



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

lundi

maandag

08-03-2004

08-03-2004

Après-midi

Namiddag

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

11/3/2004, 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*

11/3/2004, 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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</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 (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des consultants par La Poste" (n° 1678) 1
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet New Retail Format de La Poste" (n° 1680) 2
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes d'organisation interne de La Poste" (n° 1726) 3
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'existence d'un plan pluriannuel en ce qui concerne le réseau de bureaux de La Poste" (n° 1727) 4
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans la poste financière" (n° 1764) 5
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les relations entre le citoyen et l'administration de La Poste visées à l'article 7 du contrat de gestion" (n° 1819) 6
Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la formation du personnel de La Poste" (n° 1820) 7
Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van consultants door De Post" (nr. 1678) 1
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het New Retail Format project van De Post" (nr. 1680) 2
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het achterblijven van de interne bedrijfsorganisatie van De Post" (nr. 1726) 3
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het bestaan van een meerjarenplan voor het kantoornet van De Post" (nr. 1727) 4
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de financiële post" (nr. 1764) 5
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de betrekkingen tussen de burger en de administratie van De Post zoals bedoeld in artikel 7 van het beheerscontract" (nr. 1819) 6
Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opleiding van het personeel van De Post" (nr. 1820) 7
Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste et les points de services postaux" (n° 1821)	9	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postkantoren en de postale servicepunten" (nr. 1821)	9
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Inge Vervotte, Camille Dieu		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Inge Vervotte, Camille Dieu	
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats de l'audit de Certipost, filiale commune de La Poste et Belgacom" (n° 1975)	11	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de audit van Certipost, gemeenschappelijke dochteronderneming van De Post en Belgacom" (nr. 1975)	11
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le train assurant la liaison entre Gand-Saint-Pierre et Zaventem" (n° 1850)	13	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de trein van Gent-Sint-Pieters naar Zaventem" (nr. 1850)	13
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la restructuration de la restauration d'entreprise au sein de La Poste" (n° 1926)	14	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de bedrijfsrestaurants bij De Post" (nr. 1926)	14
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les voies de fait sur des membres du personnel de la SNCB et leurs conséquences" (n° 1927)	14	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "feitelijkheden ten aanzien van het NMBS-personeel en de gevolgen" (nr. 1927)	14
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Débat	15	Debat	15
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les décollages à l'aéroport de Zaventem" (n° 1681)	15	- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vliegtuigen die opstijgen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 1681)	15
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les adaptations du plan de dispersion et les modalités concrètes de son exécution" (n° 1905)	15	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassingen van het spreidingsplan en de concrete uitvoeringsmodaliteiten" (nr. 1905)	15
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et	15	- de heer Bart Laeremans aan de minister van	15

de l'Economie sociale sur "les travaux d'infrastructure prévus à l'aéroport de Zaventem" (n° 1907)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de répartition des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1932) 15

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "son plan Bis" (n° 1939) 15

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences politiques de l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2004 concernant le survol de Bruxelles" (n° 1989) 15

Orateurs: **Karine Lalieux, Bart Laeremans, Olivier Maingain, François-Xavier de Donnea, Pieter De Crem**, président du groupe CD&V, **Willy Cortois, Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwachte infrastructuurwerken aan de luchthaven van Zaventem" (nr. 1907)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de vluchten vanuit en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1932) 15

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan-bis" (nr. 1939) 15

- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de politieke gevolgen van het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004 met betrekking tot de vluchten boven Brussel" (nr. 1989) 16

Sprekers: **Karine Lalieux, Bart Laeremans, Olivier Maingain, François-Xavier de Donnea, Pieter De Crem**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Willy Cortois, Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MARDI 08 MARS 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 08 MAART 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.25 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des consultants par La Poste" (n° 1678)

01.01 Inge Vervotte (CD&V): La Poste fait fréquemment appel à des bureaux de consultants tels que McKinsey. Quel montant La Poste a-t-elle consacré à ces bureaux de conseils ces dernières années et quelles sont les prévisions pour l'année prochaine? Combien de consultants indépendants travaillent-ils pour La Poste et que coûtent-ils?

Est-il exact que La Poste a, une nouvelle fois, demandé l'élaboration d'un plan stratégique alors que le précédent n'a pas été pleinement mis en oeuvre? Quel bureau de consultants a-t-il été chargé de l'élaboration de ce plan?

A combien s'élève le coût du courrier prior et quel bureau de consultants a-t-il suivi ce projet qui n'est guère une réussite?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le coût total du recours à des consultants par La Poste s'élevait à 33 millions d'euros en 2000, à 31 millions en 2001, à 29 millions en 2002 et à 18 millions en 2003. Pour l'année 2004, le montant devrait être quasiment inchangé par rapport à l'année dernière. En 2003, 3 à 4 millions ont été affectés à la consultance informatique, à savoir la location de capacité informatique, et 13 à 14 millions à la consultance proprement dite.

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van consultants door De Post" (nr. 1678)

01.01 Inge Vervotte (CD&V): De Post maakt vaak gebruik van consultancybureaus, zoals McKinsey. Hoeveel heeft De Post de afgelopen jaren aan consultancy uitgegeven en wat is de prognose voor volgend jaar? Hoeveel zelfstandige consultants heeft De Post in dienst en wat kosten ze?

Klopt het bericht dat De Post opnieuw een strategisch plan heeft aangevraagd terwijl het vorige nog niet volledig is uitgevoerd? Welk consultancybureau is met de opdracht belast?

Hoeveel heeft de prior mail gekost en welk consultancybureau heeft dit niet bepaald succesvolle project begeleid?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De totale kostprijs voor consultancy bij De Post bedroeg 33 miljoen euro in 2000, 31 miljoen in 2001, 29 miljoen in 2002 en 18 miljoen in 2003. Voor 2004 wordt verwacht dat de kostprijs ongeveer dezelfde zal zijn als vorig jaar. In 2003 ging 3 tot 4 miljoen naar computerconsultancy – het inhuren van computercapaciteit – en 13 tot 14 miljoen naar echte consultancy.

En outre, La Poste recourt en permanence aux services de 5 à 6 consultants. En 2004, elle fera travailler en moyenne pour elle 4,5 consultants.

Le nouveau plan stratégique ne présentera probablement pas de grandes différences par rapport à l'ancien plan. Il s'agit en l'occurrence d'une obligation légale: le conseil d'administration est tenu d'évaluer chaque année le plan stratégique. Assisté par McKinsey, le comité de direction présentera un nouveau plan stratégique en juin.

Il est difficile de retracer l'origine du concept du prior mail. Le timbre prior était avant tout une façon détournée d'augmenter les prix. Je n'ai jamais défendu ce concept. McKinsey a collaboré à la tarification, tandis qu'Aspemar s'est chargé du contrôle de la qualité. Le prix de ces services est inclus dans les chiffres que je viens de citer.

01.03 Inge Vervotte (CD&V): La réduction des frais de consultance de 33 millions d'euros à 18 ou 19 millions d'euros me réjouit. Il conviendrait également d'étudier la plus-value de tous ces nouveaux projets, dont la destination est souvent confuse. L'intervention de consultants est souvent sollicitée pour éluder certaines responsabilités, alors que la consultance n'a qu'une valeur d'avis.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Les consultants coûtent encore trop cher. Un bon management peut gérer l'entreprise pour moins cher.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet New Retail Format de La Poste" (n° 1680)

02.01 Inge Vervotte (CD&V): En 2002, La Poste a lancé un programme de modernisation des bureaux de poste. Baptisé "New Retail Format", le projet n'a jamais dépassé la phase expérimentale. Quelles entreprises y ont-elles apporté leur concours ? Quel a été le coût du projet ? Pourquoi a-t-il été abandonné ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Deux contrats ont été conclus dans le cadre de ce projet. Le montant exact des rémunérations est confidentiel mais il s'agissait, dans les deux cas, de moins d'un million d'euros,

Daarnaast maakt De Post permanent gebruik van 5 à 6 consultants. In 2004 zullen er gemiddeld 4,5 consultants aan de slag zijn.

Het nieuwe strategisch plan zal waarschijnlijk maar licht verschillen van het oude. Het gaat hier om een wettelijke verplichting: de raad van bestuur moet elk jaar het strategisch plan evalueren. Het directiecomité zal met assistentie van McKinsey in juni een nieuw strategisch plan voorstellen.

Waar het idee van prior mail vandaan komt, is onduidelijk. Prior was in de eerste plaats een verdoken prijsstijging. Ik stond niet achter dit concept. McKinsey heeft meegewerkt aan de tarifiering en Aspemar nam de kwaliteitsbewaking voor zijn rekening. De prijs daarvoor is meegerekend in de cijfers die ik zonet heb vermeld.

01.03 Inge Vervotte (CD&V): De daling van 33 miljoen euro voor consultancy naar 18 à 19 miljoen euro verheugt mij. De meerwaarde van al die nieuwe projecten zou ook eens mogen worden onderzocht. Het is vaak onduidelijk waartoe ze leiden. Vaak wordt de hulp van consultants ingeroepen om bepaalde verantwoordelijkheden te ontlopen, terwijl consultancy niet meer is dan een advies.

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De uitgaven voor consultants zijn nog te hoog. Een goed management kan met minder.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het New Retail Format project van De Post" (nr. 1680)

02.01 Inge Vervotte (CD&V): De Post heeft in 2002 een gemaakt met de modernisering van de postkantoren. Het project kreeg de naam "New Retail Format", maar is nooit voorbij de experimentele fase geraakt. Welke ondernemingen hebben hieraan meegewerkt? Hoeveel heeft dit project gekost? Waarom werd het afgevoerd?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): In het kader van dit project werden er twee contracten afgesloten. De precieze vergoedingen zijn vertrouwelijk, maar in beide gevallen ging het om minder dan 1 miljoen euro.

aménagement des bureaux de poste non compris. L'objectif consistant à développer un concept nouveau et moderne pour les bureaux de poste, a été atteint. Le prix n'était pas excessif et six bureaux ont été aménagés, à la grande satisfaction des clients et du personnel. La direction a marqué son accord sur les standards proposés en matière de concepts et de design. La pierre d'achoppement était toutefois le coût de la transformation des 65 bureaux que La Poste espérait adapter. Les moyens disponibles étaient insuffisants.

Daarin was de verbouwing van de postkantoren niet begrepen. De bedoeling was om een nieuw en modern concept voor de postkantoren te ontwikkelen. Dat is gelukt. De prijs was niet excessief en er werden zes kantoren ingericht waarover zowel de klanten als het personeel tevreden waren. De directie heeft de voorgestelde concept- en designstandaarden goedgekeurd. Het struikelblok waren echter de kosten van de verbouwingen in de 65 kantoren die De Post hoopte aan te passen. Daarvoor ontbreken de middelen.

02.03 Inge Vervotte (CD&V): L'adaptation des bureaux de poste précéderait-elle le débat sur la séparation du *mail* et du *retail* ?

02.03 Inge Vervotte (CD&V): Zal de aanpassing van de postkantoren voorafgaan aan de discussie over de splitsing van *mail* en *retail*?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): C'est plus compliqué que cela. Lorsque des modèles ont été mis au point en vue de la modernisation, on s'est rendu compte que les bureaux de poste étaient confrontés à des problèmes de sécurité. Les biens immobiliers de La Poste sont en bien plus mauvais état qu'on ne le pensait et la sécurité est aujourd'hui prioritaire.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het is ingewikkelder dan dat. Tijdens de ontwikkeling van modellen voor de modernisering, werd duidelijk dat de postkantoren met veiligheidsproblemen kampen. Het onroerend goed van De Post is er veel slechter aan toe dan gedacht en de veiligheid is nu de prioriteit.

02.05 Inge Vervotte (CD&V): Le modèle qui a été mis au point est-il destiné au *retail* ?

02.05 Inge Vervotte (CD&V): Is het ontwikkelde model voor *retail* bestemd?

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Oui.

02.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ja.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes d'organisation interne de La Poste" (n° 1726)

03 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het achterblijven van de interne bedrijfsorganisatie van De Post" (nr. 1726)

03.01 Inge Vervotte (CD&V): L'application Poststation représente une amélioration pour le personnel. Les données produites par ce programme doivent néanmoins être traitées par le *back office* où les choses se déroulent mal. Pour quelle raison les problèmes persistent-ils et combien ont-ils déjà coûté ? La phase d'essai de cette application semble avoir été insuffisante. Des responsables politiques ont-ils exercé des pressions pour que cette application soit utilisée le plus rapidement possible ?

03.01 Inge Vervotte (CD&V): De applicatie Poststation is een verbetering voor het personeel. De gegevens die het programma produceert, moeten echter in het *back office* worden verwerkt en dat loopt verkeerd. Wat is de oorzaak van de aanslepende problemen en hoeveel hebben ze al gekost? De testfase van deze applicatie was blijkbaar ontoereikend. Hebben beleidsmensen druk uitgeoefend om deze applicatie zo snel mogelijk in gebruik te nemen?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : L'instauration de l'application destinée aux guichets est couronnée de succès. Jusqu'à présent, plusieurs terminaux étaient nécessaires pour exécuter les transactions, ce qui

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De invoering van de loketapplicatie is succesvol. Tot nu toe waren er meerdere terminals nodig om de transacties uit te voeren. Dat is voortaan niet meer het geval. Die overschakeling

n'est désormais plus le cas. Ce basculement requiert néanmoins l'adaptation des procédures au sein du *back office* mais, selon La Poste, il n'est nullement question de problèmes structurels. Tout se déroulerait comme prévu. Le fonctionnement de Poststation a fait l'objet de contrôles et les résultats sont satisfaisants. Les responsables politiques n'ont exercé aucune pression. J'ai moi-même déjà visité douze bureaux de poste dont six étaient équipés de l'application Poststation et les avis étaient unanimement positifs alors que le personnel formulait des critiques à l'égard de bien d'autres choses.

03.03 Inge Vervotte (CD&V): Je ne mets pas en question le système de Poststation en soi, mais bien le traitement. Les différences de caisse qui existent à l'heure actuelle dans les bureaux démontrent que le système n'est pas en équilibre. Les fonctionnaires de La Poste affirment eux-mêmes qu'ils doivent déterminer au jugé l'origine des différences. On peut s'étonner que le ministre ne voie pas de problème. On n'imagine toute de même pas promouvoir un système qui présente des failles.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'existence d'un plan pluriannuel en ce qui concerne le réseau de bureaux de La Poste" (n° 1727)

04.01 Inge Vervotte (CD&V): Des communiqués annoncent régulièrement la rénovation prochaine des bureaux de poste, bien que le sort de nombreux d'entre eux ne soit pas encore clairement fixé. Un plan pluriannuel définissant l'avenir de chaque bureau a-t-il été élaboré ? Dans l'affirmative, pouvons-nous y avoir accès ? Pourquoi sommes-nous si longtemps maintenus dans l'incertitude ? Le ministre estime-t-il comme moi que cette confusion est financièrement et socialement préjudiciable ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Un inventaire de tous les problèmes a été établi, notamment en matière de sécurité. Il constitue le point de départ d'un plan pluriannuel qui sera prochainement soumis au conseil d'administration.

La discussion relative aux aspects matériels des bureaux de poste recouvre un débat fondamental sur le rôle de La Poste. La question centrale est de

veinst wel een aanpassing van de procedures in het *back office*, maar volgens De Post is er geen sprake van structurele problemen. Alles zou volgens plan verlopen. De werking van Poststation werd gecontroleerd en de resultaten zijn voldoende. De beleidsmensen hebben zeker geen druk uitgeoefend. Ik heb zelf al twaalf postkantoren bezocht, waarvan er zes waren uitgerust met Poststation en de meningen waren unaniem positief, terwijl het personeel wel kritiek had op allerlei andere zaken.

03.03 Inge Vervotte (CD&V): Ik stel Poststation zelf niet ter discussie, wel de verwerking. De kasverschillen die vandaag in de kantoren voorkomen, tonen aan dat het systeem niet sluitend is. Postbeambten geven zelf aan dat ze als het ware met de natte vinger bepalen waar de verschillen vandaan komen. Het is vreemd dat de minister het probleem niet ziet. Een systeem dat niet waterdicht blijkt, kan toch niet gepromoot worden?

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het bestaan van een meerjarenplan voor het kantoornet van De Post" (nr. 1727)

04.01 Inge Vervotte (CD&V): Geregeld wordt de ether ingestuurd dat postkantoren verfraaid zullen worden, hoewel het lot van vele kantoren nog niet duidelijk is. Bestaat er een meerjarenplan waaruit de toekomst van elk kantoor af te leiden is? Zo ja, kunnen we dat dan inkijken? Waarom blijft de onduidelijkheid zo lang bestaan? Vindt de minister ook dat de onduidelijkheid financieel en sociaal een slechte zaak is?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er werd een inventaris opgemaakt van alle problemen, onder meer in verband met veiligheid. Op basis daarvan wordt een meerjarenplan gemaakt, dat binnenkort aan de raad van bestuur zal worden voorgelegd.

Onder de discussie over materiële zaken in verband met de postkantoren, gaat een fundamentele, brede discussie over de rol van de Post schuil. De kernvraag is hoe de Post het

savoir de quelle manière La Poste assurera précisément le contact avec le public. A ce jour, le conseil d'administration a mené deux discussions à ce sujet. Je n'attends pas de décision avant la fin de l'été. Au terme d'un débat approfondi et d'une décision de principe, le sort de chaque bureau individuel ne sera pas encore fixé. La Poste jugera probablement souhaitable de mettre sa nouvelle conception à l'épreuve au-travers de quelques projets pilotes, ce qui prendra au moins un an. Toute cette procédure peut sembler très lente mais la réforme est si radicale qu'elle demande un délai de réflexion important. La Poste caresse, par exemple, l'idée de proposer certains produits dans des magasins, initiative qu'il convient de tester au préalable. Avant de prendre la moindre décision, La Poste doit en mesurer l'incidence sur le contrat de gestion. De fait, tout le processus est extrêmement compliqué. Cela ne veut pas dire que l'avenir de La Poste soit le moins du monde menacé.

04.03 Inge Vervotte (CD&V): L'opération se déroule donc en deux phases. Je me réjouis de constater qu'il s'agit d'une réforme en profondeur. J'espère qu'elle n'aura pas de conséquences en ce qui concerne la poursuite de la libéralisation.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans la poste financière" (n° 1764)

05.01 Inge Vervotte (CD&V): Au cours des dix à quinze dernières années, la poste financière a fait l'objet d'investissements limités. Les procédures sont onéreuses et désuètes. En outre, la moyenne d'âge élevée des effectifs entraînera le départ à la pension de trop de personnages-clé en 2004. La réorganisation de ce service devrait compter parmi les priorités de l'année 2004, mais nous craignons que le gouvernement en fasse peu de cas.

Le ministre peut-il nous présenter un plan stratégique visant à réorganiser la poste financière ? Envisage-t-il de dégager les activités de *back office* pour le compte de l'Etat ? Est-il exact que La Poste doit fournir des pièces de monnaie sur la base d'un tarif minimal ? Que pense le ministre de ce service de base ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Ce service n'a effectivement fait l'objet que d'investissements limités au cours de ces dix dernières années. Ainsi, nombre de mesures ne revêtent qu'un caractère théorique et

contact met het publiek precies zal invullen. Totnogtoe heeft de raad van bestuur daar twee discussies over gehouden. Pas na de zomer verwacht ik een beslissing. Na een uitvoerig debat en een principiële beslissing, zal het lot van elk individueel kantoor nog niet duidelijk zijn. Wellicht zal De Post haar nieuwe visie in een paar proefprojecten willen uitproberen. Dat duurt zeker minstens een jaar. Dat lijkt allemaal erg lang, maar bij een zo drastische hervorming kan men nu eenmaal niet over één nacht ijs gaan. De Post speelt bijvoorbeeld met het idee om bepaalde producten aan te bieden in winkels. Dat moet eerst worden uitgetest. De Post moet voor alle beslissingen uitzoeken wat de impact ervan is op het beheerscontract. Het hele proces is gewoon erg ingewikkeld. De toekomst van de Post hoeft daardoor helemaal niet bedreigd te zijn

04.03 Inge Vervotte (CD&V): De hele operatie verloopt dus in twee fases. Het is goed dat de hervorming grondig gebeurt. Ik hoop dat ze geen implicaties heeft voor de verdere liberalisering.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de financiële post" (nr. 1764)

05.01 Inge Vervotte (CD&V): In de Financiële Post zou de laatste tien tot vijftien jaar amper geïnvesteerd zijn. Procedures zijn duur en ouderwets en het personeel heeft een hoge gemiddelde leeftijd, waardoor in 2004 te veel sleutelfiguren op pensioen zullen gaan. De reorganisatie van de Financiële Post zou een topprioriteit moeten zijn, maar we vrezen dat er niet voldoende aandacht naartoe zal gaan.

Kan de minister een strategisch meerjarenplan voorleggen over de reorganisatie van de Financiële Post? Overweegt de minister om de *back office* activiteiten voor de overheidsrekeningen af te stoten? Klopt het dat De Post tegen minimumtarief muntstukken moet storten? Wat denkt de minister over deze basisdienst?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het klopt dat er de laatste tien jaar te weinig is geïnvesteerd in de Financiële Post. Daardoor gebeurt er nog veel op papier en zijn er weinig informaticasystemen ontwikkeld. Dat maakt

peu de systèmes informatiques ont été développés. La poste financière est, dès lors, particulièrement exposée à la fraude. A l'heure actuelle, l'automatisation s'avère primordiale et le budget de 2004 a été revu à la hausse.

Dégager les activités de *back office* pour le compte de l'Etat demeure envisageable. Toutefois, les dés ne sont pas encore jetés.

Les pièces de monnaies doivent effectivement être acceptées et le tarif pratiqué dans ce cadre est effectivement inférieur aux coûts. Le gouvernement soutient bien les opérations financières de La Poste. Des initiatives fondamentales s'imposent de toute urgence sur le plan de l'informatisation.

05.03 Inge Vervotte (CD&V): Le ministre ajoutera donc cette réforme à sa liste?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je n'y accorde pas la même priorité et je ne puis y investir de la même manière. Le fait que les membres du personnel soient nombreux mais que peu d'entre eux soient aptes à l'accomplissement de nouvelles tâches constitue l'un des problèmes majeurs, typique des restructurations.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les relations entre le citoyen et l'administration de La Poste visées à l'article 7 du contrat de gestion" (n° 1819)

06.01 Valérie De Bue (MR): En vertu du contrat de gestion de La Poste, une série de tâches de service public seront assurées sous la forme de prestations pour le compte de l'Etat. Est prévue la mise à disposition dans les bureaux de poste d'une infrastructure appropriée, par exemple des terminaux, pour faciliter les relations entre le citoyen et l'administration. Néanmoins, cette tâche ne sera assurée qu'après la conclusion d'une convention d'approfondissement. Il est également prévu que La Poste veille à adapter la liste des tâches de service public à l'occasion de la réévaluation annuelle du contrat de gestion.

D'autre part, un crédit d'un peu plus de 54 millions a été dégagé à l'occasion du budget 2002, pour les exercices ultérieurs, d'après les dispositifs du schéma de paiement du troisième contrat de gestion.

de Financiële Post gevoelig voor fraude. De automatisering is momenteel een prioriteit en het budget voor 2004 werd opgedreven.

De *back office* activiteiten voor de overheidsdiensten afstoten is nog steeds een optie. De teerling is echter nog niet geworpen.

Muntstukken moeten inderdaad aanvaard worden en het tarief daarvoor ligt inderdaad onder de kostprijs. De financiële verrichtingen van De Post worden wel door de regering ondersteund. Een aantal stevige ingrepen, in de vorm van informatisering, is dringend nodig.

05.03 Inge Vervotte (CD&V): De minister neemt die hervorming dus op zijn lijstje op?

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ze krijgt niet dezelfde prioriteit en er kan niet op dezelfde wijze worden geïnvesteerd. Een van de belangrijkste problemen is dat er veel personeelsleden zijn, maar dat er weinig geschikt zijn voor de nieuwe taken. Dat is een typisch herstructureringsprobleem.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de betrekkingen tussen de burger en de administratie van De Post zoals bedoeld in artikel 7 van het beheerscontract" (nr. 1819)

06.01 Valérie De Bue (MR): Overeenkomstig het beheerscontract van De Post worden een aantal taken van openbare dienst verricht onder de vorm van prestaties voor de Staat. Die taken omvatten onder meer het ter beschikking stellen door De Post, in haar postkantoren, van een passende infrastructuur (bv. via terminals) die met behulp van het internet de relaties tussen de burgers en de administratie vergemakkelijkt. Daartoe moet evenwel eerst een uitdiepingsovereenkomst worden gesloten. Voorts moet De Post de lijst van taken van openbare dienst aanpassen bij de jaarlijkse herziening van het beheerscontract.

Er werd een budget van ruim 54 miljoen uitgetrokken op de begroting 2002 voor latere boekjaren, conform het betalingsschema van het derde beheerscontract.

Une convention d'approfondissement a-t-elle bien été conclue? Le fonds de 54 millions vise-t-il également le financement de cette matière? A l'occasion de la réévaluation annuelle du contrat de gestion, la Poste s'étendra-t-elle davantage sur cette question ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): A l'heure actuelle, il n'y a eu aucune convention d'approfondissement.

Je ne suis pas complètement convaincu de l'intérêt de cette formule.

Les 54 millions ne concernent pas cette question. Comme il n'y a pas eu de convention, il n'y a pas eu de paiement, bien entendu.

La réévaluation annuelle du contrat de gestion est en cours. Sur cette base, nous verrons ce qui peut être fait.

Nous avons eu à un certain moment un autre projet qui aurait permis aux gens de récupérer leurs e-mails à La Poste. Au moment où on aurait pu le concrétiser, il était déjà dépassé.

La même chose a été réalisée aux Pays-Bas et le nombre de gens qui se sont raccordés a considérablement augmenté. Aux Pays-Bas, où il y a moins d'ordinateurs, le niveau de raccordement à l'internet est beaucoup plus élevé. Le coût y est moindre que chez nous.

J'attends l'évaluation avant de me prononcer.

06.03 Valérie De Bue (MR): De quelle évaluation parlez-vous? Sur base d'expériences menées à l'extérieur?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'évaluation visera à vérifier s'il s'agit d'une véritable opportunité pour La Poste. On dit qu'il faut ajouter des points de contact dans chaque entreprise publique mais, de l'autre côté, les prix diminuent et l'accès au net est de plus en plus rapide. On ferait mieux d'aider les personnes défavorisées à avoir accès à un certain niveau informatique.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

Werd er intussen een uitdiepingsovereenkomst gesloten? Zal het fonds van 54 miljoen ook dienen voor de financiering van deze taken? Zal De Post hier nog dieper op ingaan bij de jaarlijkse herziening van het beheerscontract?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er werd vooralsnog geen uitdiepingsovereenkomst gesloten.

Ik ben ook niet helemaal overtuigd van het nut van die formule.

De 54 miljoen in kwestie staan hier los van. Aangezien er geen overeenkomst werd gesloten, is er uiteraard ook geen betaling gebeurd.

De jaarlijkse herziening van het beheerscontract is thans aan de gang. Op grond daarvan zullen wij zien wat er kan worden ondernomen.

Op een bepaald ogenblik hadden wij een ander plan waardoor de mensen hun e-mails bij De Post konden afhalen. Toen wij er werk wilden van maken, was het al voorbijgestreefd.

In Nederland heeft men hetzelfde gedaan en het aantal mensen met een aansluiting is er fors toegenomen. In Nederland, waar er minder mensen een computer hebben, zijn er veel meer internetaansluitingen. De kosten van een internetaansluiting liggen er lager dan bij ons.

Ik wacht op de evaluatie alvorens mij daarover uit te spreken.

06.03 Valérie De Bue (MR): Over welke evaluatie heeft u het? Op grond van externe experimenten?

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De evaluatie moet uitwijzen of hier een echte kans voor De Post is weggelegd. Men zegt dat er in elk overheidsbedrijf contactpunten moeten bijkomen, maar anderzijds dalen de prijzen en verloopt de toegang tot het net almaar sneller. Men zou er beter aan doen kansarmen te helpen toegang tot bepaalde computerfaciliteiten te krijgen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "la formation du personnel de La Poste" (n° 1820)

07.01 Valérie De Bue (MR): Conformément au contrat de gestion, La Poste consacre annuellement 2 % des traitements et salaires à la formation du personnel, en privilégiant celui en contact avec les clients. Or, test-Achats dénonce la mauvaise qualité de la formation des guichetiers.

Par ailleurs, M. Thys indique que le plan social vise à réaliser des économies par le non-remplacement des pré-pensionnés et l'augmentation de la production, qui sera rendue possible en cas de succès de « Géoroute » et « Postation ». Ce dernier système, qui occupe déjà 350 des 1339 bureaux, exige de nouvelles tâches des postiers.

Dans ce contexte, je m'interroge sur la formation du personnel: quels sont les agents visés par la formation? Sur quelles matières porte-t-elle? Concerne-t-elle «Postation»? Etant donné que le budget de la formation est tributaire de l'effectif, et que La Poste ne remplace pas le personnel pré-pensionné, quel budget a été alloué à ce poste à l'entrée en vigueur du contrat de gestion, et quel est celui de l'exercice en cours?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En 2003, La Poste a octroyé 124.283 jours de formation à ses agents, soit 29,3 millions ou 2,15 % de sa masse salariale. Pour 2004, ce sera du même ordre. Les 2 % sont un minimum. Le budget est certes basé sur la masse salariale, mais tient aussi compte des besoins de formation résultant des activités nouvelles. La diminution de personnel ne signifie donc pas obligatoirement une diminution du budget.

Le groupe cible comprend tous les collaborateurs ayant un besoin de formation fonctionnelle, à la suite de l'introduction de nouveaux produits ou services ou encore de changements de procédure. En 2003, 22.571 collaborateurs ont reçu une formation fonctionnelle.

Après l'interruption de "Postation", on continuera à donner une formation sur la base des besoins effectifs.

En ce qui concerne le montant global,

Overheidsbedrijven over "de opleiding van het personeel van De Post" (nr. 1820)

07.01 Valérie De Bue (MR): Overeenkomstig het beheerscontract, besteedt De Post jaarlijks 2 % van het bedrag van wedden en lonen aan de opleiding van het personeel en dan vooral van het personeel dat met het publiek in contact staat. Volgens Test-Aankoop laat de opleiding van de loketbedienden echter heel wat te wensen over.

Volgens de heer Thys zouden via het sociaal plan besparingen moeten worden doorgevoerd, door de bruggepensioneerden niet te vervangen en door de productie te verhogen. Die laatste doelstelling zou kunnen worden gehaald indien Georoute en PostStation met succes worden ingevoerd. Dit automatiseringssysteem, dat al in 350 van de 1339 kantoren werd ingevoerd, brengt voor de postbedienden een aantal nieuwe taken mee.

In het licht daarvan heb ik een aantal vragen bij de personeelsopleiding. Op welke beambten heeft ze betrekking? Welke gebieden beslaat ze? Wordt een opleiding 'PostStation' georganiseerd? De financiële middelen die voor de opleiding worden vrijgemaakt, hangen samen met de personeelssterkte. De Post zal echter de werknemers die brugpensioen nemen niet meer vervangen. Welke middelen waren voor opleiding bestemd toen het beheerscontract in werking trad? Welke middelen zijn beschikbaar voor dit begrotingsjaar?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In 2003 organiseerde De Post 124.283 dagen opleiding ten behoeve van het personeel, goed voor 29,3 miljoen of 2,15 % van de loonmassa. Voor 2004 zal die inspanning worden gehandhaafd. De 2 % zijn een minimum. De begrotingsmiddelen hangen inderdaad samen met de loonmassa, maar daarnaast wordt rekening gehouden met de opleidingsbehoeften die voortvloeien uit nieuwe activiteiten. Minder personeel betekent dus niet noodzakelijk minder middelen voor opleiding.

De doelgroep omvat alle medewerkers die behoefte hebben aan een functionele opleiding ten gevolge van de invoering van nieuwe producten of diensten of procedurewijzigingen. In 2003 hebben 22.571 medewerkers een functionele opleiding gekregen.

Na de onderbreking van "PostStation" zal men verder opleidingen blijven verstrekken op grond van de werkelijke behoeften.

Wat het totaalbedrag betreft, dient de investering

l'investissement pour 2004 est surtout destiné aux coûts opérationnels de "Postacademy", les services de formation de La Poste.

voor 2004 vooral voor het dekken van de operationele kosten van "Postacademy", de opleidingsdiensten van De Post.

07.03 Valérie De Bue (MR): Pour " Postation ", je suppose que les gestionnaires ne sont pas seuls concernés.

07.03 Valérie De Bue (MR): Wat "PostStation" betreft, veronderstel ik dat een en ander niet enkel geldt voor de beheerders.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Non. Il y a les percepteurs, les comptables, les gérants d'agence, les guichetiers, les comptables, les responsables de l'encaissement.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Neen. Ook voor de ontvangers, de boekhouders, de kantoorchefs, de loketbedienden, de personen die instaan voor de inning.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste et les points de services postaux" (n° 1821)

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postkantoren en de postale servicepunten" (nr. 1821)

08.01 Valérie De Bue (MR): Le contrat de gestion distingue le bureau de poste et le point de service postal. Un point de service postal peut remplacer un bureau de poste dans un intervalle de 5 kilomètres par rapport au bureau de poste ou point de contact le plus proche. En outre, chaque bureau de poste ou point de service postal offrira au moins tous les services correspondant aux missions de service public de La Poste. Rien ne semble distinguer contractuellement le bureau de poste du point de service postal.

08.01 Valérie De Bue (MR): In het beheerscontract wordt een onderscheid gemaakt tussen een postkantoor en een postaal servicepunt. Een postaal servicepunt kan een postkantoor vervangen als het dichtstbijzijnde postkantoor of postaal servicepunt minder dan 5 km verder ligt. Elk postkantoor of postaal servicepunt moet ten minste alle diensten aanbieden in het kader van de opdrachten van openbare dienst van De Post. Contractueel is er schijnbaar geen verschil tussen een postkantoor en een postaal servicepunt.

Dans l'optique d'adopter une vision à long terme offensive, La Poste déclinerait le réseau en 5 à 6 types de bureaux de poste. La non-distinction entre bureau de poste et point de service postal risque de se ressentir.

In het licht van een offensieve langetermijnvisie zou De Post in het netwerk een onderscheid maken tussen 5 à 6 types van postkantoren. Dat dreigt gevolgen te hebben voor de de facto gelijkschakeling van postkantoor en postaal servicepunt.

A votre connaissance, un document distingue-t-il le bureau de poste et le point de service postal ? Un inventaire des services offerts dans chacun des types de bureaux a-t-il déjà été dressé ? Quelle distance maximale séparerait deux bureaux offrant les services les plus étoffés et quels en seront les critères ?

Bestaat er bij uw weten een document waarin een duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen een postkantoor en een postaal servicepunt? Werd reeds een inventaris opgemaakt van de diensten die in elk type kantoor aangeboden moeten worden? Hoe ver mogen twee kantoren met een uitgebreidere dienstverlening van elkaar verwijderd zijn, en welke criteria gelden er ter zake?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Une étude est actuellement en cours. Le bureau de poste est localisé dans un bâtiment de La Poste exclusivement destiné à cet usage alors que le point de service postal est inséré dans une autre structure. Dans le futur, différents types de bureaux existeront. Dans tous les cas, il faudra

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er is een studie aan de gang. Het postkantoor is gevestigd in een gebouw van De Post dat uitsluitend bestemd is voor deze dienstverlening, terwijl het postaal servicepunt in een andere structuur is ingebed. In de toekomst zullen er verschillende types van kantoren bestaan. Hoe dan

trouver, dans un rayon de 5 kilomètres, un bureau qui rende toutes les missions du service universel.

Cela ne signifie pas que la Poste ne peut avoir d'autres moyens de contact avec les citoyens. On pourrait officialiser la vente de timbres dans certains magasins - des librairies, par exemple - ou confier à ces derniers le dépôt de petits paquets que la Poste se chargerait de collecter. Il ne s'agirait nullement de soulager la Poste au profit de particuliers, mais d'utiliser certains services de particuliers dans le but d'augmenter le nombre de points de contact.

Et ce tout en conservant un nombre de bureaux où le service universel restera d'application. Certains de ces bureaux seront même chargés de la vente d'assurances.

Bref, il importe de garantir tous les services dans un rayon de dix kilomètres. Les décisions devraient être prises au milieu de cette année. Nous lancerons ensuite des projets-pilotes pour voir si des collaborations avec des commerces peuvent fonctionner.

Ce ne sont donc pas moins de sept projets pilote que l'on doit mettre sur pied. Une année sera nécessaire, l'année suivante étant consacrée à leur développement.

Les paramètres sont la densité de population, le trafic, le potentiel commercial, avec l'exigence d'être établis à une distance acceptable d'un service universel. Ces critères apportent une correction au critère mathématique du nombre d'habitants.

08.03 Valérie De Bue (MR): Seul le type de bâtiment différencie donc le bureau de poste et le point de service postal ?

Vous avez précisé que des décisions pourraient être prises d'ici la moitié de l'année. Avez-vous déjà une idée du type de spécialisation? S'agira-t-il d'assurances? Chaque produit aura-t-il une échelle différente?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Certains des bureaux présenteront tous les produits. Certains seront ouverts 24h sur 24 ou partiellement. Eu égard aux automates, pourquoi ne pas offrir cette possibilité? D'autres bureaux sont ouverts 8h sans interruption. Cette possibilité est modulable. Les heures d'ouverture sont proportionnelles à l'étendue des bureaux et à la

ook moet de klant binnen een straal van 5 km terecht kunnen in een kantoor dat alle opdrachten van openbare dienstverlening vervult.

Dit betekent niet dat De Post niet op een andere wijze contact met de burgers kan onderhouden. Men zou aan de verkoop van postzegels in bepaalde handelszaken, zoals krantenwinkels, een officieel karakter kunnen verlenen. De burger zou in dezelfde winkels pakjes kunnen afgeven die De Post nadien zou komen ophalen. Het is niet de bedoeling De Post van een aantal taken te ontheffen in het voordeel van de kleinhandelaars, maar wel om via de kleinhandel een aantal diensten van De Post voor de burger toegankelijk te maken.

Zo ontstaan er meer contactpunten terwijl een aantal kantoren de universele dienstverlening blijft aanbieden. In sommige kantoren zal men zelfs verzekeringen kunnen afsluiten.

Alle diensten moeten in een straal van tien kilometer aangeboden worden. Half 2004 zullen de beslissingen vallen. Vervolgens zullen we proefprojecten opzetten om na te gaan hoe de samenwerking met de handelszaken verloopt.

We moeten dus niet minder dan zeven proefprojecten op het getouw zetten. Dat zal zo'n jaar in beslag nemen. In de loop van het daaropvolgende jaar zullen de projecten worden ontwikkeld.

Volgende parameters worden gehanteerd: bevolkingsdichtheid, belang van het postverkeer, het commercieel potentieel, de afstand tot de universele dienstverlening. Dankzij die criteria kan het mathematische gegeven van het aantal inwoners worden bijgesteld.

08.03 Valérie De Bue (MR): Het enige verschil tussen een postkantoor en een postaal servicepunt is dus het gebouw?

U verklaarde dat tegen juni-juli beslissingen zouden kunnen worden genomen. Heeft u al enig idee om welk type van specialisatie het zou gaan? Om verzekeringen misschien? Wordt elk product op een specifiek niveau aangeboden?

08.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Een aantal kantoren zal alle producten aanbieden. Sommige zullen - voor alle of voor bepaalde diensten - 24 op 24 de deuren openen. Waarom zouden we geen automaten invoeren? Andere kantoren zullen gedurende acht uur doorlopend open zijn. Het gaat niet om een vast gegeven: de openingsuren hangen samen met de grootte van

proportionnelles à l'étendue des bureaux et à la gamme des services offerts.

Les assurances « voiture » se négocieront sans doute plus facilement dans les petites communes que les contrats difficiles. Tout cela est à examiner.

Cette étude est, par ailleurs, compliquée parce qu'il importe d'offrir une panoplie de services et de décider, pour chaque bureau, des services offerts.

Ainsi, remettre une lettre recommandée ou un petit paquet dans un petit bureau ou dans un magasin est considéré comme envisageable si on peut assurer une certaine garantie de vie privée.

Le nombre de lettres va diminuer, mais deux produits augmentent, la publicité et les paquets. Ceux-ci représentent un secteur crucial pour La Poste. Les clients de La Redoute vont chercher leurs paquets là où La Redoute leur dit d'aller, une station d'essence, par exemple ; des discussions sont en cours pour trouver une solution de ce genre et je constate qu'il y a déjà deux personnes, dans cette commission, qui savent où trouver les paquets de La Redoute.

08.05 Inge Vervotte (CD&V): Le ministre n'est pas partisan d'un système avec franchisage, comme en Nouvelle-Zélande?

08.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Pas pour le moment, non.

08.07 Camille Dieu (PS): Si on a à se plaindre du service postal en tant que particulier, je suppose qu'on peut le faire en s'adressant à La Poste.

08.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La Poste dispose des services d'un ombudsman.

08.09 Camille Dieu (PS): Mais que fait-on quand un privé est chargé du service public?

08.10 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La Loterie, par exemple, est un service public. Quand il y a une plainte, on menace simplement de retirer l'agrément. Ce système fonctionne très bien. C'est la même chose pour les TEC et De Lijn. Il en ira de même pour les magasins qui ont une capacité à vendre certains produits postaux.

het kantoor en met het gamma van de aangeboden diensten.

Autoverzekeringen zullen in kleine gemeenten wellicht gemakkelijker worden afgesloten dan ingewikkelder overeenkomsten. Dat moet allemaal nog worden bestudeerd.

Het studiewerk wordt nog bemoeilijkt door het feit dat een hele reeks diensten moet worden aangeboden en dat voor elk kantoor moet worden uitgemaakt welke diensten er al dan niet worden aangeboden.

Zo kan eraan worden gedacht een aangetekende zending of een pakje te laten afgeven in een klein kantoor of in een winkel, voor zover de privacy kan worden gewaarborgd.

Het aantal brieven zal afnemen, maar de omzet van reclame en pakjes neemt toe. Die twee producten vormen een cruciale sector voor De Post. De klanten van La Redoute halen hun pakjes af op de plaatsen die La Redoute bepaalt, bijvoorbeeld een benzinestation; over een oplossing in die zin zijn besprekingen aan de gang en ik stel vast dat er al twee personen zijn in deze commissie die weten waar men voor de pakjes van La Redoute terecht kan.

08.05 Inge Vervotte (CD&V): De minister is geen voorstander van een systeem met franchising, zoals in Nieuw-Zeeland?

08.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Voorlopig niet, nee.

08.07 Camille Dieu (PS): Ik neem aan dat als een particulier te klagen heeft over de postdienst, hij bij de Post terecht kan.

08.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De Post beschikt over een ombudsman.

08.09 Camille Dieu (PS): Maar wat doet men als iemand uit de privé met de openbare dienst belast is ?

08.10 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De Loterij, bijvoorbeeld, is een openbare dienst. Als een klacht wordt ingediend, dreigt men er gewoon mee de erkenning in te trekken. Dat systeem werkt zeer goed. Hetzelfde geldt voor de TEC en De Lijn. Hetzelfde zal gelden voor de winkels die bepaalde postproducten verkopen.

Du point de vue de la philosophie de La Poste, c'est un grand changement. Il ne peut pas être appliqué à tous les produits mais on devra évoluer vers une politique plus agressive au niveau de l'offre de produits.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats de l'audit de Certipost, filiale commune de La Poste et Belgacom" (n° 1975)

09.01 Valérie De Bue (MR): En vue de son entrée en bourse, Belgacom a fait procéder à un audit de Certipost, filiale commune de Belgacom et de La Poste qui, depuis sa création, n'a jamais réellement démarré. De plus en plus de cadres de l'entreprise la quittent.

Quelle est la situation financière exacte de Certipost? Quelles sont les perspectives de développement que l'on peut attendre pour les deux années à venir, sur base des *business plans*? Est-il exact que l'ambiance au sein de Certipost est telle que le personnel cherche à se recaser au sein de La Poste ou de Belgacom? Quelles furent les conclusions de l'audit?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La situation de Certipost entraîne quelques préoccupations mais aussi des perspectives plus positives.

C'est seulement en 2003 qu'on a vraiment démarré, avec pour conséquence, peut-être, le retour de certaines personnes à La Poste. Mais il y avait des raisons objectives pour que des gens reviennent à la Poste.

En 2003, le chiffre d'affaires a été meilleur que prévu. L'objectif est que, fin 2004, le *cash flow* soit neutre, ce qui devrait permettre de faire des profits en 2005. Certipost offre des possibilités mais il faut en faire la preuve. On peut investir quelques années mais, pour 2005, je demande l'équilibre.

C'est une année cruciale. Le nouveau groupe croit en l'entreprise, dont font partie des gens qui pensent qu'ils ont laissé derrière eux le passé et veulent aller de l'avant.

Vanuit het oogpunt van de filosofie van De Post, betekent dat een grote verandering. Die verandering kan niet doorgevoerd worden voor alle producten maar men dient te evolueren naar een agressiever beleid op het vlak van het productenaanbod.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de audit van Certipost, gemeenschappelijke dochteronderneming van De Post en Belgacom" (nr. 1975)

09.01 Valérie De Bue (MR): Met het oog op de beursgang van het bedrijf, heeft Belgacom een audit laten uitvoeren van Certipost, een gemeenschappelijke dochtermaatschappij van Belgacom en De Post, die sinds de oprichting ervan nooit echt van de grond is gekomen. Almaar meer kaderleden verlaten het bedrijf.

Wat is de precieze financiële toestand van Certipost? Wat zijn de vooruitzichten inzake de verdere ontwikkeling voor de komende twee jaar die men op grond van de *business plannen* mag verwachten? Klopt het dat de sfeer binnen Certipost zodanig slecht is dat het personeel bij De Post of bij Belgacom probeert aan de slag te gaan? Wat waren de conclusies van de audit?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De situatie van Certipost geeft aanleiding tot enige bezorgdheid, maar er zijn ook gunstigere toekomstperspectieven.

Een en ander is pas in 2003 echt van start gegaan, met als gevolg wellicht dat een aantal mensen teruggekeerd zijn naar De Post. Daar hadden sommige mensen echter wel objectieve redenen voor.

In 2003 werd een betere omzet gehaald dan verwacht. Tegen eind 2004 moet de cashflow in evenwicht zijn, waardoor in 2005 winst geboekt zou moeten kunnen worden. Certipost heeft ongetwijfeld potentieel, maar de verwachtingen moeten nog waargemaakt worden. Men kan gedurende een aantal jaren investeren, maar in 2005 wil ik een evenwicht.

Het is een cruciaal jaar. De nieuwe groep gelooft in het bedrijf, waarin mensen zitten die geloven dat ze het verleden achter zich gelaten hebben en die willen werken aan de toekomst.

Pour le moment, je soutiens fermement le développement de Certipost.

L'audit de Belgacom est toujours en cours.

09.03 Valérie De Bue (MR): Pour l'audit, vous n'avez pas précisé de délai?

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il ne durera pas très longtemps puisque la société n'est pas très grande.

L'incident est clos.

10 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le train assurant la liaison entre Gand-Saint-Pierre et Zaventem" (n° 1850)

Président: Camille Dieu.

10.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Le train assurant la liaison directe entre Gand-Saint-Pierre et l'aéroport de Zaventem se compose de deux trains en provenance de La Panne et de Courtrai. Aux heures de pointe, le train est rempli de navetteurs et il ne reste plus de place pour les voyageurs qui se rendent à l'aéroport ni pour leurs bagages.

Ne peut-on résoudre ce problème? Dans un premier temps, pourquoi ne pas ajouter des voitures?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le train venant de La Panne peut comporter un maximum de trois triples rames automotrices, car les quais sont trop courts dans plusieurs gares du Westhoek. Le train doit donc être raccordé à un autre train à Gand-Saint-Pierre. Il a été opté pour un raccordement avec le train venant de Courtrai.

Le train de La Panne est bondé lorsqu'il arrive à Gand. Le train de Courtrai transporte environ 390 personnes, alors que la capacité maximale est de 506 voyageurs. Il reste donc encore 116 places, plus celles des personnes qui descendent à Gand. Après Gand, le train est généralement à nouveau bondé.

La meilleure solution consiste évidemment à ajouter un train supplémentaire. A cet effet, il faut toutefois préalablement dédoubler la ligne ferroviaire en direction de Bruxelles, ce qui n'est

Op dit ogenblik steun ik de ontwikkeling van Certipost met overtuiging.

De audit van Belgacom is nog aan de gang.

09.03 Valérie De Bue (MR): U hebt voor de audit geen termijn bepaald?

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De audit zal niet veel tijd in beslag nemen aangezien het bedrijf niet zo groot is.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de trein van Gent-Sint-Pieters naar Zaventem" (nr. 1850)

Voorzitter: mevrouw Camille Dieu.

10.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De rechtstreekse trein tussen Gent-Sint-Pieters en de luchthaven van Zaventem is samengesteld uit twee treinen, die respectievelijk uit De Panne en Kortrijk komen. Tijdens de spitsuren zit deze trein zo vol met pendelaars, dat er eigenlijk geen plaats meer overblijft voor de reizigers naar de luchthaven, laat staan voor hun bagage.

Kan dit probleem niet worden opgelost? Ik denk in eerste instantie aan het verlengen van de trein.

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De trein uit De Panne mag maximum drie drieledige motorstellen bevatten, omdat de perrons in een aantal stations in de Westhoek te kort zijn. De trein moet dus in Gent Sint-Pieters met een andere trein worden verbonden. Men heeft gekozen voor een koppeling met de trein uit Kortrijk.

De trein uit De Panne zit volledig vol bij aankomst in Gent. In de trein uit Kortrijk zitten ongeveer 390, mensen terwijl de maximumcapaciteit 506 reizigers bedraagt. Er blijven dus nog 116 plaatsen over, plus de plaatsen van de mensen die in Gent uitstappen. Na Gent zit de trein meestal weer vol.

De beste oplossing is natuurlijk het inleggen van een extra trein. Daarvoor moet echter eerst de spoorlijn naar Brussel worden ont dubbeld. Dat is pas gepland tegen 2012.

prévu que d'ici à 2012.

Lorsque nous aurons mis en oeuvre le projet relatif à la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, nous comptons élaborer un plan d'action visant à pallier le manque de places assises. Nous ne nous contenterons pas de l'une ou l'autre opération ponctuelle en réponse à une question parlementaire; nous interviendrons de manière structurelle. La qualité des transports ferroviaires requiert une approche structurelle. D'ici quatre à cinq ans, la situation devra véritablement avoir changé.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je ne mets pas en doute les données de la SNCB mais il n'empêche que les navetteurs qui se rendent à Bruxelles sont toujours les premiers à prendre d'assaut le train à destination de Zaventem. J'espère que la situation s'améliorera, dès lors que le ministre prétend suivre le dossier.

Président: Francis Van den Eynde, président.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la restructuration de la restauration d'entreprise au sein de La Poste" (n° 1926)

11.01 Camille Dieu (PS): La Poste met à la disposition de ses agents dix restaurants d'entreprise et seize multi-snacks. A Mons, 400 travailleurs disposaient d'un restaurant qui va être transformé en multi-snack. Quels critères avez-vous utilisés ? Le personnel employé devrait passer de douze à cinq temps plein. Avez-vous prévu un reclassement ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Un des critères exige la présence de 180 agents sur place. La limite pour les multi-snacks est de 80 repas dont 12 consommés par les membres du personnel actif. A Mons, le restaurant est utilisé à 65% par des pensionnés de la Poste ou des usagers externes, ce qui réduit les moyennes mentionnées en-dessous de 80.

Le personnel surnuméraire pourra compter sur des mesures de reclassement établies en concertation avec les partenaires sociaux.

11.03 Camille Dieu (PS): Pourriez-vous me

Na het uitwerken van het plan voor gratis woon-werkverkeer, willen wij een actieplan opstellen om het gebrek aan zitplaatsen op te lossen. Niet hier en daar een beetje naar aanleiding van een parlementaire vraag, maar structureel. De kwaliteit van het treinvervoer vereist een structurele aanpak. Over vier of vijf jaar moet er echt een en ander veranderd zijn.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik trek de gegevens van de NMBS niet in twijfel, maar dat neemt niet weg dat de pendelaars voor Brussel altijd als eersten de trein naar Zaventem bestormen. Ik hoop op verbetering nu de minister zegt de zaak op te volgen.

Voorzitter: Francis Van den Eynde, voorzitter.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de bedrijfsrestaurants bij De Post" (nr. 1926)

11.01 Camille Dieu (PS): De beambten van De Post kunnen beschikken over tien bedrijfsrestaurants en 16 multisnacks. In Bergen beschikken de 400 werknemers over een restaurant dat tot een multisnack zal worden omgevormd. Welke criteria werden ter zake gehanteerd? Het aantal personeelsleden dat daar is tewerkgesteld zal van twaalf tot vijf voltijdwerkers worden teruggebracht. Zal men de betrokkenen aan een andere baan helpen?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Een van de criteria is de aanwezigheid van 180 medewerkers. De grens voor de multisnacks ligt op 80 maaltijden, waarvan 12 genuttigd door leden van het actief personeel. In Bergen wordt het restaurant voor 65% gebruikt door gepensioneerden van De Post of externe gebruikers, waardoor de vermelde gemiddelden tot onder de 80 dalen.

In overleg met de sociale partners zullen maatregelen worden uitgewerkt om het overtollig personeel aan een andere baan te helpen.

11.03 Camille Dieu (PS): Kunt u mij de cijfers die

communiquer par écrit les chiffres que vous avez cités ?

L'incident est clos.

12 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les voies de fait sur des membres du personnel de la SNCB et leurs conséquences" (n° 1927)

12.01 Camille Dieu (PS) : Il y a peu, une agression sur un conducteur de train a conduit à un arrêt de travail aux dépôts de Gouvy, Welkenraedt, Liège et Namur. Des mesures internes à la SNCB, comme la formation spécifique des agents, un service de gardiennage, des numéros d'appel d'urgence, ont été prises pour lutter contre cette violence. Une des mesures concerne les accompagnateurs de train (en principe deux, mais pas toujours), dont la présence est sécurisante, mais que menacent des mesures d'économies.

Allez-vous donc maintenir ces deux accompagnateurs ou envisagez-vous autre chose pour des raisons budgétaires ?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : A ce jour, le nombre d'accompagnateurs est déterminé par celui des voitures et des possibilités de circulation internes. La sécurité d'exploitation n'exige de deuxième accompagnateur que sur les trajets très fréquentés ou ceux à difficultés spécifiques. Mais, pour des raisons de sécurité, la SNCB envisage bien de mettre un deuxième accompagnateur sur les lignes sensibles. Pour les lignes plus dangereuses, un programme d'action contre les agressions est prévu.

12.03 Camille Dieu (PS) : On va dans le bon sens !

L'incident est clos.

13 Débat

14 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les décollages à l'aéroport de Zaventem" (n° 1681)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les adaptations du

u aanhaalde schriftelijk meedelen?

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "feitelijkheden ten aanzien van het NMBS-personeel en de gevolgen" (nr. 1927)

12.01 Camille Dieu (PS): Recent nog leidde een geval van agressie tegen een treinbestuurder tot een werkonderbreking in de stelplaatsen van Gouvy, Welkenraedt, Luik en Namen. Ter bestrijding van deze geweldplegingen heeft de NMBS een aantal interne maatregelen getroffen, zoals een specifieke opleiding van haar personeel, de oprichting van een bewakingsdienst, de invoering van noodnummers. Een van de maatregelen houdt verband met de treinbegeleiders (in principe zijn ze met twee, maar dit is niet altijd zo), wier aanwezigheid in de trein het veiligheidsgevoel verhoogt. Als gevolg van besparingen zou die maatregel echter in het gedrang kunnen komen.

Zal u de aanwezigheid van twee treinbegeleiders behouden of heeft u om budgettaire redenen iets anders op het oog?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Thans is het aantal begeleiders afhankelijk van het aantal rijtuigen en de mogelijkheid om zich al dan niet van het ene treinstel naar het andere te begeven. Voor de bedrijfszekerheid is er slechts een tweede begeleider nodig op de erg drukke lijnen of als bijzondere problemen op de lijn dit vereisen. Uit veiligheidsoverwegingen overweegt de NMBS echter wel degelijk een tweede begeleider op de risicolijnen in te zetten. Op de gevaarlijkere lijnen wordt een actieprogramma tegen geweld toegepast.

12.03 Camille Dieu (PS): We gaan in de goede richting!

Het incident is gesloten.

13 Debat

14 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vliegtuigen die opstijgen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 1681)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van

plan de dispersion et les modalités concrètes de son exécution" (n° 1905)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les travaux d'infrastructure prévus à l'aéroport de Zaventem" (n° 1907)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de répartition des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1932)

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "son plan Bis" (n° 1939)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences politiques de l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2004 concernant le survol de Bruxelles" (n° 1989)

Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassingen van het spreidingsplan en de concrete uitvoeringsmodaliteiten" (nr. 1905)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwachte infrastructuurwerken aan de luchthaven van Zaventem" (nr. 1907)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de vluchten vanuit en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1932)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan-bis" (nr. 1939)

- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de politieke gevolgen van het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004 met betrekking tot de vluchten boven Brussel" (nr. 1989)

14.01 Karine Lalieux (PS): Le 10 février, je vous avais posé une question sur votre décision du 24 décembre, qui me paraissait unilatérale. Je ne la répéterai pas, ne sachant plus si elle est encore à l'ordre du jour. Je croyais et je crois toujours que cette décision était contraire à l'arrêt du Conseil d'État, car la décision de l'administration aéronautique, d'une autorité administrative donc, augmentait les nuisances et les atteintes à la vie privée et familiale.

14.01 Karine Lalieux (PS): Op 10 februari heb ik u een vraag gesteld over uw in mijn ogen eenzijdige beslissing van 24 december. Daar zal ik niet op terugkomen, ik weet namelijk niet of die beslissing nog aan de orde is of niet. Ik vond en vind nog altijd dat uw beslissing strijdig is met het arrest van de Raad van State, want ten gevolge van de beslissing van het Bestuur van de Luchtvaart, een administratieve instantie, nam de overlast toe en werd de persoonlijke en familiale levenssfeer nog meer aangetast.

Les épisodes de ce débat se répétaient toujours à l'identique : plan du ministre, conférence de presse où le ministre surprend en faisant cavalier seul, pour finalement faire volte-face devant le gouvernement. On se trouve devant une situation schizophrénique, où le gouvernement introduit un recours contre la Cour d'appel qui appelait à une dispersion maximale, tandis que le ministre propose un plan dans lequel il défend cette même dispersion.

De opeenvolgende episodes van dit debat verlopen steevast volgens een geïkt scenario: minister stelt plan voor, minister geeft persconferentie waarop hij vriend en vijand verrast door op eigen houtje te handelen, minister neemt onder druk van de regering bocht van 180°. Voorwaar een schizofrene situatie: de regering stelt beroep in tegen de beslissing van het hof van beroep dat pleitte voor een maximale spreiding, en de minister stelt een plan voor waarin hij precies een maximale spreiding voorstaat.

Jeudi dernier, un nouvel arrêt de la Cour de cassation a été rendu. Celui-ci permettra de casser cette tendance, car la pression judiciaire qui pèse sur le gouvernement a disparue. En effet, le gouvernement n'est plus soumis à la décision de dispersion maximale et d'astreinte financière imposée par la Cour d'appel. Ceci montre une claire séparation des pouvoirs.

Afgelopen donderdag velde het Hof van Cassatie een nieuw arrest. Daardoor zal die tendens omgebogen kunnen worden, want de gerechtelijke druk die op de regering woog, is nu weggefallen. De regering moet de beslissing van het hof van beroep om de vluchten zo veel mogelijk te spreiden op straffe van een dwangsom, niet langer uitvoeren. De scheiding der machten is duidelijk geen lege doos.

Le gouvernement est donc de nouveau maître du dossier et de l'intérêt général, il n'a plus de comptes à rendre que devant les citoyens. C'est la condition d'un travail serein.

De bal ligt dus opnieuw in het kamp van de regering, die opnieuw kan waken over het algemeen belang. De regering is alleen de burgers rekenschap verschuldigd. Alleen in die

Donc, plus rien ne nous oblige à une dispersion maximale des vols et le temps n'est plus un impératif pour l'entrée en vigueur du plan. En outre, on peut revenir à la déclaration gouvernementale et au cadastre du bruit tel qu'il y est défini.

Le conseil des ministres vient de mettre sur pied un nouveau groupe de travail chargé de contrôler la conformité de votre énième plan par rapport aux décisions de décembre et de janvier. Dans ce cadre, les décisions seront, par exemple, soumises à l'accord des pilotes. Le débat peut donc recommencer dans un contexte propice.

J'ai donc trois questions. Quelles conclusions politiques tirez-vous de l'arrêt de la Cour de Cassation ? Allez-vous réaliser le cadastre du bruit et attendre les résultats pour appliquer un plan ? Quelles places auront dans votre plan la sécurité et la densité de population ?

14.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): L'annulation de l'arrêt par la Cour de cassation, le Conseil des ministres du 5 mars et la lettre aux habitants de Laeken constituent des éléments nouveaux qui modifieront considérablement la situation. Non sans triomphalisme, Mme Onkelinx a annoncé que le plan de dispersion était intégralement remis en cause, affirmations à leur tour démenties par un premier ministre toutefois peu crédible. Le PS et le MR en profitent pour tirer la couverture.

Nous avons toujours pensé que le ministre songeait à l'intérêt général. Nous avons tort. Il semble exclusivement dialoguer avec les Flamands de Laeken et de Neder-Over-Heembeek dans le but de rectifier ce qui ne peut plus l'être : d'après le quotidien *De Standaard*, la grande majorité des victimes des nuisances habitent en Flandre.

Le gouvernement renonce-t-il à son plan de dispersion maximale ? La densité de population constitue-t-elle désormais un critère fondamental ? Que pense le ministre des propos de sa collègue, Mme Onkelinx ?

Pourquoi la route survolant Bruxelles affectée aux vols à destination du sud n'est-elle utilisée que le week-end ? Quand commencera-t-on à utiliser la route en direction de l'ouest survolant la gare de Schaarbeek et le palais royal ? Dans quelle mesure le plan de répartition adapté réduira-t-il le nombre

omstandigheden kan sereen gewerkt worden.

Niets verplicht ons dus nog de vluchten maximaal te spreiden, en de inwerkingtreding van het plan is niet langer gebonden aan termijnen of tijdschema's. We kunnen opnieuw uitgaan van de regeringsverklaring en het daarin omschreven geluidskadaster.

De ministerraad heeft weer een werkgroep ingesteld die moet nagaan of uw zoveelste plan in overeenstemming is met de beslissingen van december en januari. De beslissingen zullen in dat verband bijvoorbeeld ter goedkeuring worden voorgelegd aan de piloten. Het debat kan dus opnieuw gevoerd worden in een gunstige context.

Ik heb drie vragen voor u. Welke politieke gevolgtrekkingen maakt u uit het arrest van het Hof van Cassatie ? Zal u werk maken van het geluidskadaster en de resultaten daarvan afwachten voor u een plan in praktijk brengt ? In hoeverre zal uw plan rekening houden met de veiligheid en de bevolkingsdichtheid ?

14.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De verbreking door het Hof van Cassatie, de Ministerraad van 5 maart en de brief aan de inwoners van Laken zijn nieuwe elementen en ze zullen veel verandering brengen. Minister Onkelinx heeft alvast triomfantelijk laten weten dat het hele spreidingsplan opnieuw op losse schroeven staat. Dat werd dan weer door de premier ontkend, maar op weinig geloofwaardige wijze. PS en MR maken van de gelegenheid gebruik om het laken naar zich toe te trekken.

Van de minister hebben we altijd gedacht dat hij het algemeen belang voor ogen had. Dat imago ligt nu aan diggelen. Hij communiceert blijkbaar alleen met de Vlamingen in Laken en Neder-Over-Heembeek, en dat om te lijmen wat niet te lijmen valt: volgens *De Standaard* woont bijna 100 percent van de gehinderden in Vlaanderen.

Stapt de regering af van de maximale spreiding ? Wordt de bevolkingsdichtheid nu als belangrijk criterium naar voren geschoven ? Wat vindt de minister van de uitspraken van zijn collega Onkelinx ?

Waarom wordt de route over Brussel voor vliegtuigen met zuidelijke bestemming alleen in het weekend gebruikt ? Wanneer wordt de route naar het Westen over het station van Schaarbeek en het koninklijk paleis in gebruik genomen ? Voor hoeveel vermindering boven Brussel zorgt het aangepaste

de vols au-dessus de Bruxelles ? Comment cette réduction est-elle calculée et de quelles parties de Bruxelles s'agit-il ? Le ministre pourrait-il indiquer, pour chaque route, le pourcentage escompté de vols et le nombre d'avions qu'il représentera en moyenne de nuit ou de jour ?

Pourquoi les vols de nuit à destination du sud opèrent-ils toujours un virage à droite en direction du nord ? Pourquoi les vols de nuit en partance ne sont-ils pas répartis entre plusieurs routes ?

Pourquoi n'y a-t-il pas de problèmes de capacité en semaine lorsque les avions doivent décoller d'autres pistes que la piste 25R en raison d'un vent de l'est trop fort ? Pourquoi existerait-il de tels problèmes en l'absence de décollages sur la piste 25R en semaine ? Pourquoi les routes affectées aux décollages en direction du nord ou du nord-ouest sur la piste 20 survolent-elles les communes qui subissent déjà les décollages au départ de la piste 25R ?

Qu'en est-il de l'étude relative à l'installation d'un ILS sur la piste 07R ? Quel est l'état d'avancement de l'étude et des projets d'aménagement d'une piste taxi le long de la piste 07L ? Et qu'en est-il de l'adaptation de la piste 07L proprement dite ? Qu'advient-il des projets relatifs au hangar d'essai des moteurs ?

14.03 Olivier Maingain (MR) : L'arrêt de la Cour de cassation était attendu. Comme l'a dit Mme Lalieux, il n'y a plus de fondement juridique à travailler dans ce dossier avec précipitation. La déclaration gouvernementale pose que le cadastre du bruit est un préalable à toute décision d'élaboration d'un plan. Sur le plan juridique, l'action du gouvernement doit être guidée par l'arrêt de la Cour de cassation, mais aussi par l'arrêt du Conseil d'État du 19 décembre 2003. Il n'est pas possible de reprendre un plan équivalent à celui du 3 décembre sans subir une nouvelle suspension de la part du Conseil d'État.

Je conclus avec deux questions. Premièrement, vu la disparition de la menace de l'astreinte, reconnaissez-vous qu'il n'y a plus de fondement juridique à prendre un plan de dispersion maximale, et qu'il y a lieu d'établir préalablement le cadastre du bruit ? Deuxièmement, si vous admettez en préalable le cadastre du bruit, acceptez-vous que la procédure d'élaboration de ce cadastre du bruit soit concertée avec les régions concernées ? Et que ce n'est qu'après accord avec ces régions qu'on entamera la procédure d'élaboration du plan de répartition équitable des nuisances sonores dues au survol aérien, tant de jour que de nuit, de

spreidingsplan? Hoe wordt de vermindering berekend en over welke stukken van Brussel gaat het? Kan de minister voor elke route aangeven wat het verwachte percentage van de vluchten is en hoeveel vliegtuigen dat per nacht of per dag gemiddeld zal betekenen?

Waarom maken de nachtvluchten met zuidelijke bestemming nog steeds een bocht naar rechts in noordelijke richting? Waarom worden vertrekkende nachtvluchten niet opgesplitst over meerdere routes?

Waarom zijn er in de week geen capaciteitsproblemen als er van andere banen dan baan 25R moet worden opgestegen omdat de oostenwind te krachtig is? Waarom zouden die er wel zijn als in de week niet van 25R zou worden opgestegen? Waarom gaan de routes voor vertrekken met noordelijke en noordwestelijke bestemming vanaf baan 20 over die gemeenten die de vertrekken van baan 25R al te verwerken krijgen?

Hoe zit het met het onderzoek naar de installatie van een ILS op baan 07R? Hoever staat het met de studie en de plannen voor de aanleg van een taxibaan langs de baan 07L? En met die voor de aanpassing van de 07L zelf? Hoe zit het met de plannen voor de proefdraailoods?

14.03 Olivier Maingain (MR): Het arrest van het Hof van cassatie was verwacht. Zoals mevrouw Lalieux heeft gezegd, was er geen enkele juridische grondslag meer die ertoe noopte om dat dossier inderhaast te behandelen. In de regeringsverklaring staat dat alvorens wordt beslist een plan uit te werken, er eerst een geluidskadaster moet komen. Op juridisch vlak moet de regering zich laten leiden door het arrest van het Hof van Cassatie, maar ook door het arrest van 19 december 2003 van de Raad van State. Men kan onmogelijk een soortgelijk plan als dat van 3 december uitwerken zonder dat de Raad van State opnieuw een schorsing uitspreekt. Tot slot wil ik twee vragen stellen. Erkent u dat er, nu de dreiging van een dwangsom wegvalt, geen enkele juridische grondslag meer is voor het uitwerken van een plan voor een maximale spreiding en dat eerst een geluidskadaster moet worden opgesteld? Ten tweede, als u ermee instemt dat eerst een geluidskadaster wordt opgesteld, aanvaardt u dan dat zulks in overleg met de betrokken gewesten gebeurt? En zal men pas nadat met die gewesten een akkoord wordt bereikt de procedure aanvatten voor het opstellen van een plan voor een billijke spreiding van de geluidshinder, zowel overdag als s' nachts, die door

Bruxelles et de sa périphérie ?

vluchten boven Brussel en de Brusselse rand wordt veroorzaakt?

14.04 François-Xavier de Donnea (MR): Deux choses sont claires dans ce dossier. Premièrement, M. le ministre a été sèchement rappelé à l'ordre, vendredi. Deuxièmement, la méfiance est généralisée à son égard, au sein du gouvernement et au niveau des habitants.

14.04 François-Xavier de Donnea (MR): Uit dit dossier komen twee zaken duidelijk naar voren. Primo, de minister werd vrijdag kortweg teruggefloten. Secundo, de regering en de bevolking hebben hun vertrouwen in hem verloren.

Pour le reste, c'est le brouillard total.

Over de rest heerst de grootste onduidelijkheid.

Quelles sont exactement les routes en vigueur, ce 8 mars 2004? Quelles seront les routes et les consignes en vigueur, le 18 mars pour la nuit et le 18 avril pour le jour, puisque le ministre comptait introduire des changements ces deux jours-là? Est-il exact qu'en un mois, on ait changé à trois reprises les valeurs des composantes de vents qui régissent les procédures de décollage et d'atterrissage? Quand va-t-on enfin mettre en place les sonomètres à Kraainem, Wezembeek, Sterrebeek, Woluwe-Saint-Lambert et Schaerbeek? Pourquoi le ministre a-t-il écrit, pour les informer, aux seuls flamands du nord de Bruxelles et non aux autres citoyens? Que faites-vous encore, Monsieur le Ministre, au sein du gouvernement?

Volgens welke routes wordt er heden, 8 maart gevlogen? Welke routes en veiligheidsvoorschriften zullen vanaf 18 maart voor de nachtvluchten en vanaf 18 april voor de dagvluchten gelden? De minister wilde immers op die data wijzigingen uitvoeren. Klopt het dat men in de loop van een maand tot driemaal toe de waarden van de windcomponenten die de opstijg- en landingsprocedures bepalen heeft aangepast? Wanneer zal men eindelijk de geluidsmeters installeren in Kraainem, Wezembeek, Sterrebeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Schaarbeek? Waarom heeft de minister zijn informatief schrijven enkel tot de Vlamingen in de Noordrand en niet tot alle burgers gericht? Maakt u, mijnheer de minister, eigenlijk nog deel uit van deze regering?

14.05 Pieter De Crem (CD&V): L'arrêt de la Cour de cassation a ôté au ministre tout espoir de résolution rapide de ce dossier. Les intérêts des acteurs des différentes Régions vont s'opposer avec une énergie renouvelée. Aux termes de l'accord de gouvernement, la dispersion maximale des vols devait notamment avoir pour conséquence que la Région de Bruxelles-Capitale aurait à supporter une partie des nuisances. A Bruxelles, le MR et le PS mettent l'accent sur la densité de population et la nécessité d'un cadastre du bruit. Les bulletins de victoire diffusés par Mme Lalieux et MM. Maingain et de Donnea sont sans équivoque.

14.05 Pieter De Crem (CD&V): Het arrest van Cassatie heeft de minister alle kansen ontnomen om in dit dossier tot een snelle oplossing te komen. De belangen van de mensen in de verschillende Gewesten zullen met hernieuwde kracht op elkaar botsen. Volgens het regeerakkoord was een gevolg van een maximale spreiding dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een deel van de last moest dragen. In Brussel leggen MR en PS de nadruk op de bevolkingsdichtheid en op de noodzaak van een geluidskadaster. De zegebulletins van mevrouw Lallieux en van de heren Maingain en de Donnea zijn duidelijk.

Il est stipulé dans l'accord de gouvernement que pour les nuisances causées par le trafic aérien, et plus particulièrement par les vols de nuit, le gouvernement, se fondant sur l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et d'alléger les nuisances ressenties dans le sens d'une répartition plus équitable.

In het regeerakkoord staat dat de regering wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer en meer bepaald de nachtvluchten het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt neemt. Een precieze evaluatie van de zones die worden overgevlogen zal gemaakt worden om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding.

Ce qui est sûr, c'est que les francophones ont réussi leur coup. Au sein du gouvernement, il n'y avait pas d'accord ni de consensus sur la dispersion. Le texte de l'accord de gouvernement était suffisamment vague pour que chacun s'y

De Franstaligen hebben hun slag thuisgehaald, zoveel is duidelijk. Binnen de regering bestond geen akkoord of afspraak over spreiding. De tekst van het regeerakkoord was vaag genoeg zodat iedereen zijn gading kon vinden. Door het

retrouve. Mais à la suite de l'arrêt qui lui a infligé une astreinte, le gouvernement s'est vite retrouvé en difficulté.

Aujourd'hui, les Bruxellois se raccrochent à leur lecture de l'accord de gouvernement. Mais cette interprétation est en totale contradiction avec celle qu'on lui a donnée en Flandre. Voilà le risque que l'on court quand on tient de beaux discours sans avoir conclu d'accord solide.

La ministre Onkelinx a déclaré qu'il n'y avait pas eu au sein du gouvernement de concertation concernant l'adaptation du plan de dispersion par le ministre Anciaux après l'arrêt du Conseil d'Etat. Elle a donc estimé que cette adaptation ne pouvait avoir lieu.

Et M. Mangain, s'exprimant dans les colonnes de la *La Libre Belgique* le 6 mars 2004, s'est dit soulagé. Il a pris acte de la décision du cabinet restreint suspendant la dernière version du plan du ministre. Un groupe de travail va être chargé de la mise en œuvre de l'accord de gouvernement, ce qui doit lui faire plaisir à entendre. En attendant, il continue d'exprimer sa méfiance envers M. Anciaux.

La question qu'il faut se poser est : où en est la situation ? Plus personne au sein du gouvernement n'en a la moindre idée. Lors du Conseil des ministres de vendredi, le premier ministre a dit qu'un groupe de travail avait été créé et qu'un nouveau plan provisoire devra être présenté dans le courant du mois de mars.

Les Flamands au sein du gouvernement ont cédé aux exigences des francophones. Bruxelles ne devra pas supporter davantage de nuisances sonores. Celles-ci seront réparties entre l'est et le nord de la périphérie. La responsabilité en incombe au ministre Anciaux et au premier ministre, deux Flamands du gouvernement. On monte les Flamands de la périphérie bruxelloise les uns contre les autres.

En fin tacticien, le ministre, qui est candidat bruxellois pour le Parlement flamand, sait ce qu'il adviendra. J'en veux pour preuve le courrier du 2 mars 2004 qu'il a adressé aux habitants de certains quartiers de Bruxelles, de Neder-Over-Heembeek et de Laeken. Il ressort de cette lettre que les habitants de l'est et du nord de la périphérie ne doivent plus guère nourrir d'illusions.

Nous restons favorables à une dispersion maximale. La volonté de la coalition arc-en-ciel de concentrer les vols sur le nord de la périphérie est à

dwangsomarrest is de regering echter snel in de problemen gekomen.

De Brusselaars grijpen vandaag terug naar hun lezing van het regeerakkoord. Maar die interpretatie botst volledig met het verhaal dat in Vlaanderen was ontstaan. Dat is het risico dat men loopt als men werkt met mooie woorden zonder akkoorden.

Minister Onkelinx stelde dat over de aanpassing die minister Anciaux aan het spreidingsplan aanbracht na het arrest van de Raad van State, niet overlegd was in de regering. Zij vond dat die aanpassing dan ook niet kon doorgaan.

En heer Maingain verklaarde op 6 maart 2004 in *La Libre Belgique* dat hij opgelucht was. Hij heeft akte genomen van de beslissing van het kernkabinet, waarbij de laatste versie van het plan van de minister wordt opgeschort. Een werkgroep zal worden belast met de uitvoering van het regeerakkoord, dat moet hem als muziek in de oren klinken. Ondertussen blijft hij zijn wantrouwen tegenover minister Anciaux verwoorden.

Ondertussen is de vraag: waar staan we nu? Niemand in de regering weet het nog. Op de Ministerraad van vrijdag zei de premier dat er een werkgroep is opgericht en dat in de loop van de maand maart een nieuw voorlopig plan moet worden voorgelegd.

De Vlamingen in de regering zijn door de knieën gegaan voor de eisen van de Franstaligen. Brussel zal niet méér geluidslast moeten dragen. De last wordt verdeeld tussen de Oost- en Noordrand. Dit is de verantwoordelijkheid van minister Anciaux en van de eerste minister, toch twee Vlamingen in de regering. De Vlamingen rond Brussel worden tegen elkaar uitgespeeld.

Als tacticus en als Brussels kandidaat voor het Vlaams Parlement weet de minister wat er zal gebeuren. Dit blijkt uit zijn schrijven van 2 maart 2004 aan de inwoners van bepaalde wijken van Brussel, Neder-over-Heembeek en Laken. Uit die brief blijkt dat de inwoners van de Noord- en Oostrand het wel mogen vergeten.

Wij blijven voorstander van een maximale spreiding. Paars-groen creëerde dit probleem door de vluchten te concentreren op de Noordrand, dat

l'origine du problème, ce que la population a parfaitement compris. Il incombe à présent au gouvernement de résoudre ce problème.

Je terminerai par une série de questions. Le ministre est-il encore en charge de ce dossier au sein du gouvernement ou un groupe de travail intercabinets a-t-il pris la relève?

Toutes les instructions en matière de sécurité ont-elles été transmises à Belgocontrol? Les contrôleurs aériens peuvent-ils appliquer toutes les adaptations? Il faut trois mois à Belgocontrol pour mettre en œuvre les changements de procédure. Quelle sera la réaction des pilotes? Qu'advient-il si cette confusion donne lieu à un accident?

Comment le ministre compte-t-il résoudre le problème? Le ministre subordonne-t-il son mandat à la réalisation des solutions proposées? Quoi qu'il en soit, le ministre devra se prononcer entre le 18 mars et le 18 avril.

14.06 Willy Cortois (VLD): Mme Lalieux a raison lorsqu'elle affirme que la Cour de cassation a pris la bonne décision. La solution doit venir du politique, pas de la jurisprudence.

Tout le monde s'accorde pour dire que le principe de la concentration n'était pas bon. Jusqu'à présent, nul n'a encore affirmé que la dispersion ne constitue pas une solution satisfaisante, sauf à considérer que les avions peuvent voler partout, tant que ce n'est pas au-dessus de chez soi. Il serait regrettable de raisonner ainsi dans une Chambre fédérale.

Le ministre reste-t-il fidèle à son plan de dispersion? Dispose-t-il des garanties de sécurité nécessaires?

La solidarité doit jouer entre toutes les Régions. Si l'on n'est pas prêt à faire preuve de solidarité, il faut le dire tout de suite. Est-on encore prêt, à Bruxelles, à se montrer solidaire avec un aéroport dont l'agglomération bruxelloise tire le plus grand avantage?

Ce ne sont pas les juges mais les responsables politiques, et en particulier le ministre compétent, qui doivent traiter ce dossier. Le VLD considère que le but ultime à atteindre, c'est une répartition maximale et équitable qui touche tous les riverains de façon identique. Je suis un peu déçu de constater que nos collègues du PS n'accordent aucune valeur à des arguments comme l'emploi créé à l'aéroport et le fait de donner à celui-ci un ballon d'oxygène.

heeft de bevolking perfect begrepen. Dan moet de regering het probleem nu maar oplossen ook.

Ik eindig met een aantal vragen. Is de minister nog verantwoordelijk voor dit dossier binnen de regering of heeft een interkabinettenwerkgroep het commando overgenomen?

Zijn alle veiligheidsinstructies aan Belgocontrol doorgegeven? Kan men daar alle aanpassingen doorvoeren? Belgocontrol heeft drie maanden nodig om de veranderde procedures te implementeren. Wat zal de reactie zijn van de piloten? Wat als er zich een ongeval voordoet als gevolg van al de onduidelijkheid?

Hoe zal de minister het probleem oplossen? Verbindt de minister zijn persoonlijke lot aan zijn voorgestelde oplossingen en de realisatie ervan? Er moet in elk geval een antwoord komen van de minister tussen 18 maart en 18 april.

14.06 Willy Cortois (VLD): Mevrouw Lalieux heeft gelijk dat het Hof van Cassatie de juiste beslissing heeft genomen. De oplossing moet komen van de politiek, niet van de rechtspraak.

Iedereen is het erover eens dat de concentratiegedachte geen goed idee was. Tot hiertoe heeft nog niemand gezegd dat de spreiding geen goede oplossing is, tenzij daar in tweede instantie een andere gedachte achter zit, namelijk dat ze overal mogen vliegen zolang het maar niet over het eigen grondgebied is. Het zou jammer zijn als men in een federale Kamer zo zou redeneren.

Blijft de minister vasthouden aan het spreidingsplan? Heeft hij de nodige veiligheidswaarborgen?

De solidariteit moet tussen alle Gewesten spelen. Als men daar niet toe bereid is, dan moet men dat zeggen. Is men vanuit Brussel nog bereid om solidariteit op te brengen voor een luchthaven die er voor een groot stuk is ten behoeve van de Brusselse agglomeratie?

Dit dossier moet niet opgelost worden door rechters, maar door politici en meer in het bijzonder de bevoegde minister. Voor de VLD is de maximale, billijke spreiding die alle omwonenden op een gelijke manier treft het uiteindelijke doel. Ik ben een beetje ontgoocheld dat bij de collega's van de PS de argumenten van de werkgelegenheid en zuurstof voor de luchthaven geen rol spelen.

Chaque fois qu'il évaluera ce dossier, le VLD tiendra compte de la qualité de vie des riverains. Ceux-ci doivent tous être traités sur un pied d'égalité. Nous tiendrons également compte des conséquences pour l'emploi et veillerons à ce que cette répartition équitable soit appliquée dans les faits.

14.07 Marie Nagy (ECOLO) : L'arrêt de la Cour de cassation était prévisible, car le tribunal avait pratiquement ordonné au gouvernement quelle politique il devait mener. Il n'en induit pas moins plusieurs questions : quelle est la situation actuelle ? Quelle était la décision du vendredi 5 mars par rapport aux plans de vol ? Votre plan est-il suspendu ? Les routes choisies seront-elles réorganisées ?

Dans les études que vous aviez présentées dès le 27 février, on peut lire qu'Eurocontrol déplore l'accroissement du nombre de critères pour le choix des pistes et les choix opérationnels requis, ce qui accroît la complexité d'utilisation de l'espace aérien. L'avertissement d'Eurocontrol ne vous incite-t-il pas à remettre en question votre politique ? Dans le même document, on vous conseille d'écarter les trajectoires de vol du site SEVESO. Pourquoi vous obstinez-vous à les maintenir, à commencer par la route Onkelinx ?

En ce qui concerne le cadastre du bruit, enfin, vous indiquez vouloir l'évaluer sur base des moyennes, alors que ce sont les pics qui gênent les habitants ! Je rappelle que la déclaration gouvernementale parlait de répartition équitable.

Le Premier ministre l'a également répété: pas de dispersion à tout cran ; il faut une répartition équitable !

Dans les autres aéroports du monde, et en Europe en particulier, on évite le survol des villes et des zones les plus peuplées. On tente aussi d'éviter un danger trop important au sol en cas d'accident. Une politique durable pour l'aéroport de Zaventem amènerait à un survol minimum des zones densément peuplées, et l'établissement des routes en fonction de ce critère de sécurité. A cela pourrait s'ajouter la création d'un fonds pour permettre de réduire les nuisances sonores pour les riverains les plus proches de l'aéroport.

De VLD zal bij iedere beoordeling rekening houden met de kwaliteit van de leefomgeving. Alle omwonenden moeten op dezelfde manier worden behandeld. We zullen ook rekening houden met de gevolgen voor de tewerkstelling en we zien erop toe dat de billijke spreiding wordt toegepast.

14.07 Marie Nagy (ECOLO): Het arrest van het hof van cassatie was voorspelbaar, want de rechtbank had de regering nagenoeg voorgeschreven welk beleid zij ter zake moest voeren. Toch doet het verscheidene vragen rijzen: wat is de huidige toestand? Welke beslissing werd op vrijdag 5 maart genomen met betrekking tot de vluchtplannen? Is uw plan opgeschort? Zullen de gekozen routes worden gewijzigd?

In de studies die u al op 27 februari voorstelde, staat te lezen dat Eurocontrol de toename van het aantal vereiste criteria voor de keuze van de pistes en de operationale keuzes betreurt, omdat het gebruik van het luchtruim er alleen maar complexer op wordt. Zet de door Eurocontrol geuite waarschuwing u er niet toe aan uw beleid te herzien? In hetzelfde document raadt men u aan de vluchtroutes verder van de SEVESO-site te verwijderen. Waarom blijft u er aan vasthouden, te beginnen met de Onkelinx-route?

U geeft tevens aan dat u het geluidskadaster wil evalueren op grond van gemiddelden, terwijl het net de pieken zijn die de omwonenden hinderen! Ik herinner eraan dat in de regeringsverklaring te lezen staat dat naar een billijke spreiding moet worden gestreefd.

Ook de eerste minister heeft het herhaald : geen maximale spreiding, maar er moet wel naar een billijke verdeling worden gestreefd!

In de andere luchthavens in de wereld, en in Europa in het bijzonder, tracht men te voorkomen dat de vliegtuigen boven de dichtst bevolkte steden en gebieden vliegen. Men probeert ook te voorkomen dat zich bij ongevallen te grote risico's op de grond zouden voordoen. Als men een duurzaam beleid ten gunste van de luchthaven van Zaventem wil voeren, moet men ervoor zorgen dat er zo weinig mogelijk vliegtuigen boven de dichtbevolkte gebieden vliegen en moet men bij de uitstippeling van de routes met dat veiligheidscriterium rekening houden. Daarnaast zou men ook een fonds kunnen oprichten dank zij hetwelk de geluidshinder voor de omwonenden die het dichtst bij de luchthaven wonen kan worden verminderd.

14.08 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je répondrai d'abord aux questions qui m'ont été communiquées préalablement.

(*En français*) Un autre collègue a dit que la décision du 24 décembre 2003 sur les normes de vent serait une violation de l'arrêt du Conseil d'État. Ce n'est pas vrai. La décision faisait suite à l'arrêt du Conseil d'État qui avait suspendu la décision du Conseil des ministres du 3 décembre 2003 parce que la sécurité de l'utilisation de la piste 20/02 n'était pas garantie.

La décision du 24 décembre 2003 appliquait ces recommandations à toutes les pistes de l'aéroport pour des raisons de sécurité. Je tiens à faire remarquer que la décision prévoit aussi, à côté du vent, d'autres conditions météorologiques, telles que la visibilité. Elle stipulait également que chaque pilote pouvait, pour des raisons de sécurité, demander un changement de piste.

Cette décision devait donc avoir pour conséquence d'augmenter la sécurité et de diminuer les nuisances sonores.

L'arrêt du Conseil d'État du 19 décembre 2003 avait aussi mis en doute la sécurité de l'utilisation de la piste 02-20. C'est pourquoi de nouvelles normes conformes aux recommandations de l'ICAO avaient été introduites par décision du 24 décembre 2003. Ce niveau est tout à fait sûr. Une dérogation de ces normes devait être motivée sur base de la sécurité.

Suite à la séance du Conseil d'État du 12 février 2004, le directeur général de la DGTA a été obligé de modifier à nouveau les normes de vent et de revenir à la situation existant avant le 13 juin 2003.

(*En néerlandais*) Je puis communiquer les études aux membres de la commission. Les données en matière de nuisances sonores par commune et le nombre de vols par route peuvent être consultés dès à présent sur le site internet. Les études relatives à l'impact sur la santé et l'environnement et le risque pour les tiers y auront également leur place.

Pour la nouvelle étude, nous extrapolons le trafic de 2003 en 2004. Dans ce cadre, nous avons tenu compte de la composition attendue de la flotte et de la répartition via l'utilisation prévue des routes et des pistes.

14.08 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik zal eerst antwoorden op de vragen die mij vooraf werden meegedeeld.

(*Frans*) Volgens een andere collega zou de beslissing van 24 december 2003 inzake de windnormen een aanfluiting van het arrest van de Raad van State zijn. Dat is een foutieve voorstelling van de zaken. De beslissing was het gevolg van het arrest van de Raad van State dat de beslissing van de Ministerraad van 3 december 2003 had geschorst omdat er geen garantie was dat de start- en landingsbaan 20/02 veilig kon gebruikt worden.

In de beslissing van 24 december 2003 werden deze aanbevelingen om veiligheidsredenen toegepast op alle banen van de luchthaven. Ik wil erop wijzen dat in de beslissing naast de wind ook met andere weersomstandigheden rekening wordt gehouden, zoals bijvoorbeeld het zicht. Ze bepaalde tevens dat elke piloot om veiligheidsredenen een andere baan kon aanvragen.

De bedoeling van deze beslissing was dus de veiligheid te verhogen en de geluidsoverlast te verminderen.

In het arrest van de Raad van State van 19 december 2003 werd ook de veiligheid van het gebruik van baan 02-20 in twijfel getrokken. Daarom werden er bij de beslissing van 24 december 2003 nieuwe normen ingesteld conform de aanbevelingen van de ICAO. Wat dat betreft wordt nu volledig op veilig gespeeld. Een afwijking van die normen moet met veiligheidsredenen omkleed worden.

Na de zitting van de Raad van State van 12 februari 2004 was de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart genooddaakt de normen inzake windkracht en -richting opnieuw te wijzigen, wat neerkomt op een teruggang naar de situatie van vóór 13 juni 2003.

(*Nederlands*) Ik kan de studies aan de commissieleden bezorgen. Gegevens inzake de geluidshinder per gemeente en het aantal vluchten per route vallen nu al te raadplegen op de website. Ook de studies inzake impact op gezondheid en leefmilieu en het risico voor derden zullen daar een plaats krijgen.

Voor de nieuwe studie extrapoleerden we de trafiek van 2003 naar 2004. We hielden daarbij rekening met de verwachte samenstelling van de vloot en de verdeling via het vooropgestelde route- en baangebruik.

Pour parvenir à une meilleure répartition, les vols à partir de la piste 25R doivent désormais virer à droite à 700 pieds. Sur certaines routes, il faut virer à 1.700 pieds en raison de la remise des gaz et de la conception de la route.

Les vols à partir de la 25R volent en principe suivant la destination. Les avions vers l'ouest et le nord virent à droite, ceux vers le sud et l'est virent à gauche. Lorsqu'il n'existe qu'un seul point de sortie, la route ne peut pas être scindée. En un seul et même moment, seule une procédure peut relier la piste à un point de sortie. C'est le cas pour Chièvres, par exemple. Les routes dans cette direction varient, en outre, en fonction du moment. Les vols de nuit vers Chièvres dont le "quota count" est supérieur à quatre effectuent toujours un virage à droite. Nous avons élaboré la procédure CIV 6D pour éviter les survols du centre de Bruxelles. Aucune raison ne justifie donc de scinder cette route.

La Denut 2C, la route septentrionale la plus au sud, reste en dehors du voisinage du palais royal. En ce qui concerne Chièvres, la route Chabert est suivie durant le week-end, et la route du ring en semaine.

Les nuisances sonores sont calculées par commune. Il ressort du cadastre du bruit que la charge sonore moyenne diminue de nuit.

Le décollage sur d'autres pistes que la 25R pendant les périodes de pointe pose des problèmes de capacité, avec pour résultats des retards à l'atterrissage et au décollage. Ces retards sont toutefois rattrapés durant les heures creuses.

Les décollages en direction du nord et du nord-ouest au départ de la piste 20, qui remplacent les décollages effectués au départ de la piste 25R, suivent la même route que précédemment. La seule différence réside dans le fait que les avions se situent à une plus haute altitude lorsqu'ils survolent Grimbergen, Strombeek, Meise et Wemmel, de sorte qu'ils créent moins de nuisances.

14.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Pourquoi survole-t-on précisément ces communes qui pâtissent déjà considérablement des nuisances sonores ?

14.10 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Les avions doivent emprunter cette direction lorsque leurs destinations se situent en Grande-

Om tot een betere spreiding te komen, moeten de vluchten vanaf baan 25R voortaan rechts afdraaien op 700 voet. Op sommige routes moet omwille van *go around* en *route design* op 1.700 voet worden afgedraaid.

De vluchten vanaf 25R vliegen in principe volgens bestemming. Vliegtuigen naar het westen en het noorden draaien rechts af, die naar het zuiden en het oosten links. Wanneer er maar één exitpunt bestaat, kan de route niet worden gesplitst. Op één en hetzelfde moment kan slechts één procedure de baan met een exitpunt verbinden. Dat is bijvoorbeeld het geval voor Chièvres. De routes naar daar verschillen bovendien naargelang van het tijdstip. Nachtvluchten naar Chièvres met meer dan vier *quota count* maken nog steeds een bocht naar rechts. De procedure CIV 6D ontwierpen we om vluchten boven het centrum van Brussel te vermijden. Er is dus geen reden om deze route te splitsen.

De Denut 2C, de meest zuidelijke van de noordelijke routes, blijft uit de buurt van het koninklijk paleis. Wat Chièvres betreft, wordt in het weekend de route-Chabert gevlogen en tijdens de week de route-Ring.

De geluidshinder wordt per gemeente berekend. Uit het geluidskadaster blijkt dat de gemiddelde geluidsbelasting 's nachts daalt.

Moet er in drukke periodes op andere banen dan 25R worden opgestegen, dan ontstaan er capaciteitsproblemen, met vertragingen bij landen en opstijgen als resultaat. In de daluren worden die vertragingen echter ingelopen.

De vertrekken met noordelijke en noordwestelijke bestemming vanaf baan 20, die in de plaats komen van de vertrekken vanaf baan 25R, volgen dezelfde route als voorheen. Het enige verschil is dat de vliegtuigen al hoger zijn wanneer ze Grimbergen, Strombeek, Meise en Wemmel overvliegen, zodat er minder hinder is.

14.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Waarom worden juist die gemeenten overvlogen? Zij hebben al zoveel te lijden onder de geluidsoverlast?

14.10 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De vliegtuigen moeten nu eenmaal die kant uit, als hun plaatsen van bestemming zich in Groot-Brittannië of

Bretagne ou aux Etats-Unis.

L'année dernière, j'ai chargé Belgocontrol de mener une étude relative à la revalorisation de l'infrastructure aéroportuaire. Cette étude sera finalisée cette semaine et les résultats me seront communiqués la semaine prochaine.

Un groupe de travail, composé de représentants de Belgocontrol, de BIAC, de la DGTA et des cabinets des ministres compétents, a récemment été créé afin d'étudier l'aménagement éventuel d'un ILS sur la piste 07R. Une telle installation durerait trois à six mois. Une étude de faisabilité devrait toutefois être réalisée au préalable. Un ILS est trop coûteux pour être installé en l'absence de garanties quant à son efficacité et ses implications éventuelles sur le plan de répartition.

M. Laeremans a posé des questions sur des études relatives à l'aménagement d'une piste taxi le long de la piste 07L et l'adaptation de celle-ci. Dans l'intervalle, les premières démarches en vue de concrétiser ces projets ont été entreprises. La mise en oeuvre de ces projets permettra d'affiner davantage le plan de dispersion.

Depuis la faillite de la Sabena, il est de moins en moins fréquemment procédé à des essais de moteurs dans l'aviation civile. Le bruit au sol a dès lors sensiblement diminué. De récentes mesures du bruit inhérent aux activités du 15^{ème} Wing liées à l'essai de moteurs nous permettront de sélectionner le site le plus approprié pour réaliser ces essais.

(En français) Le Conseil des ministres du 16 janvier 2004 a confirmé que le ministre de la Mobilité doit prendre des mesures nécessaires à la réalisation d'une répartition équitable des nuisances sonores. J'ai donc le pouvoir et le devoir de prendre des décisions nécessaires. Le moment d'une décision se justifie d'une part par les impératifs du délai de publication à l'*Aeronautical Information Publication for Belgium* (AIP) et d'autre part par la réception des rapports de différentes études d'impact du plan de dispersion quant à la sécurité et les nuisances sonores.

Cette décision n'a pas été prise dans la précipitation. Elle résulte de l'étude d'impact environnemental de la dispersion ou de la répartition des nuisances sonores du trafic aérien de et vers Bruxelles-Nord, du cadastre des bruits réalisé par la KUL en collaboration avec le bureau AAC, des "safety cases" pour les nouvelles procédures, de l'analyse des risques aux tiers due à SOFREAVIA, et, enfin, de l'étude du Professeur

de Verenigde Staten bevinden.

Vorig jaar gaf ik Belgocontrol een studieopdracht inzake de opwaardering van de luchthaveninfrastructuur. Die studie wordt deze week afgerond, de resultaten worden mij volgende week meegedeeld.

Onlangs werd een werkgroep samengesteld met vertegenwoordigers van Belgocontrol, BIAC, het DGLV en de kabinetten van de bevoegde ministers om de eventuele plaatsing van een Instrument Landing Systems (ILS) op baan 07R te onderzoeken. Een dergelijke installatie vergt een periode van drie à zes maanden. Er dient wel eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd te worden. Een ILS is te duur om te installeren zonder garanties inzake de bruikbaarheid en de eventuele implicaties ervan op het spreidingsplan.

De heer Laeremans heeft vragen gesteld over studies betreffende de aanleg van een taxibaan langsheen piste 07L en de aanpassing van die piste. De eerste stappen om deze projecten te realiseren zijn ondertussen gezet. De uitvoering van deze plannen maakt het mogelijk om het spreidingsplan nog verder te verfijnen.

Sinds het faillissement van Sabena wordt er in de burgerluchtvaart veel minder aan proefdraaien gedaan. Er is dan ook minder grondlawaai. Recente geluidsmetingen van proefdraai-activiteiten in de 15^{de} Wing zullen het mogelijk maken de beste plaats aan te wijzen om op de site aan proefdraaien te doen.

(Frans) De Ministerraad van 16 januari 2004 bevestigde dat de minister van Mobiliteit de nodige maatregelen moet nemen met het oog op een billijke spreiding van de geluidshinder. Ik heb dus niet alleen de bevoegdheid, maar ook de plicht maatregelen te nemen. Twee factoren spelen een rol in het oogenblik waarop die beslissing werd genomen: enerzijds was er de dwingende termijn voor de publicatie van de AIP (*Aeronautical Information Publication for Belgium*), anderzijds ontvingen we de verslagen van de verschillende effectenstudies inzake de veiligheid en de geluidshinder van het spreidingsplan.

Die beslissing werd niet overhaast genomen. Zij vloeit voort uit de milieu-effectenstudie van de spreiding of de verdeling van de geluidshinder ingevolge het luchtverkeer van en naar Brussel-Noord, uit het geluidskadaster dat door de KUL, in samenwerking met het bureau AAC, werd opgesteld, uit de "safety cases" voor de nieuwe procedures, uit de risicoanalyse met betrekking tot de belangen van derden door SOFREAVIA en, tot

Lieven Annemans de l'Université de Gand.

M. Maingain m'a demandé de parler des conséquences principales en termes de nuisances sonores. A cet égard, moins d'habitants seront fortement incommodés pendant la nuit par le caractère grave des nuisances, et une répartition plus équitable sera réalisée. Les conséquences sont détaillées commune par commune dans le rapport de la KUL du Professeur Toene, disponible sur le website.

En ce qui concerne les modifications de ce plan, la motivation est différente. Nous répondons aux arguments du Conseil d'État tout en respectant l'accord de gouvernement. La seule modification concrète concerne les normes du vent.

Pour répondre à M. de Donnea, un cadastre de bruit a été établi par la KUL pour 2002-2003, et pour 2004, sur base de divers indicateurs.

Différentes contraintes empêchent une dispersion totale des vols : la position et la disponibilité des pistes, la performance des avions et les règles de l'air. Tenant compte de ces contraintes, le plan permet une répartition maximale.

Le renforcement des compétences de l'Inspection aéronautique en matière de contrôle des procédures est en cours, mais exige un certain temps pour des raisons techniques et juridiques.

Le gradient de montée minimale requis a été augmenté de 4 à 7 % par publication aux AIP. Cette disposition entrera en vigueur (avec la limitation de vitesse) le 15 avril 2004. Le recul de 300 mètres du seuil pour la piste de décollage 25R prévu par l'accord gouvernemental a été exécuté par NOTAM et une publication à l'AIP.

Les critères d'isolation acoustique, adaptés pour une concentration des vols, doivent être adaptés à la dispersion.

Nous disposons de plus d'informations qu'auparavant. Toutefois, elles ne nous permettent pas encore de prendre de décision.

Suite à l'arrêt de la Cour de cassation, le pouvoir exécutif a retrouvé sa liberté de choix de politique. Le gouvernement a décidé du concept de dispersion et de répartition dans la déclaration gouvernementale. Par conséquent, je continuerai à suivre la ligne politique de ces derniers mois et jours.

slot, uit de studie van professor Lieven Annemans van de Gentse universiteit.

De heer Maingain vroeg naar de belangrijkste gevolgen op het vlak van de geluidshinder. Minder inwoners zullen 's nachts sterk gehinderd worden door ernstige geluidshinder en er komt een billijker verdeling. De gevolgen voor elke gemeente zijn in detail beschreven in het verslag van de KUL van de hand van professor Toene, dat op de webstek kan worden geraadpleegd.

Aan de wijzigingen van het plan liggen andere beweegredenen ten grondslag. Wij komen tegemoet aan de bedenkingen van de Raad van State, met inachtneming van het regeerakkoord. De enige concrete wijziging betreft de windnormen.

Om op de vraag van de heer de Donnée te antwoorden: de KUL heeft een geluidskadaster opgemaakt voor 2002-2003 en voor 2004, op basis van diverse indicatoren.

Een algehele spreiding van de vluchten is niet mogelijk, om verschillende redenen: de ligging en beschikbaarheid van de banen, de technische mogelijkheden van de vliegtuigen en de vliegverkeersregels. Rekening houdend met al die beperkingen maakt het plan een maximale spreiding mogelijk.

De Luchtvaartinspectie krijgt meer bevoegdheden op het stuk van de controle van de procedures, maar een en ander neemt om technische en juridische redenen de nodige tijd in beslag.

De minimale stijgingsgradiënt werd met 4 à 7% verhoogd via een publicatie in de AIP. Die beslissing wordt op 15 april 2004 van kracht (met snelheidsbeperking). De drempel van startbaan 25R werd 300 m verschoven via NOTAMS en een publicatie in de AIP, zoals bepaald in het regeerakkoord.

De criteria voor geluidsisolatie, die aangepast werden aan een concentratie van vluchten, moeten nu herzien worden in het licht van de spreiding.

We beschikken over meer informatie dan vroeger, maar die gegevens stellen ons echter nog niet in staat een beslissing te nemen.

Na het arrest van het hof van cassatie, kan de uitvoerende macht haar beleid opnieuw vrijelijk bepalen. De regering heeft haar beslissing over het concept "spreiding en verdeling" in de regeringsverklaring opgenomen. Bijgevolg zal ik dezelfde politieke lijn bijven volgen als in de voorbije maanden en dagen.

(En néerlandais) Il ne sera pas dérogé à la stratégie de la dispersion. Je continuerai, en concertation avec le gouvernement, à rechercher une répartition équilibrée et équitable des nuisances.

Le seul effet de l'arrêt de la Cour de Cassation, c'est que le pouvoir exécutif conserve sa totale liberté de mettre en œuvre la politique qu'il souhaite mener. Les décisions du 28 février 2004 ne sont pas fondées sur les arrêts de la Cour d'appel. Nonobstant les astreintes infligées, le gouvernement a pris le temps de faire réaliser les études nécessaires qui favorisent l'élaboration d'une décision optimale. Dès lors, le plan du gouvernement en matière de dispersion sera exécuté avec toute la cohérence voulue.

(En français) La nouvelle procédure de décollage avec virage à droite à 700 pieds et pente de montée à 7% permet d'écarter largement de ce site Seveso la plus grande partie du trafic. En outre, avec la répartition des départs sur les différentes pistes, le volume de trafic est en forte diminution dans cette zone.

Le paramètre proposé par l'OMS est un niveau de bruit mesuré à l'oreille ne dépassant pas les 45 dBA L_{Amax} plus de 10 à 15 fois par nuit. J'ai également demandé à la KUL de calculer le nombre de fois où le bruit dépasse 70 dBA pendant la nuit, ce qui montre que le nombre de nuits où les dépassements sont plus fréquents que 10 à 15 fois va fortement diminuer.

(En néerlandais) Mon objectif a toujours été de disperser équitablement les vols en n'avantageant aucun groupe en particulier. Je souhaitais dès lors envoyer un courrier à tous les intéressés mais je n'y suis apparemment même pas autorisé.

Le cadastre du bruit est une donnée qui évolue. Le 3 décembre, un accord politique a été conclu sur ce que l'on entend exactement par cadastre du bruit. Celui-ci est établi par commune, sur la base de la superficie et des chiffres de la population. Dans le courant des prochains mois, des mesures seront effectuées pour procéder à une évaluation à la fin de l'année.

Lors du Conseil des ministres du 5 mars 2004, il a été décidé de mettre sur pied un groupe de travail qui doit vérifier si les décisions que j'ai prises le 28 février sont conformes au Conseil des ministres du 16 janvier.

(Nederlands) Er wordt niet afgeweken van de strategie van de spreiding. Ik blijf, in samenspraak met de regering, streven naar een evenwichtige en billijke verdeling van de lasten.

Het enige gevolg van het arrest van het Hof van Cassatie is dat de uitvoerende macht haar beleidsvrijheid volledig behoudt. De beslissingen van 28 februari 2004 zijn niet gebaseerd op de arresten van het hof van beroep. Niettegenstaande de opgelegde dwangsommen heeft de regering de tijd genomen om de nodige studies te laten uitvoeren die het uitwerken van een optimale beslissing in de hand werken. Het regeringsplan inzake de spreiding zal bijgevolg consequent worden uitgevoerd.

(Frans) Dankzij de nieuwe procedure voor het opstijgen met een bocht naar rechts op 700 voet hoogte en een stijghelling van 7 percent kan het meeste vliegverkeer uit de buurt van deze Seveso-site gehouden worden. En bovendien worden de vluchten bij vertrek over verschillende opstijgbanen gespreid zodat het verkeersvolume in deze zone sterk daalt.

De parameter die de WGO hanteert is een geluidsniveau gemeten aan het oor dat de grens van 45 dB(A) L_{Amax} niet meer dan 10 à 15 keer per nacht overschrijdt. Ik heb tevens aan de KUL gevraagd het aantal keren te berekenen dat 's nacht de geluidsgrens van 70 dB(A) wordt overschreden, wat bewijst dat het aantal nachten waarin de vermelde norm meer dan 10 à 15 keer wordt overschreden sterk zal afnemen.

(Nederlands) Ik heb altijd een rechtvaardige spreiding voor ogen gehad, zonder een bepaalde groep te willen bevoordelen. Het was dan ook mijn bedoeling iedereen een brief te sturen, maar blijkbaar is zulks niet toegestaan.

Het geluidskadaster is een evoluerend gegeven. Op 3 december 2003 is er een politiek akkoord bereikt over wat het precies inhoudt. Het geluidskadaster wordt per gemeente berekend op basis van de oppervlakte en de bevolkingscijfers. In de loop van de volgende maanden zullen metingen worden gedaan om op het einde van het jaar een evaluatie te kunnen maken.

Op de Ministerraad van 5 maart 2004 is beslist een werkgroep aan te stellen die moet bevestigen dat mijn beslissingen van 28 februari conform de beslissingen van de Ministerraad van 16 januari zijn.

Dans la version française du texte de l'accord de gouvernement, il est question de *répartition équitable* et, dans la version néerlandaise, de *billijke spreiding*. Nous considérons que ces deux notions se recoupent.

Répartition équitable n'est pas synonyme de dispersion maximale. Cette dernière option exigerait d'importants travaux d'adaptation de l'infrastructure qui requiert du gouvernement une décision difficile.

Le projet de répartition équitable n'a pas encore été mis en oeuvre jusqu'à présent. Les avions empruntent exclusivement les routes aériennes se situant au-dessus de la périphérie est depuis le mois de janvier. Le 18 mars, tous les nouveaux itinéraires ainsi que la répartition de l'utilisation des pistes pour les vols de nuit seront d'application. Nous procéderons ensuite à la dispersion des vols de jour le 18 avril.

Une étude a révélé que le plan de répartition offrait davantage de sécurité qu'auparavant. En outre, les normes de vent y sont renforcées, ce qui est également tout bénéfice pour la sécurité.

Le **président**: Les questions et le débat relatifs à la nouvelle législation routière sont reportés au mercredi 10 mars.

Tous les orateurs inscrits pour le second débat sont excusés. Si tout le monde est d'accord, nous ferons passer cela en priorité à 14h30, puisque c'est un débat.

14.11 Karine Lalieux (PS): Je rappelle au ministre Anciaux que "répartition équitable" ne signifie pas dispersion absurde et totale.

La Région bruxelloise est tout à fait d'accord pour une solidarité loyale. Ce qui implique que l'on prenne en compte la densité et la sécurité de la population.

Le premier ministre a dit que le cadastre de bruit serait clôturé en fin d'année. À partir de ce moment-là, on aura une vision globale des nuisances sonores, ce qui nous semble important.

Encore une fois, vous avez pris une décision sans en avertir vos collègues du gouvernement. Il faut éviter de travailler dans la précipitation, surtout pour un débat aussi sensible politiquement.

J'espère que vous n'avez pas envoyé cette lettre

In het regeerakkoord is in het Frans sprake van *répartition équitable* en in het Nederlands van *billijke spreiding*. We gaan ervan uit dat we hetzelfde bedoelen.

Een billijke spreiding is geen maximale spreiding. Dat laatste zou ernstige infrastructuraanpassingen vragen en die kunnen alleen na een moeilijke beslissing in de regering.

Op dit ogenblik is de billijke spreiding nog niet van kracht. Alleen de routes over de Oostrand zijn sinds januari aangepast. Op 18 maart worden alle nieuwe routes in gebruik genomen en gaat de spreiding van het baangebruik voor nachtvluchten van kracht. Op 18 april volgt de spreiding van de dagvluchten.

Een studie heeft aangetoond dat de veiligheid met het spreidingsplan beter wordt gegarandeerd dan daarvoor. Bovendien worden de windnormen strenger, wat de veiligheid eveneens ten goede komt.

De **voorzitter**: De vragen en het debat over de nieuwe verkeerswet worden verschoven naar woensdag 10 maart.

Alle sprekers die voor het tweede debat waren ingeschreven hebben zich laten verontschuldigen. Als iedereen het ermee eens is zullen we dit bij voorrang behandelen om 14.30 uur. Het gaat immers om een debat.

14.11 Karine Lalieux (PS): Ik wil er minister Anciaux op wijzen dat een «billijke verdeling» niet hetzelfde is als een absurde en volledige spreiding.

Het Brussels Gewest is zeker bereid tot een loyale solidariteit, wat inhoudt dat met de bevolkingsdichtheid en met de veiligheid van de inwoners rekening wordt gehouden.

De eerste minister verklaarde dat het geluidskadaster tegen het jaareinde klaar zou zijn. Pas dan krijgen we een totaalbeeld van de geluidshinder. Dat is in onze ogen belangrijk.

Eens te meer nam u een beslissing zonder uw collega's van de regering daarin te kennen. Overhaasting is uit den boze, zeker in een politiek zo gevoelig dossier.

Ik hoop dat u die brief niet alleen aan

uniquement à des habitants néerlandophones. Ce serait inacceptable.

Le **président**: Des questions seront posées à ce sujet à M. Anciaux mercredi en commission de l'Intérieur.

14.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Lors du Conseil des ministres de vendredi, le ministre a bel et bien été rappelé à l'ordre. Sa réponse ne m'a pas convaincu, que du contraire. Il essaie de s'en tirer à bon compte en qualifiant d'insignifiants les propos de la ministre Onkelinx qui a déclaré qu'une dispersion totale ne serait pas réalisable pour des raisons liées à l'infrastructure. Néanmoins, depuis l'arrêt, le ministre a déclaré à plusieurs reprises qu'il recherchait la plus grande dispersion possible dans les limites des infrastructures existantes. Aujourd'hui, nous entendons encore un autre discours. Il n'aurait pas été tenu compte de la densité de population au moment où la politique à mettre en oeuvre a été arrêtée. Mais les autres partis du gouvernement semblent être d'un avis différent. Sur ce point non plus, le ministre ne m'a pas convaincu.

14.13 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Certes, nous n'avons pas tenu compte de la densité de population mais nous avons pris en compte le chiffre de la population. J'ai dit clairement que le nombre de personnes pâtissant des nuisances baissait fortement.

14.14 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le ministre reconnaît qu'en semaine, les avions ne suivent pas toujours des itinéraires qui sont fonction de leur destination mais qu'ils s'en écartent souvent pour ne pas survoler Bruxelles. Cela serait la conséquence d'un accord passé en janvier 2003 et qui a été entériné en juillet par l'accord de gouvernement. Par conséquent, le ministre pourrait encore améliorer la dispersion. D'autre part, je ne sais pas toujours très bien si le Palais royal peut être survolé.

14.15 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Aucun itinéraire ne passe par le domaine royal.

14.16 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je le déplore car je trouve que chacun devrait supporter sa part de nuisances. A première vue, les chiffres affichés sur le site web du ministre ne correspondent pas à ceux qui figurent dans le courrier électoral qu'il a adressé aux habitants de Laeken.

14.17 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais):

Nederlandstalige inwoners heeft gestuurd. Dat zou onaanvaardbaar zijn.

De **voorzitter**: Vragen in dat verband worden woensdag in de commissie Binnenlandse Zaken aan minister Anciaux gesteld.

14.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister is op de Ministerraad van vrijdag wel degelijk teruggefloten: zijn antwoord heeft mij niet van het tegendeel overtuigd. Hij maakt er zich nogal makkelijk vanaf door de uitspraken van mevrouw Onkelinx als onbelangrijk weg te wimpelen: de volledige spreiding zou niet mogelijk zijn vanwege de infrastructuur. Nochtans heeft de minister sinds het arrest verschillende keren verklaard dat er gezocht wordt naar een zo groot mogelijke spreiding binnen de beperkingen van de bestaande infrastructuur. Nu vangen wij weer andere geluiden op. Met de bevolkingsdichtheid zou geen rekening gehouden zijn bij het uitstippelen van het beleid. De andere regeringspartijen schijnen daarover echter een andere mening te hebben. Ook hier heeft de minister mij niet overtuigd.

14.13 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Er is geen rekening gehouden met de bevolkingsdichtheid, maar wel met het bevolkingsaantal. Ik heb duidelijk gezegd dat het aantal gehinderde personen fors daalt.

14.14 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister erkent dat er op weekdays niet altijd volgens bestemming wordt gevlogen, maar vaak wordt afgeweken, zodat Brussel niet overvlogen wordt. Dit zou het gevolg zijn van een overeenkomst van januari 2003, die in juli bevestigd is door het regeerakkoord. De minister zou dus nog beter kunnen spreiden. Het is mij nog steeds niet duidelijk of het koninklijk paleis overvlogen kan worden.

14.15 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Er zijn geen vliegroutes boven het koninklijk domein.

14.16 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat is dan jammer: ik denk dat het beter zou zijn mocht iedereen in de lasten delen. De cijfers op de website van de minister komen op het eerste gezicht niet overeen met die in de verkiezingsbrief die de minister naar de inwoners van Laken heeft gestuurd.

14.17 Minister Bert Anciaux (Nederlands) U

Vous voulez parler de mon « infobrief ». Ce sont les mêmes chiffres ! Vous devez consulter un autre document édité sur mon site.

bedoelt mijn infobrief. Het zijn dezelfde cijfers. U moet in een ander document op de website kijken.

14.18 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Venons-en à l'infrastructure. Nombre d'études ont déjà été réalisées. Mais aujourd'hui, on s'aperçoit qu'il est nécessaire d'en mener d'autres. L'étude de faisabilité n'a pas encore été entamée ! Je crains qu'on la renvoie aux calendes grecques. Je n'ai pas compris la réponse du ministre au sujet de la piste 25L. Une étude est-elle actuellement menée au sujet de l'attribution de la 25L ? La construction d'un entrepôt destiné aux essais des avions est annoncée depuis belle lurette. Il se peut que depuis la faillite de la Sabena, moins d'essais doivent être effectués. Mais l'entrepôt reste indispensable. Pour ma part, on pourrait prévoir un entrepôt unique destiné à la fois à l'aéroport militaire et à l'aéroport civil.

14.18 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wat de infrastructuur betreft dan. Er zijn al heel wat studies gedaan, maar nu blijkt dat er nog studies nodig zijn. Met de haalbaarheidsstudie moet zelfs nog begonnen worden. Ik vrees dat de zaken op de lange baan geschoven worden. Het antwoord over baan 25L was voor mij niet duidelijk. Is er een studie bezig over de verlening van 25L? De bouw van een loods voor proefdraaien is al lang aangekondigd. Het kan wel zijn dat er sinds het faillissement van Sabena minder proefgedraaid moet worden, maar de loods blijft toch nodig. Wat mij betreft kan er één loods komen voor de militaire en de burgerluchthaven.

14.19 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Je puis vous communiquer que l'étude de faisabilité sur le ELS sera prête cette semaine.

14.19 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik kan u meedelen dat de haalbaarheidsstudie over de ILS (Instrument Landing System) deze week klaar zal zijn.

14.20 Olivier Maingain (MR): La réponse à ces questions viendra à nouveau des décisions de justice. Le ministre nous sort en effet des études connues depuis longtemps mais ce n'est pas cela, le cadastre du bruit prévu dans la déclaration gouvernementale ! Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport. Tout cela n'est pas fait. Sinon, pourquoi le conseil des ministres aurait-il décidé vendredi de créer un groupe de travail chargé de définir la méthodologie de l'élaboration du cadastre du bruit?

14.20 Olivier Maingain (MR): Het antwoord op die vragen zal alweer gegeven worden door rechterlijke uitspraken. De minister zwaait met studies die allang bekend zijn, maar het geluidskadaster zoals bepaald in de regeringsverklaring is iets geheel anders! Een billijkere spreiding houdt meer bepaald een herziening van de procedures in, rekening houdend met de veiligheid van de mensen, het luchtverkeer en het beheer van de luchthaven. Dat gebeurt niet. Waarom zou de ministerraad anders afgelopen vrijdag beslist hebben een werkgroep in te stellen die de werkmethode voor het opmaken van een geluidskadaster moet definiëren?

14.21 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Il s'agit bel et bien de nouvelles études. Il est exact que nous ne disposons pas encore d'une version définitive du cadastre du bruit : celui-ci doit être adapté graduellement au fur et à mesure de la collecte des résultats des mesures. Mais le gouvernement a décidé qu'il s'agirait du cadastre du bruit utilisé. Pour 2004, le cadastre du bruit constitue une prévision : à l'heure actuelle, il est difficile de le confirmer à l'aide de mesures sur le terrain, étant donné que ces mesures doivent encore être effectuées. Elles le seront sur la base du modèle INM du professeur Thoen qui est utilisé dans le monde entier. Mes prédécesseurs ont également eu recours à ce modèle.

14.21 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Het gaat wel degelijk om nieuwe studies. Het is juist dat we nog niet tot een definitief geluidskadaster gekomen zijn: het moet gaandeweg aangepast worden naarmate de resultaten van de metingen binnenkomen. Maar de regering heeft beslist dat dit het gehanteerde geluidskadaster is. Het geluidskadaster voor 2004 is een vooruitzicht: het kan op dit ogenblik moeilijk bevestigd worden door metingen op het terrein, aangezien die metingen nog moeten worden uitgevoerd. Het gebruikte model is het INM-model van professor Thoen, dat over heel de wereld gebruikt wordt. Hetzelfde model werd ook door mijn voorgangers gebruikt.

14.22 Olivier Maingain (MR): Je reconnaitrai un

14.22 Olivier Maingain (MR): Ik zal erkennen dat

cadastre du bruit le jour où les partis concernés se seront mis d'accord sur la méthodologie. Vous avez dit que les composantes de vents ont été modifiées dans le sens souhaité pour une plus grande sécurité. Il faut lire l'arrêt du Conseil d'État. La piste 02-20 est dangereuse parce qu'elle est courte et présente des inconvénients en termes de sécurité et de nuisances sonores. Ce problème subsistera donc tant que cette piste restera aussi courte.

Le plan de dispersion tel qu'arrêté le 3 décembre, confirmé ou pas le 16 janvier, ne tient pas compte du critère de densité des populations. Annoncer une nouvelle fois la même mesure, signifierait la demande d'un nouvel avis du Conseil d'État pour arriver à la même suspension.

14.23 François-Xavier de Donnea (MR): Je voudrais tout d'abord rassurer M. Cortois. Je suis partisan de la solidarité. J'aurais pu refuser, l'an passé, la route Onkelinx en invoquant le fait qu'un accord avait été passé le 23 ou le 24 janvier. En mai, j'ai accepté de revenir en arrière par solidarité et pour éviter un imbroglio politique en Brabant flamand.

D'accord pour la solidarité, mais pas à votre sauce! Elle doit être basée sur un véritable cadastre du bruit, réalisé sur base de mesures et non de modèles théoriques, et tenir compte des densités de population.

Avec cette réserve, je suis favorable à la solidarité jusqu'à 25.000 mouvements. Au-delà, autant chercher un autre aéroport! Depuis 1997, je soutiens qu'à côté du premier pour les vols de proximité, il en faut un deuxième, pour le courrier, les vols de nuit, etc.

14.24 Bert Anciaux, ministre (en français): Qu'entendez-vous par « solidarité à la sauce Anciaux » ?

14.25 François-Xavier de Donnea (MR) : Votre problème est un problème de crédibilité. Vous avez voulu faire des forçings, de gestes qui font qu'on n'a plus confiance dans votre capacité à gérer ce dossier.

A mon sens, il faut un véritable cadastre du bruit,

er een geluidskadaster is nadat de betrokken partijen het eens zullen zijn geworden over de methodologie. U heeft gezegd dat de windcomponenten in de gewenste zin werden gewijzigd met het oog op een grotere veiligheid. U moet het arrest van de Raad van State lezen. De baan 02-20 is gevaarlijk omdat zij kort is en nadelen heeft op het stuk van de veiligheid en de geluidshinder. Dat probleem zal dus blijven bestaan zolang die baan zo kort blijft.

Het spreidingsplan zoals het op 3 december werd goedgekeurd en al dan niet op 16 januari werd bekrachtigd, houdt geen rekening met de bevolkingsdichtheid. Het opnieuw aankondigen van dezelfde maatregel zou inhouden dat opnieuw een advies aan de Raad van State zou moeten worden gevraagd, die dan weer een schorsing zou uitspreken.

14.23 François-Xavier de Donnea (MR): Vooreerst wil ik de heer Cortois geruststellen. Ik ben voorstander van solidariteit. Ik had vorig jaar de Onkelinx-route kunnen afwijzen en mij daarbij kunnen beroepen op het akkoord dat op 23 of 24 januari werd gesloten. In mei heb ik er, uit solidariteit en om te voorkomen dat in Vlaams-Brabant een politieke patstelling zou ontstaan, mee ingestemd om de klok terug te draaien.

Solidariteit, allemaal goed en wel, maar niet op zijn Anciaux! Solidariteit moet gebaseerd zijn op een geluidskadaster, dat opgemaakt is op grond van metingen, niet van theoretische modellen, en er moet rekening worden gehouden met de bevolkingsdichtheid.

Met dat voorbehoud ben ik voorstander van solidariteit tot een maximum van 25.000 vliegbewegingen. Als men over die grens wil gaan, kan men maar beter een andere luchthaven zoeken! Sinds 1997 pleit ik ervoor dat er naast een eerste luchthaven voor korte vluchten, een tweede luchthaven wordt uitgebouwd voor postvervoer, nachtvluchten, enz.

14.24 Minister Bert Anciaux (Frans): Wat bedoelt u met "solidariteit op zijn Anciaux"?

14.25 François-Xavier de Donnea (MR): Uw probleem is uw geloofwaardigheid. U heeft er bepaalde zaken willen doordrukken en men gelooft niet meer dat u in staat bent dit dossier te managen.

que nous n'avez toujours pas. Aujourd'hui, des centaines de milliers de personnes sont survolées sur base de données non objectives.

En 1999, Mme Durant a commis l'erreur d'ouvrir ce dossier. Il nous faut maintenant le gérer correctement. Même si l'on ne peut satisfaire la totalité de la population, il faut tenter de limiter le nombre de mécontents, sur base d'un cadastre du bruit.

L'unanimité peut, en revanche, être obtenue en matière de sécurité. Je demande une audition des pilotes à ce sujet. Nous devons avoir l'assurance que le plan proposé et les schémas de vol rencontrent leur unanimité.

Le **président** : Nous n'avons pas le quorum requis aujourd'hui pour en décider, mais ce sera à l'agenda de la prochaine réunion.

14.26 Pieter De Crem (CD&V): Aujourd'hui, au moins, des données statistiques ont été recueillies, ce qui constitue en soi une nette progression par rapport à l'année dernière. En somme, M. de Donnea a désavoué le ministre, une attitude significative des relations entre les partis de la majorité. Ce dossier est complètement bloqué.

Il ressort de la réponse du ministre qu'en mai et en juin 2003, le gouvernement a pris des risques en ce qui concerne les normes de vent.

14.27 Bert Anciaux, ministre *(en néerlandais)*: La ministre Durant n'a pas soumis cette décision au Conseil des ministres. Elle est la seule responsable.

14.28 Pieter De Crem (CD&V): Cette décision a été prise à la demande des compagnies aériennes. Il serait intéressant de vérifier dans quelle mesure on a cédé à la pression que ces dernières ont exercée. A présent, la norme Durant est à nouveau abandonnée.

Nous sommes à l'aube d'une période importante. Le premier ministre a annoncé qu'un nouveau plan serait publié en mars.

14.29 Bert Anciaux, ministre *(en néerlandais)*: Le premier ministre n'a pas tenu pareils propos.

14.30 Pieter De Crem (CD&V): Ces déclarations

Mij dunkt dat we moeten werken met een concreet geluidskadaster. Dat heeft u nog steeds niet voor elkaar gekregen. Vandaag horen honderdduizend mensen vliegtuigen overvliegen, en voor die vluchtroutes worden geen objectieve gegevens gehanteerd.

In 1999 beging minister Durant de vergissing dit dossier te openen. Het is nu zaak het in goede banen te leiden. Ook al kunnen we niet iedereen tevredenstellen, we moeten toch trachten het aantal misnoegden te beperken, en dat kan op grond van een geluidskadaster.

Wat het aspect veiligheid betreft, wijzen alle neuzen dezelfde kant op. Ik vraag dat de piloten hierover gehoord worden. Wij moeten zeker zijn dat zij achter het voorgestelde plan en de vluchtschema's staan.

De **voorzitter**: Het vereiste quorum is vandaag niet aanwezig om daarover te beslissen, maar dit zal op de agenda van de volgende vergadering staan.

14.26 Pieter De Crem (CD&V): Er zijn nu tenminste statistische gegevens verzameld. In dat opzicht staan we al heel wat verder dan vorig jaar. In wezen heeft de heer De Donnea de minister gedesavoué. Dat is tekenend voor de verhoudingen tussen de meerderheidspartijen. Dit dossier is helemaal geblokkeerd.

Uit het antwoord van de minister kan men afleiden dat de regering in mei en juni van 2003 risico's heeft genomen met de windnormen.

14.27 Minister Bert Anciaux *(Nederlands)*: Minister Durant heeft die beslissing niet voorgelegd aan de Ministerraad. Alleen zij is er verantwoordelijk voor.

14.28 Pieter De Crem (CD&V): Die beslissing is er gekomen op vraag van de luchtvaartmaatschappijen. Het zou interessant zijn om na te gaan in welke mate er werd toegegeven aan de druk van de luchtvaartmaatschappijen. Nu wordt de norm van mevrouw Durant weer afgevoerd.

Er is een belangrijke periode aangebroken. De eerste minister heeft verklaard dat er in maart een nieuw plan zal worden bekendgemaakt.

14.29 Minister Bert Anciaux *(Nederlands)*: Dat heeft de eerste minister niet gezegd.

14.30 Pieter De Crem (CD&V): Het staat in *La*

figurent dans *La Libre Belgique*.

Dans sa réponse, le ministre Anciaux accorde une grande attention à toute une série d'aspects marginaux que j'aborderai donc également. On pourrait demander au ministre Flahaut de s'expliquer sur le dossier du 15^e Wing : il compte en effet le déplacer de Melsbroek à Beauvechain, dans son arrière-cour. De telles manœuvres et la faillite de Sabena sont manifestement nécessaires pour assurer la viabilité des alentours de Zaventem.

Nous avons appris qu'un groupe de travail intercabinets serait créé. Qui le présidera ?

14.31 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Mon directeur de cabinet.

14.32 Pieter De Crem (CD&V): Pas le premier ministre?

14.33 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Bien évidemment non. Il s'agit d'un simple groupe de travail intercabinets.

14.34 Pieter De Crem (CD&V): Je suis pourtant persuadé que ce dossier finira par échapper au ministre Anciaux, et ce, dans peu de temps à en juger d'après les remarques du MR.

J'espère que la sécurité est aujourd'hui renforcée. Il serait assez fort qu'elle se soit dégradée. Il convient de procéder à un audit de sécurité impliquant le personnel navigant. J'insiste pour que celui-ci fasse une déclaration écrite confirmant que la situation est plus sûre que précédemment et que les risques liés au décollage sont réduits au minimum.

14.35 Willy Cortois (VLD): La réponse du ministre me donne satisfaction. Il a tout de même convaincu la plupart des partis de la majorité. Un groupe de travail intercabinets constitue un instrument de travail très ordinaire. J'adhère à la demande d'audition sur les aspects liés à la sécurité mais, dans des ces conditions, la situation de ces dernières années devra également être analysée. De 1995 à 2000, alors que Zaventem était en pleine expansion, il a été fait preuve d'un grand pragmatisme. Tout le monde l'ignorait. A l'heure actuelle, la politique revêt un caractère plus systématique. Bien évidemment, des accidents sont toujours possibles.

14.36 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'arrêt royal que j'ai pris le 28 février 2004

Libre Belgique.

Minister Anciaux besteedt in zijn antwoord veel aandacht aan allerlei randaspecten, dus zal ik er ook iets over zeggen. Over de 15e Wing zou men minister Flahaut eens aan de tand moeten voelen: hij is immers van plan die uit Melsbroek weg te halen en in zijn achtertuin Beauvechain onder te brengen. Blijkbaar heeft men zulke manoeuvres en een faillissement van Sabena nodig om het rond Zaventem leefbaar te houden.

We hebben vernomen dat er een interkabinettenwerkgroep zal worden opgericht. Wie zal die voorzitten?

14.31 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Mijn kabinetsdirecteur.

14.32 Pieter De Crem (CD&V): Niet de eerste minister?

14.33 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Neen, natuurlijk niet. Het gaat om een gewone interkabinettenwerkgroep.

14.34 Pieter De Crem (CD&V): Ik ben er nochtans zeker van dat minister Anciaux op een zeker moment dit dossier zal kwijtspelen. Dat zal niet lang meer duren, getuige de opmerkingen van MR.

Ik hoop maar dat de veiligheid nu vergroot is. Het zou nogal kras zijn als ze erop achteruit was gegaan. Er moet een veiligheidsaudit komen waarbij het vliegend personeel is vertegenwoordigd. Ik dring aan op een schriftelijke verklaring van hen dat ze de situatie veiliger vinden dan voorheen en dat de risico's bij het opstijgen tot een minimum beperkt zijn.

14.35 Willy Cortois (VLD): Het antwoord van de minister geeft mij voldoening. Hij heeft de Franstalige meerderheidspartijen toch grotendeels overtuigd. Een interkabinettenwerkgroep is een heel normaal werkinstrument. Ik steun de vraag voor een hoorzitting over de veiligheidsaspecten, maar dan moet de toestand in de voorbije jaren ook aan bod komen. In de periode 1995-2000, toen Zaventem enorme uitbreiding nam, werd er zeer pragmatisch te werk gegaan. Niemand kwam daar iets van te weten. Nu is er toch meer systematiek in het beleid. Ongevallen zijn natuurlijk altijd mogelijk.

14.36 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Mijn besluit van 28 februari 2004 bevat een historisch

comporte un aperçu historique. Par le passé, le ministre adaptait les routes par un simple coup de téléphone. Aucune demande écrite n'était requise.

Les normes de vent actuellement d'application sont utilisées depuis 20 ans déjà.

14.37 Marie Nagy (ECOLO): Lorsque le gouvernement "arc-en-ciel" a opté pour la route Onkelinx, la décision a été prise de but en blanc. Ce qui n'a pas été le cas pour les décisions prises par Mme Durant : il y avait chaque fois une validation et c'était d'ailleurs ce qu'on lui reprochait : elle objectivait ses décisions en matière de routes.

14.38 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): J'ai n'ai parlé que des normes en matière de vent.

14.39 Marie Nagy (ECOLO): Chacun dit quelque chose de différent. Après Petit-Leez, on nous a dit que cette problématique était reportée en septembre. Cela, c'était le Petit-Leez médiatique. Aujourd'hui, vous annoncez que vous continuez à appliquer vos plans. Dans cette partie de poker menteur, il y a des gens qui ne disent pas tout à fait la vérité.

Le fait de confirmer l'installation des ILS sur la piste 07 implique l'autorisation des atterrissages en rase-mottes sur la Région de Bruxelles-capitale, chose qui n'a jamais été dite ni présentée comme indispensable. Votre acception de la "répartition équitable" implique que les avions puissent arriver en rase-mottes sur la Région bruxelloise.

14.40 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Une dispersion équitable des vols n'est pas synonyme de dispersion totale. Celle-ci nécessite des travaux d'infrastructure. La décision actuelle ne prévoit pas l'installation d'ILS sur la piste 07.

14.41 Marie Nagy (ECOLO): Mais cela signifie que vous faites étudier la possibilité de cette forme d'atterrissage.

14.42 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): C'est la seule possibilité pour ne pas concentrer les nuisances sur l'est de la périphérie en cas de vent soufflant du nord-est.

14.43 Marie Nagy (ECOLO): Je pense que mes collègues sont tellement occupés par le cadastre du bruit, qu'ils ne voient pas quels sont vos plans. Je n'ai aucun problème de solidarité, mais c'est un débat absurde. Quand on voit les routes au-dessus d'autres aéroports internationaux, à Düsseldorf ou

overzicht. Vroeger paste de minister de routes gewoon met een telefoontje aan. Er was zelfs geen schriftelijk verzoek.

De windnormen die we nu hanteren, worden al twintig jaar gebruikt.

14.37 Marie Nagy (ECOLO): Toen paars-groen voor de route-Onkelinx koos, werd de beslissing onverhoeds genomen. Dat was niet het geval voor de beslissingen van mevrouw Durant: ze werden telkens bekrachtigd. Dat zij haar beslissingen over de routes objectiverde was precies wat men haar verweet.

14.38 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik heb alleen maar over de windnormen gesproken.

14.39 Marie Nagy (ECOLO): Er worden voortdurend tegenstrijdige verhalen opgehangen. Na Petit-Leez zei men dat dit probleem werd uitgesteld tot in september, maar dat was voor het oog van de camera. Vandaag dan weer vertelt u dat u de uitvoering van uw plannen voortzet. Er wordt hier een partijtje poker gespeeld en er worden heel wat halve waarheden verteld.

De installatie van ILS op baan 07 houdt in dat bij het landen rakelings over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gevlogen. Nooit werd gezegd dat dit onvermijdelijk zou zijn. Uw interpretatie van de "billijke verdeling" houdt in dat rakelings over het Brussels Gewest kan worden gevlogen.

14.40 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Een billijke spreiding is niet hetzelfde als een volledige spreiding. Voor een volledige spreiding zijn infrastructuurwerken nodig. De installatie van ILS op de 07 valt niet onder de huidige beslissing.

14.41 Marie Nagy (ECOLO): Maar dat betekent dat u de mogelijkheid van die landingsmethode laat onderzoeken.

14.42 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Het is de enige mogelijkheid om de hinder bij noordoostenwind niet op de Oostrand te concentreren.

14.43 Marie Nagy (ECOLO): Ik denk dat mijn collega's dermate bezig zijn met het geluidskadaster dat zij niet inzien welke uw plannen zijn. Ik ben uiteraard voorstander van solidariteit maar dit is een absurd debat. Als men de routes boven andere internationale luchthavens zoals

Francfort par exemple, on constate que l'on essaie d'éviter les noyaux les plus denses. Il n'existe en Europe aucun aéroport fondé sur le principe qu'il faut disperser ou répartir les vols.

14.44 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La comparaison que Mme Nagy établit avec les autres aéroports ne tient pas. Les aéroports européens se situent très rarement au nord-est d'une agglomération. En effet, les vents dominants soufflent du sud-ouest. En principe, les avions décollent face au vent, de sorte qu'ils doivent presque constamment survoler l'agglomération.

L'aéroport de Schiphol contredit les déclarations de Mme Nagy. Une loi impose même de survoler Amsterdam.

14.45 Marie Nagy (ECOLO): Il y a certes un problème avec la situation de l'aéroport mais, déjà en 1958, un arrêté permettait d'interdire le survol de la ville, sauf besoins extrêmes.

14.46 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Cet arrêté a été cassé!

14.47 Marie Nagy (ECOLO): Pas du tout.

Plus vous dispersez, moins vous pouvez mettre en œuvre un plan d'isolation. Par ailleurs, si un avion venait à tomber, la proximité d'une zone dense d'habitations impliquera plus de dégâts au sol. Ce risque existe. Cet aéroport est l'unique aéroport en Europe qui n'en tienne pas compte !

14.48 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'une des normes de sécurité absolues dans l'aviation est qu'en cas de difficultés au décollage, le pilote doit ignorer toutes les procédures. Il doit voler en ligne droite et gagner de l'altitude le plus rapidement possible.

14.49 Marie Nagy (ECOLO) : Vous n'avez pas répondu en ce qui concerne Eurocontrol. En fait, je crois que l'utilisation alternée est un objectif en soi. Comme on l'a rappelé, il y avait une obligation de consultation des parties pour ce qui concerne l'adoption des plans. Je suis personnellement assez contente de la proposition qui consiste à entendre les pilotes.

Je pense que le cœur des difficultés se trouve dans la déclaration de majorité et qu'on essaie de contenter tout le monde. Tant que l'on ne sortira

Düsseldorf ou Frankfurt bekijkt, stelt men vast dat men daar probeert de dichtbevolkte kernen te vermijden. Op geen enkele Europese luchthaven wordt uitgegaan van het principe dat de vluchten gespreid of verdeeld moeten worden.

14.44 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De vergelijking met andere luchthavens die mevrouw Nagy maakt, gaat niet op. Europese luchthavens liggen slechts bij grote uitzondering ten noordoosten van een agglomeratie. De heersende winden zijn immers zuidwestenwinden. In principe stijgen vliegtuigen tegen de wind op, zodat ze de agglomeratie dan bijna voortdurend moeten overvliegen.

Schiphol weerlegt wat mevrouw Nagy zegt. Er bestaat zelfs een wet dat Amsterdam overvlogen moet worden.

14.45 Marie Nagy (ECOLO): De ligging van de luchthaven is zeker een probleem, maar in 1958 was het reeds mogelijk op grond van een besluit vluchten boven de stad te verbieden, tenzij in uitzonderlijke omstandigheden.

14.46 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Maar dat besluit werd verbroken.

14.47 Marie Nagy (ECOLO): Dat is niet waar.

Hoe meer u de vluchten spreidt, hoe minder u een isolatieplan kan uitvoeren. Als er een vliegtuig zou neerstorten in een dichtbevolkt gebied zou dit bovendien meer schade op de grond veroorzaken. Dit is een reëel gevaar. Deze luchthaven is de enige luchthaven die met dit gevaar geen rekening houdt!

14.48 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Een van de absolute veiligheidsnormen in de luchtvaart is dat bij moeilijkheden bij het opstijgen de piloot alle procedures overboord moet gooien. Hij moet rechtdoor vliegen en zo snel mogelijk hoogte halen.

14.49 Marie Nagy (ECOLO): Inzake Eurocontrol heeft u niet geantwoord. Eigenlijk denk ik dat altemnerend gebruik een doel op zich is. Zoals gezegd, was men verplicht de betrokken partijen te raadplegen vooraleer de plannen kunnen worden goedgekeurd. Persoonlijk ben ik nogal tevreden met het voorstel om de piloten te horen.

Ik denk dat de kern van de problemen bij de meerderheidsverklaring ligt en dat men probeert iedereen tevreden te stellen. Zolang men niet van

pas de cette logique de la répartition, on ne trouvera pas de solution.

Enfin, il n'est pas exact de dire qu'il n'y avait pas de problème avant. Il n'y avait pas de quotas de bruit, il y avait la route Chabert, il y avait toute une série de choses qui ne fonctionnaient pas dans l'aéroport. Dire que tout à coup on a créé un problème, c'est montrer que l'on ne sait pas gérer la complexité. Cela n'augure rien de bon pour l'avenir.

14.50 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le ministre peut-il nous fournir l'étude?

14.51 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): On peut la consulter intégralement sur internet. Le cadastre du bruit 2002 s'y trouve également, avec les chiffres par commune.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18.14 heures.

de logica van de spreiding afstapt, zal men geen oplossing vinden.

Ten slotte is het niet juist dat er vroeger geen problemen waren. Er waren geen geluidsquota's, er was de Chabert-route, er waren een hele reeks zaken die op de luchthaven niet werkten. Door te zeggen dat er plots een probleem is gerezen bewijst men zijn onvermogen complexe zaken te beheren. Dat belooft niet veel goeds voor de toekomst.

14.50 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Kan de minister ons de studie bezorgen?

14.51 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ze is integraal van het internet te plukken. Ook het geluidskadaster 2002 staat erop, met de cijfers per gemeente.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.14 uur.