de DHL dans le total des vols de nuit et quelle est la répartition entre les autres compagnies?

Enfin, confirmez-vous vos propos relatifs à la délocalisation des vols de nuit, et pouvez-vous préciser quels types de vols seraient concernés?

Bevestigt u dat het beroep waarvan u de indiening voor de beslagrechter aankondigt inderdaad aangetekend is?

Hoeveel nachtvluchten zouden er in Brussel-Nationaal bijkomen als op de vraag van DHL zou worden ingegaan? Hoeveel nachtvluchten zijn voor rekening van DHL en hoe zijn ze over de overige maatschappijen verdeeld?

Ten slotte, bevestigt u uw woorden betreffende de delocalisatie van de nachtvluchten, en kunt u verduidelijken welke soorten vluchten betrokken zouden zijn?

18.06 Willy Cortois (VLD): Nous devons tendre ensemble vers un équilibre entre économie et écologie. Le gouvernement n'a pas encore de réponse à donner en la matière. Il ne faut manifestement pas attendre d'apport constructif de l'opposition qui estime que le plan de répartition doit être mis en œuvre mais qu'il faut, en même temps, offrir à DHL toutes les possibilités d'expansion. DHL peut donc rester mais pas voler. La solution idéale n'existe pas. J'invite le ministre à aller de l'avant. Il faut répartir les avantages et les inconvénients.

Où en est la mise en œuvre du plan de répartition du ministre? Que pense-t-il, ainsi que le gouvernement, des projets de DHL? Cette entreprise revêt une très grande importance pour l'aéroport national. Zaventem est-il rentable sans DHL?

Chaque partie défend ses intérêts. Le report continu d'une décision par crainte des réactions qu'elle suscitera constitue un funeste attermoisement. Il est temps que le gouvernement clarifie la situation. Maintiendra-t-il le plafond de 25.000 mouvements aériens par nuit? Comment définit-on une nuit?

Le gouvernement tient-il compte des développements technologiques? Les moteurs d'avion de la nouvelle génération seront sensiblement moins bruyants. Peut-être les problèmes dont nous traitons aujourd'hui ne seront-ils plus d'actualité demain.

18.07 Joëlle Milquet (cdH): Je me réjouis que le Conseil d'État, s'appuyant sur nos arguments, ait suspendu la décision relative au nouveau plan de répartition des vols.

On peut notamment lire dans cet arrêt que le plan

18.06 Willy Cortois (VLD): Het is noodzakelijk samen te zoeken naar een evenwicht tussen economie en ecologie. De regering heeft daarop nog geen antwoord. Vanuit de oppositie moet er blijkbaar ook geen positieve inbreng worden verwacht: het spreidingsplan moet volgens hen worden uitgevoerd, maar tegelijk hoort DHL alle kansen te krijgen. DHL mag wel blijven, maar niet vliegen. Een ideale oplossing is onmogelijk. Ik pleit ervoor dat de minister voortgaat op de ingeslagen weg. We moeten de lasten en lusten spreiden.

Hoe ver staat de minister met de uitvoering van het spreidingsplan? Wat is zijn houding en die van de regering ten aanzien van de plannen van DHL? Dit bedrijf is zeer belangrijk voor de nationale luchthaven. Is Zaventem wel rendabel zonder DHL?

Iedereen gaat uit van zijn eigenbelang. Een beslissing steeds weer uitstellen uit angst voor de reacties is funest. Het is tijd dat de regering duidelijkheid schept. Zal ze vasthouden aan het plafond van 25.000 vluchtbewegingen per nacht? Op welke manier wordt een nacht gedefinieerd?

Houdt de regering rekening met de technologische ontwikkelingen? Nieuwe generaties vliegtuigmotoren zullen veel geluidsarmer zijn. Misschien zijn de problemen die we bespreken, morgen alweer verleden tijd.

18.07 Joëlle Milquet (cdH): Ik ben verheugd dat de Raad van State, op grond van onze argumenten, de beslissing over het nieuw plan tot spreiding van de vluchten, heeft opgeschort.

In dat arrest staat te lezen dat het spreidingsplan

de dispersion tient peu compte de la densité de population survolée et que l'utilisation permanente des pistes 02 et 20 ne repose pas sur des motifs matériellement exacts et viole les principes de proportionnalité.

Quelles sont vos intentions? Comptez-vous appliquer les décisions du Conseil des ministres du 3 décembre 2003? Sinon, quelle procédure sera mise en place? Quelle est la position du gouvernement?

Par ailleurs, quelles sont vos intentions relativement à l'extension de DHL?

Des difficultés énormes existent déjà, et cette extension, qui fera passer le nombre de vols nocturnes de 20.100 à 34.000 en 2010, ne laisse rien présager de bon en termes de nuisances nocturnes et de qualité de vie.

Quelle position adopterez-vous lors du grand "pow-wow" de ce week-end?

18.08 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je répondrai tout d'abord aux questions relatives à la suspension prononcée par le Conseil d'Etat puis à celles sur DHL. Je terminerai par celles qui concernent les autres aéroports.

En ce qui concerne la suspension, j'ai demandé conseil aux avocats de l'Etat belge. L'arrêt du Conseil d'Etat empêche la mise en œuvre de la décision du 3 décembre 2003 sous peine d'une astreinte administrative.

(*En français*) Je prépare une nouvelle motivation basée sur les documents de la BIAC, de Belgocontrol, de la DGTA ainsi que sur les publications officielles relatives au cadastre du bruit, afin de ne me voir reprocher aucune exécution prohibée de la décision. Dès lors, toutes les mesures provisoires de l'accord seront conformes à l'arrêt du 10 juin et à l'accord gouvernemental.

(*En néerlandais*) La décision concernant l'utilisation des pistes et des routes est une bonne décision et toutes les procédures ont été correctement observées. Les nuisances actuelles sont également équilibrées par rapport aux nuisances dans d'autres régions. La mise en œuvre du plan de dispersion sera poursuivie poursuivra compte tenu des exigences du Conseil d'Etat.

(*En français*) La future décision poursuivra le même

weinig rekening houdt met de bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden en dat het constant gebruik van de pistes 02 en 20 niet berust op materieel exacte motieven en het proportionaliteitsbeginsel met voeten treedt.

Wat bent u van plan? Zal u de beslissingen van de Ministerrad van 3 december 2003 toepassen? Zo neen, welke procedure zal er dan worden gevolgd? Wat is het standpunt van de regering?

Wat zijn trouwens uw voornemens met betrekking tot de uitbreiding van DHL?

Er zijn nu al enorme moeilijkheden en deze uitbreiding die het aantal nachtvluchten van 20.100 tot 34.000 in 2010 zal doen oplopen, voorspelt voor de nachthinder en de kwaliteit van het leven weinig goeds.

Welk standpunt zal u innemen wanneer tijdens het weekend verzamelen wordt geblazen?

18.08 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik zal eerst antwoorden op de vragen betreffende de schorsing door de Raad van State, dan op de vragen betreffende DHL en uiteindelijk op de vragen betreffende de andere luchthaven.

Inzake de schorsing heb ik mij laten adviseren door de advocaten van de Belgische Staat. Het gevolg van het arrest van de Raad van State is dat er geen uitvoering mag worden gegeven aan de beslissing van 3 december, anders wordt er een administratieve dwangsom opgelegd.

(*Frans*) Ik ben momenteel een nieuwe motivatie aan het voorbereiden die stoelt op de documenten van Biac, van Belgocontrol en van het directoraat-generaal luchtvaart alsook op de officiële publicaties over het lawaaidaster zodat mij geen illegale uitvoering van de beslissing kan worden aangewreven. Alle voorlopige maatregelen van het akkoord zullen dan ook in overeenstemming zijn met het besluit van 10 juni en met het regeerakkoord.

(*Nederlands*) De beslissing betreffende het gebruik van de banen en routes is goed en alle procedures werden correct gevolgd. De huidige hinder is ook in evenwicht met de hinder in andere regio's. De realisatie van het spreidingsplan zal onverminderd doorgaan, rekening houdend met de eisen van de Raad van State.

(*Frans*) De toekomstige beslissing zal hetzelfde

objectif et entend répondre aux critiques émises par le Conseil d'Etat. Par ailleurs, les lacunes signalées par ce dernier en matière de sécurité et d'environnement seront comblées, tandis que la pertinence de certains choix sera démontrée.

(En néerlandais) L'arrêt n'entame en rien ma conviction que ce dossier doit être réglé le plus rapidement possible. La mise en oeuvre devrait avoir lieu au plus tard à la fin mars.

(En français) Une répartition équitable et légale des vols de nuit et de jour sera réalisée sur base des expertises existantes et des impératifs de sécurité. Les ordres qui précèdent l'arrêt du Conseil d'Etat restent en vigueur et les ordres ultérieurs seront motivés.

En ce qui concerne l'arrêt de la Cour d'appel, les avocats de l'État belge ne procéderont à aucune contestation des saisies, car celles-ci n'ont pas encore eu lieu.

(En néerlandais) Le calendrier reste donc inchangé.

En ce qui concerne l'uniformité des mesures à effectuer, des accords ont été conclus entre les trois partenaires au sein du comité d'avis qui établit le cadastre du bruit depuis 1999 déjà, à savoir BIAC, Aminal pour la Région flamande et BIM-IBGE pour la Région de Bruxelles-Capitale.

J'en viens à présent aux questions sur DHL.

(En français) En ce qui concerne la demande d'expansion de DHL, je tiens à clarifier le nombre de vols.

(En néerlandais) Une réponse positive de DHL impliquerait fatalement une augmentation du nombre de mouvements nocturnes.

En janvier 2000, on a dénombré 23.675 mouvements de nuit, c'est-à-dire de 23 heures à 6 heures, dont 9.395 décollages. Les restrictions environnementales de la Région flamande imposent un maximum de 25.000 mouvements, dont 10.120 décollages. Les estimations pour 2003 sont de 20.100 mouvements, dont 13.900 pour DHL et 6.200 pour d'autres sociétés, et 8.200 décollages.

Durant la phase 1, c'est-à-dire la période jusqu'en 2006, une augmentation jusqu'à 23.000 mouvements est prévue, dont 16.200 pour DHL et

doel nastreven en beoogt in te spelen op de kritiek van de Raad van State. Voorts zullen de door de Raad van State gesignaleerde lacunes op het stuk van de veiligheid en het leefmilieu worden weggewerkt, terwijl de relevantie van bepaalde keuzes zal worden aangetoond.

(Nederlands) Het arrest doet geen afbreuk aan mijn overtuiging dat dit dossier zo snel mogelijk moet worden opgelost. De uiterlijke datum van de implementatie is te situeren tegen einde maart.

(Frans) Er komt een billijke en wettelijke spreiding van de dag- en nachtvluchten op grond van de bestaande deskundigheidsonderzoeken en de veiligheidsvereisten. De instructies van vóór het arrest van de Raad van State blijven van kracht en de latere instructies zullen worden gemotiveerd.

Inzake het arrest van het hof van beroep zullen de advocaten van de Belgische Staat de beslagleggingen niet betwisten omdat er nog geen hebben plaatsgevonden.

(Nederlands) Er geldt dus dezelfde timing als voorheen.

In verband met de uniforme wijze van meten werden er afspraken gemaakt tussen de drie partners in het adviescomité dat al sinds 1999 de geluidskadasters opstelt, met name BIAC, Aminal voor het Vlaams Gewest en BIM-IBGE voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dan kom ik nu tot de vragen betreffende DHL.

(Frans) Wat de aanvraag van DHL om te mogen uitbreiden betreft wil ik enige duidelijkheid scheppen over het aantal vluchten.

(Nederlands) Een positief antwoord aan DHL betekent onvermijdelijk een verhoging van het aantal bewegingen tijdens de nacht.

In januari 2000 waren er tijdens de nacht, dat wil zeggen tussen 23.00 uur en 6.00 uur, 23.675 bewegingen, waarvan 9.395 vertrekkende vliegtuigen. De milieurestricties van het Vlaamse Gewest leggen een maximum op van 25.000 bewegingen, waarvan 10.120 vertrekkende vliegtuigen. De schattingen voor 2003 spreken van 20.100 bewegingen, waarvan 13.900 voor DHL en 6.200 andere en 8.200 vertrekkende vliegtuigen.

Voor fase 1, in de periode tot 2006, wordt dus een stijging verwacht tot 23.000 bewegingen, waarvan 16.200 voor DHL en 6.800 andere, met 10.100 vertrekkende vliegtuigen. Voor fase 2, van 2006 tot

6.800 pour d'autres sociétés, avec 10.100 décollages. Pour la phase 2, de 2006 à 2010, on prévoit une augmentation jusqu'à 34.200 mouvements, dont 26.900 pour DHL et 7.300 pour d'autres sociétés, avec 16.600 décollages dont 14.800 pour DHL et 1.800 pour d'autres. Ces estimations dépassent manifestement le seuil de la viabilité de l'aéroport.

(En français) En ce moment, les vols de DHL représentent 75,6% des vols de nuit effectués pour 2002.

(En néerlandais) La prudence est de mise dans ce dossier car personne ne sait précisément de quels chiffres nous parlons. En juillet 2003, lorsque je me suis entretenu avec DHL de la situation à venir et qu'ils ont tenté de savoir ce que je pensais d'une augmentation des vols de nuit, j'ai obtenu des chiffres bien différents de ceux dont je dispose aujourd'hui.

Je vous transmets les chiffres de BIAC relatifs à DHL. Pour 2003 : 20 800 mouvements, dont 13 100 pour DHL, et 8 300 départs, dont 6 000 pour DHL. En phase 1 : 24 500 mouvements, dont 16 200 pour DHL, et 10 500 départs - soit un dépassement des normes environnementales actuelles - dont 6 300 pour DHL. En phase 2 : 39 100 mouvements, dont 30 000 pour DHL, et 17 200 départs, dont 15 000 pour DHL. On ignore encore ce qui se passera précisément en phase 3, mais il est certain que l'on assistera à une forte augmentation. Nous devons aussi comprendre que le dossier DHL correspond à trente ans.

(En français): Pour les autres compagnies, pendant la nuit, les vols de fret représentent 5,3%, les vols de ligne 0,9%, les vols charter 16,4% et les autres vols 5,9%. Les résultats pour 2003 seront bientôt disponibles.

(En néerlandais) Ces données ne sont pas définitives, mais le chiffre de 20.800 est probablement plus proche de la réalité que celui de 20.100.

(En français): Les répartitions restent fondamentalement inchangées. Bien que la plupart des compagnies aériennes subissent l'une des crises les plus profondes de l'histoire de l'aviation, les premiers signes de relance s'annoncent.

(En néerlandais) A l'heure actuelle, le nombre maximum de vols de nuit autorisés n'a pas encore été atteint en raison des nombreuses crises, dont les attentats du 11 septembre et la faillite de la

2010, wordt een stijging verwacht tot 34.200 bewegingen, waarvan 26.900 voor DHL en 7.300 andere, met 16.600 vertrekkende vliegtuigen, waarvan 14.800 voor DHL en 1.800 andere. Het is duidelijk dat deze ramingen de leefbaarheidsgrenzen van de luchthaven overschrijden.

(Frans) Op dit ogenblik vertegenwoordigen de vluchten van DHL 75,6 percent van het aantal nachtvluchten dat in 2002 werd uitgevoerd.

(Nederlands) Voorzichtigheid is geboden in dit dossier omdat het voor niemand echt duidelijk is over welke cijfers we spreken. Toen ik in juli 2003 met DHL sprak over de situatie in de toekomst en zij naar mijn houding over een stijging van de nachtvluchten polsten, kreeg ik daar heel andere cijfers te horen dan die ik vandaag heb.

Ik geef u de cijfers van BIAC over DHL. Voor 2003: 20.800 bewegingen, waarvan 13.100 voor DHL, en 8.300 vertrekken, waarvan 6.000 voor DHL. In fase 1: 24.500 bewegingen, waarvan 16.200 voor DHL, en 10.500 vertrekken – een overschrijding van de huidige milieunorm – waarvan 6.300 voor DHL. In fase 2: 39.100 bewegingen, waarvan 30.000 voor DHL, en 17.200 vertrekken, waarvan 15.000 voor DHL. Wat er in fase 3 zal gebeuren, is nog niet duidelijk, al zal er zeker een forse toename zijn. We moeten ook beseffen dat het dossier DHL een dossier van dertig jaar is.

(Frans) Voor de andere maatschappijen, tijdens de nacht, vertegenwoordigen de vrachtluchten 5,3%, de lijnvluchten 0,9%, de chartervluchten 16,4% en de andere vluchten 5,9%. De resultaten voor 2003 zullen weldra beschikbaar zijn.

(Nederlands) Deze cijfers zijn niet definitief, maar 20.800 is waarschijnlijk wel correcter dan 20.100.

(Frans) De spreiding blijft fundamenteel ongewijzigd. De meeste luchtmaatschappijen kampen met een van de grootste crises in de geschiedenis van de luchtvaart, maar de eerste tekenen van herstel zijn merkbaar.

(Nederlands) Op dit ogenblik is het maximumaantal toegestane nachtvluchten nog niet bereikt. De reden daarvoor moet worden gezocht in de talrijke crisissen, zoals die van 11 september en het

Sabena. Une expansion reste donc envisageable, certainement jusqu'en 2006-2007. Cela ne signifie évidemment pas que nous puissions reporter les décisions jusqu'à cette date.

DHL est bien informée des limites de l'aéroport de Zaventem. En 2001, l'entreprise avait choisi cet aéroport en connaissance de cause et n'ignorait rien des possibilités existantes. Un accord protège les riverains et DHL le respecte.

La licence d'exploitation relève de la compétence régionale mais le gouvernement fédéral en tient bien évidemment compte.

(En français) Dans cette optique, BIAC a étudié des propositions alternatives pour l'expansion de DHL avec une délocalisation partielle ou complète de certaines activités. C'est sur cette base que le gouvernement déterminera sa stratégie.

(En néerlandais) Je ne souhaite pas que DHL quitte l'aéroport mais je ne souhaite pas non plus envoyer par le fond l'accord conclu avec les riverains. L'exercice s'avère fort délicat mais je me refuse à éluder une discussion à ce sujet.

Le dossier de DHL n'est pas encore complet. Ainsi, on ignore s'il est possible et souhaitable pour DHL de répartir ses activités sur d'autres aéroports.

Je ne peux répondre à la question de savoir si l'exploitation de l'aéroport restera rentable sans DHL. En revanche, je peux vous affirmer que le pourcentage des bénéfices de BIAC dépend pour moitié de DHL.

Je suis convaincu que nous évoluerons vers des avions moins bruyants, même s'ils ne seront jamais totalement silencieux.

Je souhaite assurer un soutien économique maximal à l'aéroport. Pour donner toutes ses chances à l'emploi, l'élaboration d'un plan global s'impose en vue du développement de l'aéroport et de l'ensemble de la région. Une série de décisions ont déjà été prises, notamment en ce qui concerne le préfinancement du « diabol » par BIAC.

(En français) Au sujet de la question de Mme Galant sur les obligations de la Belgique à l'égard du Shape et des Etats-Unis en ce qui concerne l'utilisation de l'aéroport de Chièvres, le premier ministre me charge de vous dire qu'en effet, plusieurs accords internationaux s'appliquent mais qu'étant donné qu'aucune décision n'a été prise et que toutes les options sont encore à l'examen, il est prématuré de parler des conséquences éventuelles.

faillissement van Sabena. Er is dus nog ruimte voor uitbreiding, zeker tot in 2006-2007. Dat betekent natuurlijk niet dat we beslissingen kunnen uitstellen tot dan.

DHL is goed op de hoogte van de beperkingen op de luchthaven van Zaventem. Het bedrijf wist in 2001 voor welke luchthaven het heeft gekozen en wat de mogelijkheden waren. Er is een akkoord dat de omwonenden beschermt. DHL respecteert dat.

Ook al valt de exploitatievergunning onder de gewestelijke bevoegdheid, de federale regering houdt er uiteraard rekening mee.

(Frans) In deze optiek heeft BIAC alternatieve voorstellen onderzocht voor de uitbreiding van DHL met een gedeeltelijke of volledige delokalisatie van bepaalde activiteiten. Het is aan de hand daarvan dat de regering haar strategie zal uitwerken.

(Nederlands) Ik wil DHL niet weg uit Zaventem, maar ik wil het akkoord met de omwonenden ook niet in de vuilnisbak gooien. Dit is een erg moeilijke oefening, maar ik zal de discussie niet uit de weg gaan.

Het dossier over DHL is nog niet volledig. Het is niet duidelijk of het voor DHL mogelijk of wenselijk is om de activiteiten te spreiden over andere luchthavens.

Of er nog een rendabele exploitatie van de luchthaven mogelijk is zonder DHL, is geen vraag die ik kan beantwoorden. Wel weet ik dat het winstpercentage van BIAC voor 50 procent afhankelijk is van DHL.

Ik geloof in de evolutie naar geluidsarmere vliegtuigen, al zullen er natuurlijk nooit vliegtuigen zonder enige hinder zijn.

Ik wil de luchthaven economisch zoveel mogelijk steunen. Om de tewerkstelling optimale kansen te geven, is er nood aan een totaalplan voor de ontwikkeling van de luchthaven en de hele regio. Een aantal beslissingen, zoals de prefinanciering van de diabol door BIAC, is al genomen.

(Frans) Met betrekking tot de vraag van mevrouw Galant over de verplichtingen die België ten aanzien van de Shape en de Verenigde Staten heeft inzake het gebruik van de luchthaven van Chièvres heeft de eerste minister me opgedragen u mede te delen dat er inderdaad verschillende internationale akkoorden van toepassing zijn, maar dat, gelet op het feit dat er nog geen enkele beslissing werd genomen en dat alle opties nog onderzocht worden, het veel te vroeg is om het nu

al te hebben over de mogelijke gevolgen.

18.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je remercie le ministre pour sa réponse circonstanciée mais je souhaiterais obtenir quelques informations supplémentaires. Pouvons-nous avoir accès au dossier DHL ? Le nouveau plan de dispersion pourra-t-il entrer en vigueur à la date initiale de fin mars, comme l'a annoncé le ministre ? Ce plan nécessitera à tout le moins le feu vert du cabinet restreint. Est-ce possible en un délai si court ? Le ministre peut-il clarifier la situation ?

18.10 Bert Anciaux , ministre (en néerlandais): J'ai pris une série de décisions qui accroissent fondamentalement la sécurité. Il s'agit d'éléments que mon prédécesseur avait modifiés à la demande des compagnies aériennes. La situation est donc complètement différente. La préoccupation majeure du Conseil d'Etat était que l'on ignorait si le plan était sûr ou pas. C'est pour cette raison qu'il l'a suspendu. Il est donc essentiel de répondre à cette préoccupation essentielle pour pouvoir progresser.

18.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Nous entendons beaucoup de nouveaux chiffres à propos de DHL mais nous ignorons tout du nombre d'emplois créés. En se délocalisant, DHL entraînerait d'autres entreprises dans son sillage. Le ministre n'a pas répondu à propos de l'ampleur de ce mouvement. L'importance de DHL pour Zaventem serait, selon une estimation du ministre, de 50 pour cent. Des décisions doivent-elles être prises sur la base de cette estimation ? N'est-il pas possible de mettre au point une stratégie avec les Régions ? Il faut éviter d'agir dans la précipitation. Ce dossier n'est pas encore suffisamment avancé.

Le ministre n'a pas réagi aux importantes déclarations du puissant Luc Coene, qui entretient pourtant d'étroits contacts avec la majorité. De même, nous n'avons guère obtenu d'informations supplémentaires concernant le TGV. Tout ceci crée parmi la population l'incertitude à propos de l'avenir de Zaventem.

Nous allons déposer une motion pour réclamer davantage de précisions: faute de disposer d'un dossier étayé sur la base de chiffres, il est impossible de se forger une opinion. Le gouvernement doit lever les doutes qui pèsent sur le maintien de l'aéroport.

Président: M. Jos Ansoms

18.12 Simonne Creyf (CD&V): Je remercie

18.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord, maar ik had toch graag nog wat bijkomende informatie. Kunnen wij het dossier van DHL inkijken? Kan het nieuwe spreidingsplan wel op de oorspronkelijke datum van eind maart in werking treden, zoals de minister aankondigt? Dat plan zal minstens de goedkeuring van het kernkabinet moeten krijgen. Kan dat zo snel? Kan de minister een en ander verduidelijken?

18.10 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik nam een aantal beslissingen die de veiligheid fundamenteel verhogen en die door mijn voorganger waren gewijzigd op verzoek van de luchtvaartmaatschappijen. Daardoor is de situatie helemaal anders. De grootste bekommernis van de Raad van State was dat men niet wist of het plan veilig was of niet en daarom heeft de Raad het plan geschorst. Antwoorden op die hoofdbekommernis is natuurlijk een essentieel gegeven om verder te kunnen gaan.

18.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Over DHL kregen we veel nieuwe cijfers, maar het blijft gissen naar het aantal nieuwe banen. De verhuis van DHL zou andere bedrijven in zijn zog meesleuren. In welke mate werd niet beantwoord. Het belang van DHL voor Zaventem zou volgens een schatting van de minister 50 procent bedragen. Moeten op basis daarvan beslissingen worden genomen? Er kan met de Gewesten toch een strategie worden afgesproken? Er mag niet overhaast worden beslist. Dit dossier is niet rijp.

De minister reageert niet op de belangwekkende uitspraken van de machtige Luc Coene, toch een man met intense contacten met de meerderheid. Ook over de HST zijn we niet veel wijzer geworden. Dit alles zorgt voor onzekerheid bij de mensen over de toekomst van Zaventem.

Via een motie zullen we meer duidelijkheid vragen: zonder een dossier vol cijfers kan men niet oordelen. De regering moet elke twijfel over het behoud van de luchthaven wegnemen.

Voorzitter: de heer Jos Ansoms.

18.12 Simonne Creyf (CD&V): Ook ik dank de

également le ministre pour sa réponse. Il recherche précautionneusement des solutions pour Zaventem et DHL mais sa réponse n'a pas dissipé toutes les incertitudes. Il nous a donné trop de chiffres différents, a fortiori en ce qui concerne les simulations à long terme. Le doute subsiste quant à l'éventualité que d'autres gouvernements pourraient prendre d'autres décisions.

Je me suis entretenue avec des habitants de Melsbroek. Si la répartition des nuisances sonores nocturnes était raisonnable, ils verraient d'un bon œil une augmentation de l'activité à l'aéroport. La raison en est qu'ils se préoccupent aussi de la situation économique et de l'emploi.

Nous déplorons que l'on n'ait pas investi dans le système d'atterrissage électronique ni dans la piste des avions taxi 25L à Zaventem et nous demandons instamment qu'on explore toutes les pistes de réflexion. L'aéroport national de Zaventem est un aéroport multifonctionnel et doit le rester. Nous déposerons à cet effet une motion de recommandation.

18.13 Jacqueline Galant (MR): Si ma question est prématurée, alors les déclarations du premier ministre dans la presse sont, elles, très prématurées, car elles créent une véritable psychose dans ma région, où l'expérience vécue par les riverains de Bierset, qui se sont sentis bernés, a anéanti toute confiance dans les politiciens !

18.14 Eric Libert (MR): Il n'est pas prématuré de préparer la réunion du week-end ! Nous avons appris par la presse vos plans concernant Zaventem, notamment au sujet de DHL. Vous voulez d'abord, jusqu'à 2007, augmenter la capacité de DHL, avant de délocaliser le surplus vers un autre aéroport. Mais hier, à la RTBF, DHL a rejeté ce plan, refusant une double localisation en Belgique.

La solution, à mon sens, est celle proposée par l'Union belge contre les nuisances des avions, à savoir la création de deux aéroports : Bruxelles-national pour les vols de jour intra-européens (comme le London City Airport), et Bruxelles-international pour les gros porteurs, le fret et le trafic commercial, ce qui permettrait à DHL d'être en un seul lieu. Trois localisations sont pressenties en Wallonie : Chièvres, Bierset et Jehonville. Voilà mes remarques en la matière.

18.15 Joëlle Milquet (cdH): En fait, dans votre

ministre pour dit antwoord. Hij zoekt bedachtzaam naar oplossingen voor Zaventem en DHL, maar zijn antwoord nam de onduidelijkheid niet weg. We kregen te veel verschillende cijfers te horen, zeker wat de simulaties op langere termijn betreft. Het blijft onzeker of andere regeringen andere beslissingen zullen nemen.

Ik sprak met mensen in Melsbroek. Indien de spreiding van het nachtlawaai redelijk is, gaat men akkoord met meer activiteit op de luchthaven. De mensen zijn ook bezorgd om de economie en de tewerkstelling.

Wij betreuren dat niet werd geïnvesteerd in het elektronisch landingssysteem en de taxibaan 25L in Zaventem en dringen erop aan dat alle denksporen worden opgehouden. De nationale luchthaven van Zaventem is een multifunctionele luchthaven en moet dat blijven. Wij dienen daartoe een motie van aanbeveling in.

18.13 Jacqueline Galant (MR): Als mijn vraag voorbarig is, dan zijn de verklaringen van de premier in de pers zeer voorbarig, want ze veroorzaken een ware psychose in mijn streek, waar de omwonenden van Bierset op grond van wat ze hebben meegemaakt - ze voelden zich bedrogen - elk vertrouwen in de politici hebben verloren !

18.14 Eric Libert (MR): Het is niet voorbarig om de vergadering van het weekend voor te bereiden! Wij hebben uw plannen met Zaventem en meer bepaald met DHL via de pers vernomen. U wil eerst tot 2007 de capaciteit van DHL verhogen alvorens het overschot naar een andere luchthaven te delokaliseren. Maar DHL heeft dat plan gisteren op de RTBF verworpen omdat het geen twee verschillende vestigingen in België wil.

De oplossing is volgens mij wat de Belgische vereniging tegen vliegtuiglawaai heeft voorgesteld, namelijk de oprichting van twee luchthavens: Brussel-Nationaal voor intra-Europese dagvluchten (zoals London City Airport) en Brussel-Internationaal voor de grote vliegtuigen, het vrachtvervoer en het handelsverkeer, waardoor DHL op één plaats kan blijven. Hiervoor werden drie locaties in Wallonië voorgesteld: Chièvres, Bierset en Jehonville. Dat waren mijn opmerkingen hieromtrent.

18.15 Joëlle Milquet (cdH): In uw antwoord blijft

réponse, et malgré l'arrêt du Conseil d'Etat, vous persistez et signez. Certes, vous allez modifier la terminologie, ce qui évitera les recours, mais vous maintenez votre position sur le fond, de même que la mise en œuvre de certaines décisions dès 2004. Nous irons vérifier cela sur le terrain.

J'ai aussi entendu que vous ne vouliez pas du départ de DHL. Vous avez aussi évoqué une troisième phase d'augmentation, à partir de 2012, alors qu'on parle de 34.000 mouvements pour cette année-là, ce qui va considérablement augmenter les nuisances sonores. Et vous ne parlez pas de délocalisation, même partielle.

J'attends donc les résultats du week-end.

Motions

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

Une première motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Bart Laeremans et de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet
et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement
1. de décider de réaliser les investissements nécessaires au système d'atterrissage électronique et à la piste taxi vers la 25L;
2. d'affiner le plan de dispersion;
3. de prendre les mesures nécessaires pour convertir l'aéroport national de Zaventem en un aéroport multifonctionnel."

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

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Bart Laeremans et de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet
et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement
- d'informer pleinement le parlement à propos du dossier DHL, tant en ce qui concerne le nombre prévu de vols que le nombre d'emplois créés;
- de dissiper tous les doutes en ce qui concerne le maintien de Zaventem en tant qu'important aéroport international;
- de donner des garanties, y compris à long terme,

u, ondanks het arrest van de Raad van State, bij uw standpunt. U wijzigt weliswaar de terminologie om beroepen te vermijden, maar inhoudelijk verandert uw standpunt niet en u blijft bij de uitvoering van een aantal beslissingen in 2004. We zullen de concrete gevolgen daarvan nagaan.

U wil niet dat DHL vertrekt. U had het voorts over een derde uitbreidingsfase van de activiteit vanaf 2012, terwijl men voor dat jaar al over 34.000 bewegingen spreekt, wat de geluidsoverlast sterk zal doen toenemen. Een, zelfs gedeeltelijke, delokalisatie, kwam niet aan bod.

Ik wacht dus de resultaten van de vergadering van volgend weekend af.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Bart Laeremans en van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet
en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering
1. te beslissen de nodige investeringen te doen voor het elektronisch landingssysteem en voor de taxiweg naar 25L;
2. het spreidingsplan verder te verfijnen;
3. de nodige maatregelen te nemen om de nationale luchthaven van Zaventem uit te bouwen tot multifunctionele luchthaven."

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

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Bart Laeremans en van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet
en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
vraagt de regering
- het Parlement volledig in te lichten over het dossier van DHL, zowel wat betreft het aantal te verwachten vluchten als het aantal arbeidsplaatsen;
- alle twijfels weg te nemen omtrent het behoud van Zaventem als belangrijk internationale luchthaven;
- zekerheid te bieden ook op lange termijn aan de werknemers en de bedrijven die met de luchthaven

aux travailleurs et aux entreprises liés à l'aéroport de Zaventem;
- de réaliser le raccordement annoncé de l'aéroport au réseau TGV international."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Stijn Bex, Willy Cortois, Guido De Padt, Daan Schalck, André Perpète et Ludo Van Campenhout et par Mme Jacqueline Galant.

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

19 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées" (n°1079)

19.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Le panneau indiquant les places de parking réservées aux personnes handicapées constitue une protection juridiquement cohérente contre les contrevenants. De plus en plus de communes prennent cependant l'initiative de peindre ces places de stationnement en bleu. En combinaison avec le panneau obligatoire, cela n'empêchera pas seulement certains d'y stationner leur véhicule, par erreur ou non, mais permettra également aux personnes handicapées de repérer les places réservées à distance.

Sur quelle réglementation certaines communes se basent-elles pour peindre en bleu les places de stationnement réservées aux personnes handicapées? Envisage-t-on de rendre cette indication supplémentaire obligatoire?

19.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le panneau signalant les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées constitue en soi un moyen d'interdiction suffisant sur le plan juridique. Une circulaire ministérielle du 25 avril 2003 énumère un certain nombre de recommandations en vue d'une meilleure intégration et protection des handicapés dans la circulation. L'une de ces recommandations préconise de peindre en bleu les emplacements de parking réservés, qui comportent en outre le symbole international spécifique aux personnes handicapées. Cette convention ne s'applique pas aux emplacements de parking situés à proximité de l'habitation d'un handicapé.

L'objectif n'est pas de rendre cette convention obligatoire. Je considère qu'une recommandation est suffisante.

van Zaventem verbonden zijn;
- de vermelde aansluiting te realiseren van de luchthaven op het internationale HST-netwerk."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Stijn Bex, Willy Cortois, Guido De Padt, Daan Schalck, André Perpète en Ludo Van Campenhout en door mevrouw Jacqueline Galant.

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

19 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten" (nr. 1079)

19.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het bord dat voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen aanduidt, is een juridisch sluitende afweer tegen foutparkeerders. Meer en meer gemeenten nemen echter het initiatief die parkeerplaatsen blauw te schilderen. In combinatie met het verplichte bord zou dit niet alleen verhinderen dat sommigen al dan niet per vergissing op die plaats parkeren, het laat bovendien toe dat de gehandicapten al van ver de voorbehouden plaatsen kunnen opmerken.

Op basis van welke reglementering schilderen sommige gemeenten de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen blauw? Wordt eraan gedacht deze bijkomende aanduiding verplicht te maken?

19.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het verkeersbord dat de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen aanwijst, is op zich een juridisch toereikend verbodsmiddel. In een ministeriële rondzendbrief van 25 april 2003 wordt een aantal aanbevelingen opgesomd met betrekking tot de betere integratie en bescherming van de gehandicapten in het verkeer. Een van deze aanbevelingen is het blauw schilderen van de gereserveerde parkeerplaatsen. Op die plaats wordt bovendien het internationale symbool voor gehandicapte persoon geschilderd. Deze regeling geldt niet voor parkeerplaatsen in de buurt van een woning van een gehandicapte.

Het is niet de bedoeling deze regeling verplicht te maken. Ik ga ervan uit dat een aanbeveling voldoende is.

Un groupe de travail sera créé pour étudier les possibilités d'adaptation du code de la route en faveur des personnes handicapées. Je souhaite ainsi qu'on examine notamment comment éviter que les emplacements de parking réservés soient accaparés par des personnes non autorisées.

19.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): De plus en plus de communes semblent se conformer à la recommandation. Il serait intéressant d'analyser l'état de la situation la matière. Je pense comme le ministre qu'il n'est pas nécessaire de recourir à la contrainte si la recommandation est bien suivie.

L'incident est clos.

20 Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'expérience 'low cost' de liaison routière entre Bruxelles et Luxembourg" (n° 1096)

20.01 André Perpète (PS): Depuis novembre dernier, une société de cars luxembourgeoise propose une liaison « low cost » Bruxelles-Luxembourg au prix initial de 1 euro. Elle organise quatre allers/retours par jour et promet des tarifs toujours inférieurs à ceux de la SNCB.

Un tel projet s'inscrit difficilement dans un plan de mobilité visant à transférer le trafic de la route au rail. Alors que les autorités veulent enrayer le déclin du transport ferroviaire, peut-on accepter cela ?

Dans ce contexte, nous pouvons lire dans la directive européenne du 26 février 2001 en matière de transport que « des systèmes de tarifications adéquats pour les infrastructures ferroviaires, liés à des systèmes adéquats pour les autres infrastructures, conduiront à un équilibre optimal des modes de transport. » Et qu'il importe « de réduire les distorsions de concurrence entre des modes de transport différents. »

Où se situe donc le point d'équilibre entre transport routier et ferroviaire ? Quelle redevance est à charge de l'autocariste ?

Les autorités européennes ou nationales vont-elles réduire ces distorsions de concurrence entre les deux types de transport ? Le fait que cette société soit luxembourgeoise empêche-t-il de parler de distorsion de concurrence ?

Er zal een werkgroep worden opgericht om de aanpassingen van het verkeersreglement ten voordele van personen met een handicap te bestuderen. Zo wil ik onder meer laten onderzoeken hoe er kan vermeden worden dat de gereserveerde parkeerplaatsen worden ingenomen door wie hiervoor geen toelating heeft.

19.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): De aanbeveling wordt blijkbaar door steeds meer gemeenten gevolgd. Het zou interessant zijn om ter zake een stand van zaken op te maken. Ik ga akkoord met de minister dat een verplichting niet nodig is, als de aanbeveling goed wordt gevolgd.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het experiment met de 'low cost' wegverbinding tussen Brussel en Luxemburg" (nr. 1096)

20.01 André Perpète (PS): Sinds november vorig jaar verzekert een Luxemburgs busbedrijf een "low cost" verbinding tussen Brussel en Luxemburg tegen een instapprijs van 1 euro. Het bedrijf organiseert vier heen- en terugreizen per dag en belooft met zijn tarieven steeds onder de prijs van een treinkaartje te blijven.

Een dergelijk project past niet meteen in een mobiliteitsplan dat het verkeer van de weg naar het spoor wil leiden. Kan men dit aanvaarden, nu de overheid de achteruitgang van het spoorwegvervoer een halt tracht toe te roepen?

In deze context lezen wij in de Europese transportrichtlijn van 26 februari 2001 dat "passende heffingen voor spoorweginfrastructuur, gekoppeld aan passende heffingen voor andere vervoersinfrastructuur, tot een optimaal evenwicht tussen de verschillende vervoersvormen zullen leiden". En dat het belangrijk is "verstoringen van de concurrentieverhoudingen tussen de verschillende vervoerswijzen zoveel mogelijk te beperken".

Waar ligt dus het evenwicht tussen het weg- en het spoorwegvervoer? Welke bijdrage dient het busbedrijf te betalen?

Zijn de Europese of nationale overheden van plan deze concurrentievervalsing tussen de twee soorten vervoer weg te werken? Of is er geen sprake van concurrentievervalsing, aangezien het om een Luxemburgs busbedrijf gaat?

Par ailleurs, dans le prix du billet de train, il y aurait encore une taxe frontière de 5 euros. Existe-t-elle encore ? Si oui, ne concerne-t-elle que le transport ferroviaire, et pas les autocaristes ?

20.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Il n'y a pas de taxe frontalière pour les transports ferroviaires. Le prix est fixé par addition des différentes portions, en fonction des barèmes respectifs. Le plus important est de stimuler le transfert du trafic de la route vers le rail. Il ne faut pas surestimer l'offre de l'entreprise de cars, qui se positionne pour gagner une part du marché. Je n'y vois pas d'inconvénient si tout se passe dans les règles. De toute façon, le train demeure le plus confortable et le plus performant pour relier Bruxelles et le Luxembourg. Grâce aux mesures prévues pour améliorer le service entre ces villes, la part du train ne pourra qu'augmenter.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation de certaines infractions aux règles de stationnement" (n° 1123)

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation des infractions aux règles de stationnement" (n° 1212)

21.01 Ludo Van Campenhout (VLD): L'ancien ministre des transports avait prévu de dépenaliser certaines infractions au code de la route d'ici au 1^{er} octobre 2003 pour permettre aux communes d'agir elles-mêmes à l'encontre des contrevenants. Le Premier ministre a ajouté qu'il s'agissait en même temps d'une forme d'intervention en faveur de ces dernières. Les arrêtés d'exécution requis n'ont cependant pas encore été approuvés, ce qui complique la mise en œuvre de la politique des communes en matière de stationnement. Il arrive qu'elles installent des horodateurs en dépit du bon sens, parce qu'elles ne peuvent imposer de leur propre initiative l'usage des disques de stationnement.

Quand la nouvelle réglementation entrera-t-elle en vigueur ? Le gouvernement organisera-t-il une campagne d'information à l'intention des communes ?

21.02 Guido De Padt (VLD): Dans l'intervalle, nous avons appris que la nouvelle loi relative à la police de la circulation entrera en vigueur le 1^{er}

Bovendien zou in de prijs van het treinkaartje nog een grenstaks van 5 euro inbegrepen zijn. Is deze nog van toepassing? Zo ja, geldt deze enkel voor het spoorwegvervoer en niet voor autobussen?

20.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Er is geen grenstaks voor het spoorverkeer. De prijs is de som van de kostprijs per net in functie van de afgelegde afstand per net en van de geldende tarieven. Ik vind het belangrijk om de overstap van het wegverkeer naar het spoor te stimuleren. Men mag het aanbod van de autocaronderneming niet overschatten. Ik vind er geen graten in dat ze een deel van de markt wil inpalmen, zolang alles maar volgens de regels verloopt. In elk geval blijft de trein het comfortabelste en snelste vervoermiddel tussen Brussel en Luxemburg. Zodra de geplande maatregelen om de verbinding tussen deze steden nog te verbeteren zullen zijn uitgevoerd, zal het aandeel van het treinverkeer alleen maar stijgen.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen" (nr. 1123)

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van parkeerovertredingen" (nr. 1212)

21.01 Ludo Van Campenhout (VLD): De vorige minister van verkeer had het plan om tegen 1 oktober 2003 sommige parkeerovertredingen uit het strafrecht te halen, zodat de gemeenten zelf kunnen optreden tegen overtreders. De premier voegde daaraan toe dat dit ook een vorm van financiële tegemoetkoming aan de gemeenten is. De noodzakelijke uitvoeringsbesluiten werden echter nog niet goedgekeurd. Dat bemoeilijkt het parkeerbeleid van de gemeenten. Ze plaatsen soms parkeerautomaten waar dat niet veel zin heeft, omdat ze het gebruik van de parkeerschijf niet zelf kunnen afwingen.

Wanneer zal de nieuwe regeling in werking treden? Zal de regering een informatiecampaagne voor de gemeenten organiseren?

21.02 Guido De Padt (VLD): We hebben inmiddels vernomen dat de nieuwe verkeerswet op 1 maart 2004 in werking zal treden. Ik zie echter

mars 2004. Des problèmes pratiques se posent toutefois encore. Certaines communes privilégient un impôt pour les contrevenants aux règles de stationnement au lieu d'une rétribution car l'impôt ne requiert pas de procédure juridique si le contrevenant ne s'acquitte pas du montant dû. Les contrevenants étrangers restent insaisissables car nous échangeons uniquement avec les pays voisins des données sur les infractions pénales. Enfin, la confusion règne en ce qui concerne le type de d'infractions auxquelles s'appliquent la qualification "stationnement à durée limitée", volet qui ressortira également aux compétences des communes.

21.03 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : La dépenalisation de certaines infractions pour stationnement illicite prendra cours à partir du 1^{er} mars 2004. A compter de cette date, elles pourront faire l'objet d'un traitement administratif. Le gouvernement informera les communes au cours des prochaines semaines.

Celles-ci se verront offrir la possibilité d'appliquer aux contrevenants une redevance pour stationnement, le Conseil d'Etat ayant jugée inopportune la perception d'une taxe.

J'envisage de prévoir la possibilité, pour les contrevenants étrangers, de faire poser un sabot de Denver sur le véhicule.

Les communes seront compétentes pour le stationnement à durée limitée, le stationnement payant et le stationnement en des endroits réservés aux riverains. Le contrôle du stationnement de longue durée ne sera pas dépenalisé.

La dépenalisation vise à libérer une capacité policière.

21.04 Guido De Padt (VLD): Un point de votre réponse me surprend : les modèles de règlement transmis aux communes mentionnaient également le contrôle du stationnement de longue durée, chose que j'estimais souhaitable. Fréquemment, la police n'a pas le temps d'intervenir lorsqu'un véhicule en panne stationne longtemps quelque part ou lorsqu'il y a une concentration de véhicules publicitaires.

L'incident est clos.

22 Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les dimensions maximales des camions" (n° 1124)

nog praktische problemen. Sommige gemeenten geven de voorkeur aan een belasting voor foutparkeerders in plaats van een retributie, omdat die eerste geen juridische procedure vereist als de overtreder niet betaalt. Buitenlandse overtreders blijven ongrijpbaar, omdat slechts voor strafrechtelijke vergrijpen gegevens worden uitgewisseld met buurlanden. Ten slotte is het niet helemaal duidelijk welke overtredingen precies vallen onder de kwalificatie 'parkeren met beperkte parkeertijd', wat ook een bevoegdheid van de gemeenten wordt.

21.03 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen zal ingaan op 1 maart 2004. Vanaf dan is er een administratieve afhandeling mogelijk. De regering zal de gemeenten de komende weken voorlichten.

De gemeenten zullen de mogelijkheid krijgen overtreders een parkeerheffing op te leggen. De Raad van State vond een belasting niet raadzaam.

Ik overweeg om voor buitenlanders te voorzien in de mogelijkheid een wielklem aan te leggen.

De gemeenten zullen bevoegd worden voor het parkeren met beperkte parkeertijd, het betalend parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners. Het toezicht op het langdurig parkeren wordt niet gedepenaliseerd.

Het is de bedoeling om dankzij de depenalisering politiecapaciteit vrij te maken.

21.04 Guido De Padt (VLD): Op één punt verwondert dit antwoord mij: in modelreglementen die de gemeenten ontvingen, was ook het toezicht op het langdurig parkeren vermeld. Dat leek mij ook wenselijk. Vaak heeft de politie geen tijd om op te treden tegen een defect voertuig dat ergens lange tijd blijft staan, of tegen een kluwen van reclamewagens.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de maximumafmetingen van vrachtwagens" (nr. 1124)

22.01 Ludo Van Campenhout (VLD): La longueur maximale et le poids maximal des poids lourds sont définis au niveau européen. Dans les deux cas, une limite brute est fixée, ce qui peut être à l'origine de situations dangereuses dans la pratique. Si, par exemple, l'on raccourcit la longueur du véhicule, celui-ci risque de se renverser. Le ministre partage-t-il le point de vue selon lequel la définition de valeurs maximales brutes n'est pas indiquée ?

22.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Cette matière s'avère complexe. La directive européenne 96/53 définit les règles en la matière. Il s'agit d'un *modus vivendi* entre la sécurité du chauffeur et des autres usagers, d'une part, et des considérations économiques, d'autre part.

Lors de l'examen du dossier d'homologation, il est tenu compte du centre de gravité, des calculs de freinage et des limites maximales acceptables sur le plan technique. Le centre de gravité dépend de la façon dont le véhicule est chargé ainsi que de la nature de son contenu. Ces données ne sont évidemment pas connues lors de l'homologation d'un châssis ou d'une cabine.

La référence à des valeurs maximales brutes ne constitue pas toujours une bonne chose. Il s'agit cependant du système le plus efficace à l'heure actuelle. S'il devait ressortir des études et des tests européens qu'une autre approche offre de meilleurs résultats, je la défendrai.

L'incident est clos.

23 Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les motocyclistes dans les embouteillages" (n° 1125)

23.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Les motocyclistes ne veulent pas rester coincés au bout d'une file. Le Code de la route permet aux motocyclistes de se faufiler entre les voitures lorsque le trafic est à l'arrêt. Il s'agit alors d'une manœuvre de dépassement autorisée. Si les voitures se remettent en mouvement, cette manœuvre de dépassement est soumise à un certain nombre de restrictions. La jurisprudence n'est pas toujours claire. Au cours de la précédente législature, j'ai déposé une proposition de loi visant à réglementer précisément la pratique qui consiste à remonter les files. La Febiac l'a soutenue. Un aménagement peut être opéré par la voie d'un arrêté royal. Le ministre prendra-t-il une initiative pour renforcer la sécurité juridique des

22.01 Ludo Van Campenhout (VLD): De maximale lengte en het maximale gewicht van vrachtwagens wordt op Europees vlak bepaald. Voor beide afmetingen wordt een brutogrens opgelegd. Dit leidt in de praktijk tot gevaarlijke toestanden. Als bijvoorbeeld de lengte wordt ingekort, ontstaat het gevaar om te kantelen. Gaat de minister ermee akkoord dat het vaststellen van brutomaxima eigenlijk geen goede zaak is?

22.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Dit is een complexe materie. De reglementering terzake wordt geregeld door de Europese richtlijn 96/53. Het is een *modus vivendi* tussen de veiligheid van de chauffeur en andere weggebruikers enerzijds en economische overwegingen anderzijds.

Bij het onderzoek van het homologatiedossier wordt rekening gehouden met het zwaartepunt, remberekeningen en technisch toelaatbare maxima. Het zwaartepunt varieert in functie van de opbouw en de aard van de lading. Deze gegevens zijn uiteraard niet bekend bij de homologatie van een chassis of cabine.

Brutomaxima zijn niet altijd een goede zaak. Zij resulteren echter nog steeds in de best mogelijke oplossing. Indien uit Europese studies en testen zou blijken dat een andere benadering betere resultaten oplevert, zal ik deze steunen.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "motorrijders in de file" (nr. 1125)

23.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Motorrijders willen niet aan de staart van een file hangen. Volgens het verkeersreglement mag een motorrijder filteren als het verkeer stilstaat. Het gaat dan om voorbijrijden en is toegelaten. Als de wagens in beweging zijn dan gaat het om inhalen en dan gelden er beperkingen. De rechtspraak is niet altijd eenduidig. Tijdens de vorige regeerperiode heb ik een voorstel ingediend om het filteren van files precies te reglementeren. Ook Febiac kon zich achter het voorstel scharen. Een aanpassing kan via een koninklijk besluit. Zal de minister een initiatief nemen om de rechtszekerheid van de motorrijders te verhogen?

motocyclistes ?

23.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je me rends compte que, que dans la pratique, la distinction entre dépasser et doubler n'est pas toujours claire. Un groupe de travail spécial sera chargé de la question des véhicules à moteur. Il se réunira au salon de l'automobile et préparera sur le plan réglementaire des propositions auxquelles je compte rapidement donner suite.

Pour l'heure, je ne suis pas favorable à une modification de l'arrêté royal dans la mesure où il n'existe pas encore, selon les experts, de meilleure solution. L'information et la communication feront assurément partie intégrante de cette solution.

L'incident est clos.

24 Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le placement de caméras automatiques le long des autoroutes à la demande de la police fédérale" (n° 1189)

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

24.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Les radars influencent assurément déjà le comportement des conducteurs. La vitesse moyenne sur les routes a baissé. Les communes et les Régions demandent de plus en plus de caméras. A la demande de la police fédérale, qui procède aux contrôles de vitesse sur les autoroutes, des radars seront sans doute installés aussi sur les autoroutes. Il est étrange que la police fédérale ne demande de radars qu'en Flandre. J'ai le sentiment que le ministre fédéral laisse subsister les différences de mentalité entre les différentes parties du pays et n'a en réalité rien coordonné.

Comment le ministre explique-t-il les différences régionales en ce qui concerne la demande de la police fédérale d'installer des radars sur les autoroutes? A quel niveau s'est effectuée la coordination de la demande faite aux différentes Régions?

24.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La réponse m'a été fournie par le ministre de l'Intérieur, qui est compétent pour le service de la circulation routière de la police fédérale.

L'installation de radars automatiques sur la voie

23.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik besef dat in de praktijk het onderscheid tussen inhalen en voorbijrijden niet altijd even duidelijk is. Een bijzondere werkgroep wordt belast met de problematiek van de motorvoertuigen. Deze werkgroep komt samen op het autosalon en zal voorstellen uitwerken op reglementair gebied. Ik wil op korte termijn werk maken van deze voorstellen.

Ik stem nog niet in met een wijziging van het koninklijk besluit, omdat deskundigen zeggen dat er momenteel nog geen betere oplossing bestaat. Informatie en communicatie zullen zeker deel uitmaken van deze oplossing.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de vraag van de federale politie om flitspalen te plaatsen op snelwegen" (nr. 1189)

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

24.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): De flitspalen hebben zeker al een invloed op het rijgedrag. De gemiddelde snelheid op de wegen is gedaald. Er komen steeds meer aanvragen van gemeenten en Gewesten voor flitspalen. Op vraag van de federale politie, die de snelheidscontroles uitvoert op de autosnelwegen, zullen in de toekomst waarschijnlijk ook flitspalen op snelwegen worden geplaatst. Het is merkwaardig dat de federale politie enkel flitspalen vraagt in Vlaanderen. Ik heb het gevoel dat de federale minister de bestaande mentaliteitsverschillen in de verschillende landsdelen onverkort laat bestaan en eigenlijk niets heeft gecoördineerd.

Hoe verklaart de minister de regionale verschillen bij de vraag van de federale politie tot het plaatsen van flitspalen op snelwegen? Op welk niveau werd die vraag aan de verschillende Gewesten gecoördineerd?

24.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het antwoord werd mij verstrekt door de minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de verkeersdienst van de federale politie.

De plaatsing van flitspalen op de openbare weg

publique est régie, sur le plan légal et réglementaire, par l'article 62, alinéa 7, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968. L'arrêté royal du 11 octobre 1997, qui est également applicable en la matière, a nommé la direction des voies de communication de la police fédérale en qualité de partie à la concertation.

Le plan d'action en matière de sécurité routière du service de la circulation routière de la police fédérale s'inscrit dans le cadre des objectifs de sécurité routière fixés par le gouvernement. La réalisation de ces objectifs requiert que de nouvelles initiatives soient mises en place progressivement au sein de la zone de compétence attribuée.

Compte tenu du terrain d'action spécifique de la police fédérale, à savoir les autoroutes, la direction des voies de communication et le service de la circulation routière se concertent régulièrement avec les gestionnaires responsables de la voirie aux différents niveaux. Dans le cadre de ces contacts, la direction des voies de communication a transmis aux Régions wallonne et flamande les propositions du service de la circulation routière relatives à l'installation de radars automatiques.

L'expérience avec la Région wallonne a indiqué que le gestionnaire de la voirie, qui doit en définitive marquer son accord sur les emplacements de contrôle, a soumis moins d'emplacements à la concertation que ceux proposés par la police fédérale.

24.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Diminuer de moitié par année le nombre de tués sur la route constitue une priorité fédérale, qui est dès lors reprise comme telle dans l'accord de gouvernement. Selon moi, une occasion a été manquée de déterminer les points d'installation des radars automatiques d'une manière objective, soit sur la base d'une analyse des points noirs. A présent, les approximations semblent tenir une grande place. La police fédérale a laissé passer une chance de faire disparaître le ressentiment. J'insiste sur la définition de normes objectives pour le placement des radars automatiques dans le domaine ressortissant au contrôle de la police fédérale.

L'incident est clos.

Président: Daan Schalck.

25 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté

wordt wettelijk en reglementair geregeld door artikel 62, 7de lid van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968. Anderzijds geldt ook het koninklijk besluit van 11 oktober 1997. Hierin wordt de directie van de verbindingswegen van de federale politie benoemd als een van de partijen van het overleg.

De verkeersdienst van de federale politie heeft zich met het actieplan verkeersveiligheid ingeschreven in de doelstellingen in verband met verkeersveiligheid van de regering. Om die doelstellingen te halen dienen progressief en stapsgewijze bijkomende en nieuwe initiatieven te worden ontwikkeld binnen de toegekende bevoegdheidszone.

Gelet op het specifieke actieterrein van de federale politie, zijnde de autosnelwegen, hebben de directie van de verbindingswegen en de verkeersdienst geregeld overleg met de verantwoordelijke wegbeheerders op de verschillende niveaus. In het kader van die contacten heeft de directie van de verbindingswegen de voorstellen van de verkeersdienst over het plaatsen van flitspalen overgemaakt aan het Waals en aan het Vlaams Gewest.

De ervaring met het Waals Gewest heeft aangetoond dat de wegbeheerder die uiteindelijk moet instemmen met de controleplaatsen, minder plaatsen voor het overleg aanbood dan er door de federale politie werden voorgesteld.

24.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het aantal verkeersdoden per jaar halveren is een federale prioriteit en is dan ook als doelstelling in het regeerakkoord opgenomen. Ik vind dat er een kans gemist is om de plaatsing van de flitspalen vast te leggen op een objectieve manier, op basis dus van een analyse van de zwarte punten. Nu schijnt er heel wat nattevingerwerk mee gemoeid te zijn. De federale politie heeft een kans gemist om de wrevel weg te nemen. Ik dring aan op objectieve normen voor de plaatsing van de flitspalen op het toezichtgebied van de federale politie.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Daan Schalck.

25 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over

d'exécution relatif à la recatégorisation prévue dans le nouveau Code de la route" (n° 1214)

25.01 Jos Ansoms (CD&V): La nouvelle loi relative à la circulation routière devait entrer en vigueur le 1^{er} mars. Elle avait déjà été approuvée en février 2003, mais le gouvernement n'a pas eu le courage de l'appliquer avant les élections. Ensuite, on a parlé du 1^{er} novembre, puis du 1^{er} janvier. Comme je l'avais prévu, ces échéances n'ont pas été respectées, et je me demande même si ce sera possible pour le 1^{er} mars.

J'ai été étonné par une interview du ministre dans le journal *De Tijd*. Il y déclare que la plupart des amendes baisseront. L'objectif est-il en effet de diminuer les amendes? Les montants en matière de perception immédiate, que l'on trouve sur certains site internet, sont-ils exacts? Le ministre peut-il donner des exemples de diminutions d'amendes? Quel est l'état d'avancement des arrêtés royaux? Une concertation a-t-elle eu lieu avec les Régions, et ont-elles donné leur aval? Est-il certain que la loi entrera en vigueur le 1^{er} mars?

25.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Mettons les choses au point : je n'ai pas annoncé de réductions. Les amendes pour infractions graves sont même revues à la hausse. Ce sont surtout les contrevenants qui refusent de payer qui devront mettre la main au portefeuille. La principale innovation est que des montants inférieurs à 200 euros pourront faire l'objet d'une perception immédiate. Une nette distinction est établie entre les conducteurs qui paient directement et ceux qui refusent de le faire et laissent l'affaire aboutir devant la justice.

La nouvelle loi sur la circulation routière instaure plusieurs modes de paiement. En cas de perception immédiate, le contrevenant paiera 50 euros pour une infraction ordinaire, 150 euros pour une infraction grave du premier degré et 175 euros pour une infraction grave du deuxième degré. Une amende de 300 euros est même prévue pour les infractions graves du troisième degré mais elle n'est applicable qu'aux étrangers. Une telle infraction implique un retrait de permis immédiat.

En l'absence de perception immédiate, le procureur proposera une transaction. Les montants précités ne changent pas. Si aucune transaction ne peut être obtenue, le contrevenant doit comparaître devant le juge de police. Le nombre de cas dans lesquels le juge peut prononcer une peine d'emprisonnement est fortement réduit. Les

"het uitvoeringsbesluit over de hercategorisering zoals voorzien in de nieuwe verkeerswet" (nr. 1214)

25.01 Jos Ansoms (CD&V): Op 1 maart zou de nieuwe verkeerswet van kracht worden. De wet werd reeds goedgekeurd in februari 2003, maar de regering had de moed niet om hem in te voeren voor de verkiezingen. Daarna werd het 1 november, dan 1 januari. Zoals ik voorspeld had zijn deze deadlines niet gehaald en ik vraag mij zelfs af of het tegen 1 maart zal lukken.

Een interview met de minister in *De Tijd* heeft mij wel verrast. Daarin verklaart de minister dat de meeste boetes zullen dalen. Is het inderdaad de bedoeling om de boetes te verlagen? Kloppen de prijzen voor de onmiddellijke inning die men op bepaalde internetsites terugvindt? Kan de minister voorbeelden geven van boeteverlagingen? Wat is de stand van zaken in verband met de KB's? Is er overleg geweest met de Gewesten en hebben zij hun akkoord gegeven? Zal de wet met zekerheid op 1 maart van kracht worden?

25.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Voor alle duidelijkheid: ik heb geen verlagingen aangekondigd. De boetes voor zware overtredingen stijgen zelfs. Vooral diegenen die weigeren te betalen zullen een stevige duit in het zakje moeten doen. Nieuw is vooral dat er voor de onmiddellijke inning lagere bedragen dan 200 euro mogelijk zullen zijn. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen wie onmiddellijk betaalt en wie dat weigert en de zaak voor de rechter laat komen.

De nieuwe verkeerswet voert verschillende betalingswijzen in. Bij onmiddellijke inning betaalt de overtreder 50 euro voor een gewone overtreding, 150 euro voor een zware overtreding in de eerste graad en 175 euro voor een zware overtreding in de tweede graad. Er is zelfs een boete van 300 euro voor zware overtredingen van de derde graad, maar die geldt enkel voor buitenlanders. Bij zo'n overtreding wordt immers het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken.

Indien er geen onmiddellijke inning gebeurt, zal de procureur een minnelijke schikking voorstellen. Die bedragen veranderen niet. Indien er geen minnelijke schikking wordt getroffen, moet de overtreder voor de politierechter verschijnen. Het aantal gevallen waarin de rechter een

montants minimums et maximums des amendes restent inchangés mais les additionnels sont relevés.

J'ai soumis au Conseil d'Etat un projet de loi relatif à une procédure intermédiaire entre la perception immédiate et la transaction. Le projet transforme la procédure de l'injonction de payer en une ordonnance de paiement. Cette décision est prononcée par le juge de police dans le cadre d'une procédure accélérée. Je déposerai ce projet au Parlement dès que j'aurai recueilli l'avis des Régions et du Conseil d'Etat.

Quelques exemples d'amendes à présent. En cas de perception immédiate, l'amende s'élève à 50 euros pour un excès de vitesse de moins de 10 km/h dans une zone 30 ; 150 euros pour un excès de vitesse de plus de 10 km/h et de moins de 20 km/h en général ; 175 euros pour un excès de plus de 20 km/h, mais de moins de 40 km/h, ou de plus de 10 km/h et de moins de 20 km/h dans une zone 30. Pour les contrevenants non domiciliés en Belgique ayant dépassé la vitesse maximale autorisée de plus de 40 km/h (20 km/h en zone 30), l'amende s'élève à 300 euros. Le non-respect d'un feu de signalisation coûte 175 euros. Le rapport entre le feu rouge et le feu orange reste inchangé. Techniquement, les radars permettent de constater le passage à l'orange, mais il est alors impossible de déterminer dans quelles circonstances le conducteur est passé à l'orange. Il ne sera donc pas fait usage de cette possibilité.

Une nouvelle loi sur la circulation routière a été adoptée et tous les avis nécessaires ont été recueillis. La loi a été publiée le 31 décembre et entrera sans doute en vigueur le 1 mars. Je souhaite réexaminer la répartition des avoirs du fonds des amendes de sorte que cet élément ne figure pas encore dans l'arrêté royal. Le projet de loi modifiant l'injonction de payer en ordonnance de paiement n'a pas encore été adopté et sera donc publié ultérieurement.

25.03 Jos Ansoms (CD&V): J'espère que le ministre me transmettra son texte. La modification annoncée de la loi est-elle nécessaire en vue d'une entrée en vigueur au 1^{er} mars ?

25.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais) : Non car la disposition relative à l'ordre de paiement n'entre pas en vigueur au 1^{er} mars.

25.05 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre a évoqué

gevangenisstraf kan uitspreken is sterk gereduceerd. De minimum- en maximumbedragen van de boetes veranderen niet, maar de opcentiemen worden wel opgetrokken.

Ik heb een wetsontwerp over een intermediaire procedure tussen de onmiddellijke inning en de minnelijke schikking naar de Raad van State gestuurd. Dit ontwerp wijzigt de procedure van het bevel tot betalen en maakt er een beschikking tot betalen van. Deze beschikking wordt via een versnelde procedure door de politierechter uitgevaardigd. Na advies van de Gewesten en de Raad van Staten wordt dit ontwerp ingediend bij het Parlement.

Een aantal voorbeelden van boetes dan. Bij onmiddellijke inning betaalt men 50 euro voor een snelheidsovertreding met minder dan 10 km per uur in een zone dertig, 150 euro voor een snelheidsovertreding van meer dan 10 km per uur en minder dan 20 km per uur in het algemeen, 175 euro voor een overtreding van meer dan 20 km per uur, maar minder dan 40 km per uur, of van meer dan 10 km per uur en minder dan 20 km per uur in een zone dertig. Wie niet in België gedomicilieerd is en de toegelaten snelheid overschrijdt met meer dan 40 km per uur (20 km per uur in een zone dertig), betaalt 300 euro. Het niet respecteren van een verkeerslicht kost 175 euro. De verhouding tussen een rood licht en een oranje licht verandert niet. Het is technisch mogelijk om het doorrijden bij oranje vast te stellen met een flitspaal, maar men kan daarbij niet de omstandigheden bepalen, zodat dit niet wordt gedaan.

De nieuwe verkeerswet is goedgekeurd en alle vereiste adviezen zijn ingewonnen. De wet is gepubliceerd op 31 december en zal dus zeker op 1 maart van kracht worden. Omdat ik de verdeling van het geld van het boetefonds nog wil herbekijken, is dit element nog niet in het KB opgenomen. Het wetsontwerp dat het bevel tot betalen verandert in een beschikking tot betalen is nog niet goedgekeurd en zal dus pas later gepubliceerd worden.

25.03 Jos Ansoms (CD&V): Ik hoop dat de minister mij zijn tekst bezorgt. Is de aangekondigde wetswijziging noodzakelijk om de zaak op 1 maart van kracht te laten worden?

25.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Nee, want de bepaling over het bevel tot betaling wordt niet van kracht op 1 maart.

25.05 Jos Ansoms (CD&V): De minister heeft het

le paiement immédiat de diverses amendes. Selon lui, la transaction restera inchangée. Sera-t-elle moins chère que la perception instantanée ? Cela ne serait pas logique. A mon avis, le montant de la transaction sera au moins aussi élevé que celui de la perception immédiate.

25.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La seule chose que j'ai dite, c'est qu'on observe une baisse de la perception immédiate en cas d'infractions ordinaires et d'infractions graves de première et de deuxième catégorie. Je n'ai pas parlé de la transaction.

25.07 Jos Ansoms (CD&V): La transaction sera-t-elle identique à la perception immédiate de 50, 150, 175 ou 300 euros ?

25.08 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je vous répondrai par écrit. Il serait logique que le montant de la transaction soit supérieur à celui du paiement immédiat.

25.09 Jos Ansoms (CD&V): Mais celles et ceux qui acceptent une transaction pour une infraction ordinaire qui constitue désormais une infraction grave de première catégorie devront payer 150 euros. C'est trois fois plus !

25.10 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Nous prévoyons une extension à toutes les catégories de la perception immédiate, sauf en ce qui concerne les infractions graves de troisième catégorie. Dans ce dernier cas, une perception immédiate de 300 euros est prévue pour les étrangers.

25.11 Jos Ansoms (CD&V): Soit le ministre a été imprudent, soit c'est le journaliste qui l'a été. Je le cite : « La plupart des amendes n'augmenteront pas mais seront au contraire réduites ». Qualifiez-vous cette information de tendancieuse ?

25.12 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La perception immédiate sera généralisée, ce qui équivaudra dans la plupart des cas à une diminution du montant de l'amende appliquée.

25.13 Jos Ansoms (CD&V): La perception immédiate des amendes en cas d'excès de vitesse demeurera plutôt l'exception que la règle. Comment les véhicules flashés seront-ils immobilisés ?

25.14 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il sera autant que possible procédé à la perception immédiate des amendes. Dans certaines zones, un appareillage spécifique a été développé à cette fin.

over de onmiddellijke betaling van diverse boetes. De minnelijke schikking verandert volgens hem niet. Zal die dan goedkoper zijn dan de onmiddellijke inning? Dat zou toch niet logisch zijn? Volgens mij zal de minnelijke schikking minstens evenveel bedragen als de onmiddellijke inning.

25.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb enkel gezegd dat er een verlaging is van de onmiddellijke inning bij gewone overtredingen en zware overtredingen van eerste en tweede categorie. Over de minnelijke schikking heb ik niet gesproken.

25.07 Jos Ansoms (CD&V): Zal de minnelijke schikking dezelfde zijn als de onmiddellijke inning van 50, 150, 175 of 300 euro?

25.08 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik zal u een schriftelijk antwoord bezorgen. Het zou logisch zijn dat het bedrag van de minnelijke schikking hoger is dan dat van de onmiddellijke betaling.

25.09 Jos Ansoms (CD&V): Wie nu een minnelijke schikking aanvaardt voor een gewone overtreding die een zware overtreding van eerste categorie wordt, zal 150 euro moeten betalen. Dat is een verdrievoudiging.

25.10 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er is een uitbreiding naar alle categorieën van onmiddellijke inning, behalve wat de zware overtredingen van derde categorie betreft. In dat laatste geval is er een onmiddellijke inning van 300 euro voor buitenlanders.

25.11 Jos Ansoms (CD&V): Ofwel is de minister onvoorzichtig geweest, ofwel de journalist. Ik citeer: "Meeste boetes zullen niet verhogen, wel verlagen". Zou u dit tendentieuze informatie noemen?

25.12 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De onmiddellijke inning wordt veralgemeend en in de meeste gevallen komt dat neer op een verlaging.

25.13 Jos Ansoms (CD&V): De onmiddellijke inning zal bij snelheidsovertredingen veeleer de uitzondering dan de regel blijven. Hoe zullen geflitste wagens worden tegengehouden?

25.14 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het is de bedoeling zoveel mogelijk onmiddellijk te innen. In sommige zones werd apparatuur ontwikkeld om dit mogelijk te maken.

L'incident est clos.

26 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur «l'interdiction pour poids lourds de dépasser par temps de pluie» (n° 1215)

26.01 Jos Ansoms (CD&V): L'évolution du dossier sur l'interdiction de dépassement pour les poids lourds frise l'invraisemblable. L'arrêté royal du 4 avril 2003 stipule qu'il doit être publié dans les meilleurs délais. L'objectif est d'informer la population de manière claire et précise. Le gouvernement est en tort car il ne l'a pas encore fait.

En outre, on peut se poser la question de savoir si la règle publiée sera réalisable ou contraignante. Le dépassement sera interdit par temps de pluie. Mais la neige et la grêle, est-ce aussi de la pluie ? A la télévision, le ministre a défini la pluie comme étant « des gouttes tombant du ciel ». M. le ministre, pouvez-vous me dire ce qu'est la pluie ? Vous avez tenté de l'expliquer hier à la télévision. Les poids lourds peuvent-ils dépasser en cas de neige et de grêle ?

26.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Non !

26.03 Jos Ansoms (CD&V): L'arrêté royal pris sous le gouvernement précédent ne faisait mention que d'une interdiction en cas de pluie. Voilà l'Etat modèle préconisé par la coalition violette ! Le ministre Anciaux n'a pas rectifié le tir au cours des six derniers mois. En France, on a retenu une meilleure définition puisque la formulation fait mention de la pluie ou d'autres formes de précipitations. Qu'en sera-t-il s'il ne pleut plus mais qu'une nappe d'eau subsiste sur la chaussée ? Mieux vaut ne pas dépasser non plus dans de telles conditions, n'est-ce pas ?

L'absence d'informations correctes sur la nouvelle réglementation est scandaleuse et pire encore est la désinvolture qui préside à l'entrée en vigueur de mesures aussi importantes. Quelles seront les conséquences si, demain, survient un accident provoqué par le chauffeur d'un camion qui effectue un dépassement ? Quelles actions en dommages-intérêts seront engagées ? Et qu'est-il dorénavant prévu en cas de neige et de grêle ?

26.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je crois qu'il est préférable de ne pas répondre.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verbod voor vrachtwagens om voorbij te steken bij regenweer" (nr. 1215)

26.01 Jos Ansoms (CD&V): De ontwikkelingen in het dossier van het inhaalverbod voor vrachtwagens grenzen aan het ongelooflijke. In het KB van 4 april 2003 staat dat het zo snel mogelijk moet worden gepubliceerd. Doel: de bevolking voldoende en nauwkeurig informeren. Dat laatste heeft de regering echter niet gedaan en ze is dus in de fout gegaan.

Bovendien rijst de vraag of de gepubliceerde regel wel uitvoerbaar of afdwingbaar is. Het luidt dat het 'bij regen' verboden is voorbij te steken. Maar sneeuw of hagel, is dat ook regen? Op de televisie definieerde de minister regen als 'druppeltjes die uit de hemel vallen'. Mijnheer de minister, kunt u mij zeggen wat regen is? Gisteren probeerde u dat uit te leggen via de televisie. Mogen vrachtwagens voorbijsteken bij sneeuw en hagel?

26.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Neen.

26.03 Jos Ansoms (CD&V): In het KB van de vorige regering is enkel melding gemaakt van een verbod bij regenval. Ziedaar de modelstaat van paars-groen. Minister Anciaux heeft de fout de voorbije zes maanden niet rechtgezet. In Frankrijk heeft men wel een betere omschrijving gevonden. Daar staat 'en cas de pluie ou d'autres précipitations'. Wat als het niet meer regent maar er wel nog een laag water op het wegdek ligt? Ook dan wordt toch beter niet voorbijgestoken?

Het is een schande dat er geen goede informatie over de nieuwe regeling werd gegeven en het is nog veel erger dat op zo een lichtzinnige wijze belangrijke maatregelen van kracht worden gemaakt. Wat zijn de gevolgen als er morgen een ongeval gebeurt doordat een vrachtwagenbestuurder voorbijsteekt? Welke schadeclaims zullen er zijn? Hoe zit het nu met die sneeuw en hagel?

26.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik kan maar beter niet antwoorden. Al deze opmerkingen

Toutes ces observations me feront réfléchir sur les démarches à entreprendre.

La nouvelle loi sur le Code de la rue contient une interdiction de dépassement pour les poids lourds et les autocars de plus de 7,5 tonnes par temps de pluie sur les autoroutes et les autres voies comptant au moins quatre bandes de circulation. Cette disposition ne s'applique pas au dépassement de véhicules circulant sur une bande réservée aux véhicules lents ou au dépassement d'engins agricoles.

J'ai estimé qu'il était évident que tout conducteur belge sait ce que l'on entend par temps de pluie. Pour les routiers internationaux, des zones d'ombre subsistent et il faut améliorer la communication. Je rédigerai une circulaire à l'attention du secteur du transport et j'examinerai comment informer rapidement les chauffeurs internationaux sur les nouvelles règles. J'organiserai une concertation avec les communes sur l'installation de panneaux de signalisation aux frontières du pays.

A mes yeux, l'interdiction de dépassement renforce la sécurité routière.

La notion de 'pluie' n'est pas de nature à embarrasser la police routière qui sera dès lors parfaitement en mesure de contrôler le respect de l'interdiction de dépasser.

Il y a manifestement eu un problème dont j'assume la responsabilité. Plusieurs unions et fédérations m'ont confirmé avoir été informées il y a des mois déjà et avoir à leur tour informé leurs membres. La campagne était toutefois trop limitée. Certains engagements n'ont pas été respectés.

26.05 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre ne doit pas se contenter uniquement d'envoyer une circulaire mais il doit corriger l'arrêté royal. Il convient de décrire avec précision toutes les circonstances possibles. En la matière, je me réfère à la législation française. Le ministre devra adapter l'arrêté royal plus vite qu'il ne le pense s'il entre dans ses intentions d'interdire aux camions et aux autocars de dépasser par mauvais temps.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19.30 heures.

zullen mij doen nadenken over de stappen die moeten worden genomen.

De nieuwe wet op de straatcode bevat een inhaalverbod voor vrachtwagens en autocars van meer dan 7,5 ton bij regenweer, en dit op snelwegen, autowegen en andere wegen met minstens vier rijstroken. Dit geldt niet voor het voorbijsteken van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer of voor het inhalen van landbouwvoertuigen.

Ik vond het vanzelfsprekend dat elke Belgische chauffeur weet wat met regenweer is bedoeld. Voor internationale chauffeurs zijn er wel nog onduidelijkheden en moet beter worden gecommuniceerd. Ik zal een rondzendbrief schrijven naar de transportsector en kijken hoe we de internationale chauffeurs snel over de nieuwe regels kunnen informeren. Met de Gewesten zal ik overleggen over het plaatsen van verkeersborden aan de landsgrenzen.

Ik vind dat het inhaalverbod de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het begrip 'regen' brengt de verkeerspolitie niet in verwarring. Ze kan de naleving van het inhaalverbod dus perfect opvolgen.

Er is duidelijk iets verkeerd gelopen. Ik neem daarvoor de verantwoordelijkheid. Diverse bonden en federaties zeggen mij dat ze maanden geleden reeds werden geïnformeerd en hun leden hebben ingelicht. De campagne was echter te beperkt. Sommige afspraken werden niet nagekomen.

26.05 Jos Ansoms (CD&V): De minister moet niet alleen een circulaire versturen, maar het KB verbeteren. Er moet een precieze omschrijving worden gegeven van alle mogelijke omstandigheden. Ik verwijs daarvoor naar de Franse wetgeving. De minister zal vlugger dan hij zelf vermoedt het KB moeten aanpassen als hij wil dat vrachtwagen en autocars niet voorbijsteken bij slecht weer.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.30 uur.