



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

01-10-2003

Après-midi

woensdag

01-10-2003

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diffusion pour la deuxième année consécutive de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique pages blanches Promedia pour la zone 02" (n° 45)	1
<i>Orateurs: Olivier Maingain, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Questions et interpellation jointes de	5
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression programmée du tarif Prior à La Poste" (n° 56)	5
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression du timbre Prior" (n° 62)	5
- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la proposition de suppression du timbre "Prior"" (n° 11)	5
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Inge Vervotte, Louis Smal, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir du service des renseignements téléphoniques de Belgacom" (n° 57)	15
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Questions jointes de	16
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les licenciements de directeurs et de cadres par Belgacom" (N° 63)	16
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'ampleur des licenciements à Belgacom" (N° 184)	16
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Questions jointes de	21
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 71)	21
- M. François-Xavier de Donnée au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les montants affectés à l'investissement dans les infrastructures du RER par le Comité de Concertation" (n° 126)	21

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling door Promedia, voor het tweede opeenvolgende jaar, van een aparte uitgave van de Witte Gids in de zone 02" (nr. 45)	1
<i>Sprekers: Olivier Maingain, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde vragen en interpellatie van	5
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van de priorzegel" (nr. 56)	5
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de priorzegel" (nr. 62)	5
- de heer Louis Smal tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het voorstel om de zogenaamde priorzegel af te schaffen" (nr. 11)	5
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Inge Vervotte, Louis Smal, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de dienst telefonische inlichtingen van Belgacom" (nr. 57)	15
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde vragen van	16
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ontslag van directeurs en kaderpersoneel bij Belgacom" (Nr. 63)	16
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal ontslagen bij Belgacom" (Nr. 184)	16
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde vragen van	21
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 71)	21
- de heer François-Xavier de Donnée aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bedragen die het Overlegcomité uittrekt voor investeringen in de infrastructuur van het GEN" (nr. 126)	21

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accord intervenu au sein du Comité de concertation relatif au plan d'investissement de la SNCB" (n° 128)	21	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het akkoord dat in het Overlegcomité bereikt werd over het investeringsplan van de NMBS (nr. 128)	21
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB et le réaménagement du programme d'investissements" (n° 130)	21	- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS-investeringen en de herziening van het investeringsprogramma" (nr. 130)	21
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le préfinancement par BIAC des travaux du TGV" (n° 136)	21	- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prefinanciering van de HST-werken door BIAC" (nr. 136)	21
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB et, en particulier, concernant le RER" (n° 165)	21	- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS, inzonderheid met betrekking tot het GEN" (nr. 165)	21
- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accord intervenu au sujet de la SNCB dans le cadre du Comité de concertation" (n° 197)	21	- de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het akkoord over de NMBS dat in het Overlegcomité werd bereikt" (nr. 197)	22
Orateurs: Eric Massin, François-Xavier de Donnée, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Karine Lalieux, Louis Smal, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		Sprekers: Eric Massin, François-Xavier de Donnée, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Karine Lalieux, Louis Smal, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions et interpellation jointes de	36	Samengevoegde vragen en interpellatie van	36
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des vols de jour et de nuit" (n° 19)	36	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de spreiding van de dag- en nachtvluchten" (nr. 19)	36
- M. François-Xavier de Donnée au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le respect de la déclaration gouvernementale concernant la dispersion des vols au départ de Bruxelles-National" (n° 13)	36	- de heer François-Xavier de Donnée tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de naleving van het regeerakkoord met betrekking tot de spreiding van de vluchten vanuit de luchthaven van Zaventem" (nr. 13)	36
- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de dispersion des nuisances sonores autour de Bruxelles-National" (n° 117)	36	- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de geluidsoverlast rond Brussel-Nationaal" (nr. 117)	36
- Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour d'appel relatif à la répartition des vols de nuit" (n° 193)	36	- mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het cassatieberoep tegen het arrest van het Hof van Beroep inzake spreiding van de nachtvluchten" (nr. 193)	36
- Mme Inge Vervotte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la décision de déplacer une série de vols de nuit vers la périphérie est" (n° 194)	36	- mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beslissing om een aantal nachtvluchten naar de oostrand te verplaatsen" (nr. 194)	36
Orateurs: Bart Laeremans, Inge Vervotte, François-Xavier de Donnée, Willy Cortois, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		Sprekers: Bart Laeremans, Inge Vervotte, François-Xavier de Donnée, Willy Cortois, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Questions jointes de	66	Samengevoegde vragen van	66
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "les projets de construction d'un nouvel aéroport (inter)-national" (n° 74)	66	- de heer Bart Laeremans aan de eerste minister over "de plannen voor de bouw van een nieuwe (inter)nationale luchthaven" (nr. 74)	66
- M. Olivier Chastel au premier ministre sur "la déclaration du premier ministre sur la création d'un second aéroport national" (n° 75)	66	- de heer Olivier Chastel aan de eerste minister over "de uitspraken van de eerste minister over de bouw van een tweede nationale luchthaven" (nr. 75)	66
- Mme Inge Vervotte au premier ministre sur "un deuxième Aéroport National" (n° 78)	66	- mevrouw Inge Vervotte aan de eerste minister over "een tweede Nationale Luchthaven" (nr. 78)	66

- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la création d'un nouvel aéroport national à Chièvres" (n° 116)	66	- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "de vestiging van een nieuwe nationale luchthaven in Chièvres" (nr. 116)	66
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "la proposition tendant à permettre à la BIAC d'ouvrir un second siège d'exploitation" (n° 118)	66	- de heer Willy Cortois aan de eerste minister over "het voorstel om BIAC een tweede exploitatiezetel te laten opstarten" (nr. 118)	66
- M. Louis Smal au premier ministre sur "la possibilité de créer un second aéroport national en Belgique" (n° 196)	66	- de heer Louis Smal aan de eerste minister over "de mogelijke opening van een tweede nationale luchthaven in België" (nr. 196)	66
<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Jacqueline Galant, Willy Cortois, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans, Olivier Chastel, Inge Vervotte, Jacqueline Galant, Willy Cortois, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le placement de caméras automatiques dans des conteneurs à déchets" (n° 60)	75	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het plaatsen van onbemande camera's in afvalcontainers" (nr. 60)	75
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

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

du

MERCREDI 01 OCTOBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 01 OKTOBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.18 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

Le **président**: Je comprends parfaitement qu'on pose des questions orales. C'est le droit de chaque parlementaire d'en poser et ils peuvent l'utiliser.

Ik dring erop aan dat men in de toekomst het overladen van de agenda zou proberen te vermijden door wat meer schriftelijke vragen te stellen. Dat zou de zaak misschien vergemakkelijken. Nu kon men niet anders, want wij hebben maandenlang de kans niet gehad om de regering een vraag te stellen.

Je tiens à vous prévenir que l'agenda a changé une fois de plus. En fin de matinée, le premier ministre nous a fait savoir qu'il ne pourrait pas venir.

Hij is weerhouden door de toch vrij ernstige problemen in Limburg. Met uw akkoord stel ik het volgende voor.

Nous commencerons avec le ministre Vande Lanotte jusqu'à seize heures, comme prévu dans l'agenda modifié qui a dû vous être communiqué hier.

Vanaf 16 uur gaan wij verder met minister Bert Anciaux, die ook zal antwoorden op de vragen die bestemd waren voor de eerste minister. Ik had de agenda niet gerespecteerd wat de chronologie betreft wegens het feit dat de eerste minister hier maar één uur kon zijn, namelijk tussen 16 en 17 uur. Aangezien het toch Bert Anciaux is die antwoordt...

J'aimerais rétablir la chronologie, ce qui me semble toujours la façon la plus légitime de travailler. Cela veut dire que nous débiterons en principe à seize heures avec la question n°13 de M. Mortelmans. Viendront ensuite les interpellations prévues au point 14, suite à quoi nous reviendrons au point 13 pour suivre la chronologie, à moins que la commission ne prenne une autre décision dans sa majorité. Ce n'est qu'une proposition. Puisque personne ne s'y oppose, c'est conclu.

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

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

01.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, chers collègues, je reviens à un dossier au sujet duquel je suis déjà intervenu à deux reprises sous la précédente législature, à savoir la scission dans la distribution des annuaires téléphoniques - pages blanches - édités par la société Promedia pour la zone 02.

01.01 Olivier Maingain (MR): Gelet op het groot aantal abonnees in de zone 02 heeft Promedia de telefoongids ontdubbeld. Met als argument dat er weinig gesprekken

Le nombre d'abonnés dans la zone 02 est impressionnant, ce qui justifie la répartition en deux volumes des pages blanches. Cependant, depuis deux années consécutives, un volume sur deux est distribué à Bruxelles. L'explication donnée est la suivante: les habitants du Nord de Bruxelles correspondraient moins téléphoniquement avec les habitants du Sud et dès lors, ils ne devraient pas nécessairement disposer du volume de la partie Sud du pays et inversement.

A mes yeux, cette explication est assez absurde. En effet, sociologiquement, comme vous le savez, la zone 02 recouvre une réalité socio-économique. Cela est tellement absurde que la scission n'existe pas pour les pages jaunes, pages commerciales et ce, certainement à la demande des entreprises et du monde économique. En effet, les deux volumes des pages jaunes couvrent toute la zone 02. En revanche, pour les pages blanches, les abonnés doivent se contenter d'un volume sur deux. Certes, à l'époque, il était possible de demander l'autre volume auprès d'un numéro vert.

Bref, à mes yeux, on contrarie la vie administrative et les facilités dont, notamment les personnes âgées ont besoin en recourant aux pages blanches. Celles-ci reprennent non seulement les numéros des abonnés et personnes privées mais aussi ceux d'un certain nombre de services publics ou privés rendus au plus grand nombre des habitants. Ainsi, lorsqu'une personne veut contacter un hôpital se trouvant dans l'autre volume de la zone 02, aucune raison ne justifie que cette personne ne puisse avoir accès à ce type d'information immédiatement et doive consulter le site internet - modalité pratique pour de nombreuses personnes mais à laquelle tout le monde n'a pas accès, notamment les personnes âgées -. Il est également possible que votre médecin ne se trouve pas dans le bon annuaire téléphonique mais dans l'autre, etc.

Bref, il s'agit là de tracasseries complètement inutiles. J'ai déjà demandé avec insistance un retour à la pratique ancienne, c'est-à-dire distribuer pour une même zone l'ensemble de l'annuaire reprenant tous les abonnés, mais la chose ne semble pas être comprise par la société Promedia.

J'ai aussi relevé dans la dernière édition des annuaires téléphoniques un certain nombre d'erreurs, d'ailleurs de plus en plus courantes chez Promedia: les bureaux de poste bruxellois ne sont mentionnés qu'en langue néerlandaise, ce qui constitue une infraction sur l'emploi des langues en matière administrative, et une absence totale d'informations concernant les administrations communales d'Anderlecht et de Jette, passées en pertes et profits dans la dernière édition.

Ainsi, l'information devient très approximative dans ces annuaires. Qui plus est, lorsqu'elle existe, elle ne bénéficie pas à tous les abonnés. Je me permets donc d'insister pour que cette pratique soit revue.

D'ailleurs, j'aimerais savoir ce qu'il en a été de l'avis du Comité consultatif auprès de l'IBPT, qui a dû donner son avis préalable quant à cette pratique voulue par la société d'édition et de distribution des annuaires téléphoniques. Quelles sont les mesures prises afin de remédier à toutes les erreurs constatées, telles que celles que je viens de vous citer? Quelle est la volonté du ministre en cette affaire qui ne devrait être qu'anecdotique si l'entêtement de l'éditeur des annuaires téléphoniques ne devenait pas tout simplement ridicule?

worden gevoerd tussen het noorden en het zuiden van de zone verspreidt Promedia slechts een van de twee boekdelen onder de cliënten naargelang zij in het noorden of het zuiden van de zone wonen.

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

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

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

Daarnaast staat de telefoongids ook vol fouten. Zo worden de postkantoren enkel in het Nederlands vermeld, wat indruist tegen de wettelijke bepalingen, en worden de gemeentebesturen van Jette en Anderlecht niet vermeld.

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

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

Hoe staat de minister tegenover die praktijken?

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik denk

01.02 **Johan Vande Lanotte**,

dat het in hoofdzaak een beslissing is die op commerciële basis is genomen door een commercieel bedrijf, namelijk Promedia. De beslissing om twee boekdelen te splitsen, is vooral een belangrijke papierbesparing. Het kwam er vooral op aan om te kijken of deze beslissing een groot nadeel is voor de mensen zelf.

We kunnen er heel lang over discussiëren of dit een groot probleem is. Afgaande op de cijfers die Belgacom en Promedia ons geven, stellen we alleen maar vast dat iedereen verwittigd is dat hij via een gratis nummer het andere boekdeel gratis kan krijgen. Dat wordt bekendgemaakt. De mensen weten dat. De mensen die daarvan op dit moment gebruikmaken, zijn bijna onbestaande. Ik meen dat het ongeveer 15 mensen zijn die dat totnogtoe gevraagd hebben. Dat is toch een heel laag aantal. Men moet dat afwegen tegenover het voordeel van één boek dat dan weer veel dikker, moeilijker en zwaarder is. Promedia en Belgacom zeggen hierover dat de keuze om slechts een gesplitst boekdeel uit te geven en te verdelen hun eigenlijk nogal logisch lijkt.

Mijn opmerking daarbij is de vraag of heel dat boek nog veel zin heeft. Men zou eens moeten kijken hoeveel mensen zo'n boek nog gebruiken. Ik zeg dat geheel terzijde. Ik denk dat dit er niet heel veel zijn. Het bestaat echter. Vroeger gebruikte men het veel. Ik denk dat zulke boeken eigenlijk nog heel weinig gebruikt worden. Er bestaan vele modernere manieren die men zou kunnen toepassen. Ik zeg dat allemaal maar terzijde. Ik weet echter niet of dat het meest klantvriendelijke middel is. Men gebruikt het sinds jaar en dag. In Brussel heeft men het boek gesplitst. Men kan het gratis krijgen. Dat is geen enkel probleem. Er zijn er voldoende. Er is bijna niemand die het vraagt. Ik meen dat het ongeveer 15 mensen zijn die het vragen. Dat zegt toch ook wat over de noodzaak. We gaan niet voor die 15 mensen 500.000 extra exemplaren verspreiden.

Dat is dus hun standpunt over de prijzen. Dertien mensen hebben een exemplaar gevraagd.

Wat de fouten betreft, hebt u wel een punt. Er komen geregeld fouten voor. Daarom werd een afspraak gemaakt met het BIPT om de zaak systematisch aan te pakken zodat klachten kunnen worden geuit. Bovendien brengt men zo kwaliteitsparameters voor de uitgaven naar voor. Het opduiken van fouten lijkt me inderdaad meer storend. Als men iets uitgeeft, moet men het proberen juist te doen.

Ik stel voor dat u de concrete voorbeelden overmaakt, niet alleen om de fouten recht te zetten, maar ook om de oorzaak van dergelijke fouten na te gaan. Inderdaad, als twee gemeentebesturen niet in de uitgave staan, dan is dat een vrij belangrijke fout. Als er een boek wordt uitgegeven en je staat er niet in, dan is dat compleet naast de kwestie. Men zou dus over een systeem moeten beschikken waardoor de klachtenbehandeling via het BIPT kan worden gegarandeerd.

Het tweede punt dat u aanhaalde, met name de foutenmelding, is dus zeer belangrijk. Wat betreft het eerste punt is de reactie van degenen die het tweede deel kunnen bestellen dermate laag dat het weinig nut heeft om van bij het begin het "grote boek" te verspreiden. De beslissing van Promedia om dat niet meer rond te delen wordt volgens mij bevestigd door het feit dat weinigen het nog nuttig vinden.

Dat is wat ik vandaag over de zaak kan zeggen.

01.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je connais

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

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

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

01.03 Olivier Maingain (MR):

l'entêtement de l'IBPT et de Promedia à ne pas vouloir revoir cette pratique.

Premièrement, les moyens techniques modernes. Mais, à ce compte-là, ne distribuons plus d'annuaire téléphonique puisqu'il suffirait pour tout le monde de consulter le site internet! Fondamentalement, on sait très bien que certaines personnes, dont notamment des personnes âgées, ne disposent pas de ce type de moyens, même si beaucoup les découvrent avec plaisir.

Deuxièmement, une quinzaine de personnes seulement auraient demandé, en appelant le numéro vert ou en utilisant d'autres voies, à recevoir le deuxième volume. Je me permets d'être étonné. Moi-même, j'ai envoyé à Promedia et à votre prédécesseur une pétition signée par près de 2.000 personnes par laquelle ces personnes demandaient à recevoir le deuxième volume. Donc dire que la demande est faible ...! Je suis prêt à refaire l'opération dans les rues de Bruxelles à tout moment. J'obtiendrai sans difficulté la protestation de très nombreuses personnes qui souhaitent avoir les deux volumes.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il s'agit de 0,72% mais j'ignore le nombre de personnes qui l'ont demandé. Cela représente 0,72% sur un million.

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

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Effectivement, je me suis trompé.

01.07 Olivier Maingain (MR): C'est déjà 1%.

01.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, 0,72%!

01.09 Olivier Maingain (MR): Evidemment, par définition, les gens n'ont pas nécessairement le temps ou la capacité de réagir. Déjà, il faut savoir que le téléphone vert existe. Je mets au défi le Bruxellois moyen de répondre à la question: "Je n'ai pas reçu le deuxième volume, à qui dois-je m'adresser?". Il n'en sait strictement rien!

De plus, il doit peut-être posséder le volume dans lequel figure le numéro vert. Qui sait si dans le volume qu'il a reçu, figure ce numéro. Tout est possible. Donc, sans information, il est plus difficile de réagir! Je répète qu'il doit peut-être disposer de l'autre volume pour avoir le numéro vert. Fondamentalement, cette pratique n'est évidemment pas très utile.

Pourquoi faire à Bruxelles une exception que l'on ne fait pas dans d'autres zones téléphoniques? Je continue à penser que l'on contrarie vraiment les gens pour le plaisir alors que la qualité du service public, c'est de donner l'information.

De deux choses l'une: soit on considère que les annuaires téléphoniques ne sont plus nécessaires, on les supprime et on généralise un autre mode de communication; soit, on considère que les annuaires téléphoniques sont encore utiles et on les maintient, en termes d'information pour tous les citoyens, sans distinction. Selon moi, ce serait beaucoup plus intelligent.

Je crois que je vais devoir reprendre mon bâton de pèlerin et refaire des pétitions pour amener l'administration concernée à faire preuve d'un peu

Het is alom geweten dat het BIPT en Promedia weinig geneigd zijn de bestaande procedures te veranderen.

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

Ik diende zelf een petitie met 2.000 handtekeningen in, met de vraag de twee delen van de gids te bezorgen. Het verwondert me dan ook dat hier gezegd wordt dat slechts 15 mensen daarom zouden hebben verzocht.

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

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

01.06 Minister Johan Vande Lanotte: Ik heb me vergist.

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

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

plus de volonté de dialogue avec les citoyens.

01.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Maingain, le ministre responsable des entreprises ne peut plus être responsable pour le régulateur. Nous avons dû opérer une scission. Si vous voulez une modification, cela fait partie des compétences de Mme Moerman.

01.10 Minister Johan Vande Lanotte: Nu begeeft u zich op het bevoegdheidssterrein van minister Moerman.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions et interpellation jointes de

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

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

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

02 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van de priorzegel" (nr. 56)**

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

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

02.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, alors que l'entreprise publique autonome La Poste sort d'une période estivale socialement agitée, son ministre de tutelle, en l'occurrence vous, a annoncé, à la fin des congés, la suppression, à terme, du service Prior proposé par l'entreprise voici à peine neuf mois.

On peut effectivement s'étonner, alors que la mise en œuvre de ce service a été et reste plus que délicate et fort peu satisfaisante, que des instructions soient données pour généraliser ce service. Cette annonce est-elle vraiment de nature à apaiser le personnel, qui a d'ailleurs été le premier à s'élever contre le système Prior?

Si l'on peut se réjouir de voir La Poste augmenter la qualité de ses services - c'est la moindre des choses – encore faut-il en passer par l'abandon d'un service non-prioritaire, notre ancien tarif "imprimés", qui entraînera inévitablement un nivellement des tarifs vers le haut et donc une augmentation?

Une telle mesure ne risque-t-elle pas, d'ailleurs, d'affaiblir La Poste dans un marché ouvert à la concurrence où les concurrents immédiats - souvent les voisins français, allemands, hollandais - récupéreront les parts de marché des courriers non-prioritaires abandonnées par l'opérateur postal belge?

En dehors du terme de trois ans nécessaire à la construction des nouveaux centres de tri postaux, quelles sont les autres ressources financières et humaines qui devront être mobilisées pour la réussite de la généralisation à 95% du J+1?

Quelle sera la part de l'actionnaire public sur le plan des moyens budgétaires?

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik hoop dat u het voorbeeld van de heer Chastel volgt inzake de tijd.

02.02 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn excuses voor mijn vele vragen. maar het is de eerste keer dat ik de minister

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

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

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

terugzie.

De **voorzitter**: Niemand wordt persoonlijk geïnviseerd. Het is geen probleem. Het is uw recht en het blijft uw recht.

02.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, er vonden heel wat gebeurtenissen plaats tijdens de laatste maanden. Sta mij toe een korte chronologie te geven. Ik denk dat dit belangrijk is omdat ik sindsdien niet meer de kans heb gehad om daarover vragen te kunnen stellen.

Tijdens de onderhandelingen van het regeerakkoord werd gezwegen over De Post. Het was muisstil over De Post. Er was geen enkel probleem. Ik herinner mij het interview waarin de bedrijfsleider verklaarde dat er een normale bedrijfsvoering was en dat er geen enkel probleem was bij De Post. In het regeerakkoord werd opgenomen dat er 300 miljoen euro voor De Post werd uitgetrokken. Dat bedrag was eigenlijk in de vorige legislatuur voorzien, maar het wordt pas in deze legislatuur uitgevoerd. Wij moeten echter vaststellen dat de minister na het regeerakkoord met onder meer de vakbonden vergadert. De indruk die wij daarvan in de media kregen, was dat na één week onderhandelingen een sociaal akkoord werd gesloten tot 2004. Klein detail is dat niet alle drie partners hun akkoord hierover hebben gegeven, wat mijns inziens in een overheidsbedrijf niet zo evident is. Kort daarna werd in alle media door de minister verklaard dat er geen naakte ontslagen zullen volgen, noch in De Post, noch in de NMBS. Ondertussen konden wij in de media ook lezen – al mijn informatie komt immers uit de media – dat de minister ook een brief naar de raad van bestuur heeft gestuurd met de wens om toch tegen 2004 – dat is ook de einddatum van het sociaal akkoord – een financieel evenwicht te creëren.

Het vreemde is dat na het regeerakkoord – maar ook na het sociaal akkoord – topman Johnny Thijs naar buiten komt met het alarmerend bericht in alle kranten en alle media dat De Post zal verdwijnen indien er niet ernstig wordt ingegrepen.

Ik kom tot de essentie van mijn vraag. Ik spreek over de dualiteit die ik constant merk in het dossier. Enerzijds doet men tegenover het bedrijf en de sociale onderhandelingen alsof er niets aan de hand is – business as usual – en anderzijds wordt er voor de buitenwereld alarmerende taal gesproken. Men heeft het over crisis, drama en zelf de woorden "sociaal bloedbad" worden in de mond genomen.

Dat is nog niet alles. Een tijdje later krijgen we ook te horen dat de minister wenst dat de dienstverlening verbetert. Wij zijn daar zeker en vast voorstander van. Hij uit ook de wens dat binnen de drie jaar de priorzegel zal worden afgeschaft. Ondertussen kunnen we opnieuw verklaringen van de heer Thijs lezen, die zegt dat hij de minister heeft gehoord, dat hij de minister zeker en vast begrijpt en dat hij geen enkel argument heeft om hem tegen te spreken, maar tussen de lijnen laat hij eigenlijk verstaan dat hij dit een goed systeem vindt en dat hij toch zoekt naar een of andere manier om het, bijvoorbeeld voor bedrijven, voort te zetten.

Uiteindelijk rijst de vraag naar de constante dualiteit in dit dossier tussen de verklaringen van de minister en de verklaringen van de heer Thijs. Ik heb in andere artikelen gelezen dat ook Pierre Klees bepaalde uitspraken doet. Hoe ziet de minister de taakverdeling tussen de bestuursorganen en de minister zelf? Wat is zijn idee over de invulling van de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven? Als we verder

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

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

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

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

beschouwen dat de priorzegel in de vorige legislatuur werd ingevoerd omdat men meer inkomsten nodig had en de minister nu verklaart dat hij de priorzegel wil afschaffen – en daaraan toevoegt dat de prijsbepaling nog niet vastligt en hoogstwaarschijnlijk tussen de twee zal uitkomen –, kunnen we de vraag stellen wie uiteindelijk voor die kosten zal opdraaien. Wie A zegt, moet ook B zeggen.

Immers, wanneer we de kostenstructuur van De Post bekijken, zien we dat de kosten 2% sneller stijgen dan de inkomsten. Men kan dus opnieuw een inkomstenverlies vermijden.

Betekent dit dat de herinvoering van het lagere drukwerktarief, dat belangrijk was voor verenigingen, in de toekomst niet meer zal kunnen? Zal daarvoor dan ook in een prijsverhoging worden voorzien?

Ik heb nog een vraag op organisatorisch vlak. Wat zijn de gevolgen van de afschaffing van de priorzegel voor de organisatie van De Post? Moet er dan meer nachtwerk komen? Ik hoorde de heer Thys immers verklaren dat het systeem van prior en niet-prior uiteindelijk alles te maken had met nacht- en dagwerk. Moet er in bijkomende machines worden voorzien in de sorteercentra om de piekvolumes te verwerken?

Ten slotte, wat is het kostenplaatje van deze maatregel en wie zal daarvoor opdraaien?

02.04 **Louis Smal** (cdH): Monsieur le président, je vais me limiter à poser mes questions au ministre pour gagner du temps. Je ne reviendrai pas sur la décision qui avait été prise à l'époque de la création du timbre Prior.

Les statistiques nous apprennent que l'année 1997 a connu la performance J+1 la plus remarquable: 95% du courrier. C'est donc davantage que le pourcentage de performance exigé par le contrat de gestion en vigueur à l'époque. Or, depuis 1998, nous avons observé une dégradation graduelle de l'efficacité de l'acheminement. Comment expliquez-vous, monsieur le ministre, que La Poste ait pu enregistrer, au cours du premier semestre 2003, la triste performance de 83 % pour la distribution du courrier Prior?

Monsieur le ministre, quelle est la part actuelle respective des envois Prior et non Prior? Quelle est l'évolution de ces parts depuis l'instauration du Prior? Quelles sont les recettes correspondantes?

Monsieur le ministre, vous souhaitez supprimer le régime Prior d'ici trois ans. Pourquoi ce délai? Avez-vous voulu faire coïncider ce changement avec les négociations du quatrième contrat de gestion? Si vous êtes convaincu de la nécessité de supprimer le timbre Prior, pourquoi ne pas anticiper? Comptez-vous intégrer l'interdiction du système Prior dans le contrat de gestion actuel? A quelle hauteur l'Etat évalue-t-il la compensation financière pour cette mission de service public enfin restaurée?

Quelles seront les conséquences de la suppression du timbre Prior pour le client de La Poste? Quel tarif sera dorénavant pratiqué pour l'acheminement du courrier: celui du Prior ou celui moins coûteux demandé aujourd'hui pour l'acheminement du courrier non Prior?

Quelles seront les conséquences de la suppression du timbre Prior sur l'organisation même de La Poste? Corrélativement à votre proposition, envisagez-vous l'évaluation et des modifications structurelles dans l'organisation des levées. l'acheminement du courrier vers les centres

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

Kunt u ons het aandeel van de Prior en de niet-Prior zendingen evenals de evolutie van beide aandelen sedert de invoering ervan meedelen en welke inkomsten gaan hiermee gepaard?

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

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

de tri, le nombre de centres de tri, leur mode de fonctionnement, les tournées des facteurs et, plus généralement, dans toute l'organisation du travail?

La Poste est contrainte de remplir seule et à perte certaines obligations relevant des missions de service public. Ces obligations représentent une perte de quelque 50 millions par an. Quand l'État compte-t-il enfin compenser exactement la prise en charge par La Poste des missions de service public dont il exige pourtant l'exécution dans le cadre de l'actuel contrat de gestion?

Monsieur le président, je crois avoir respecté mon temps de parole.

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

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

Le **président**: En effet, monsieur Smal, personne ne pourra vous faire de reproche à ce sujet.

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais répondre point par point aux questions mais j'aimerais réagir auparavant à l'historique dressé par Mme Vervotte.

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre:

Mevrouw Vervotte, u las ongetwijfeld een andere pers en u ontving wellicht een andere agenda dan ik. Als men immers netjes uitschrijft wat u gezegd heeft, weet ik niet hoe u uw uitspraken kunt samenvoegen. Ik zal het met enkele voorbeelden staven.

Mme Vervotte ne considère manifestement pas les choses comme moi.

U zegt: "Plots zegt de minister: "Er zullen geen naakte ontslagen zijn in de Post."". Het akkoord over het afvloeien van ongeveer 8.000 personen, zonder dat er naakte ontslagen vallen, werd in januari 2000 ondertekend en ter informatie overgemaakt aan alle leden van de vakbeweging. Ik heb dat niet uitgevonden. Het is gewoon iets wat men toen heeft besproken. De vakbonden gaan er dit ogenblik nog altijd vanuit dat volgens dat plan wordt gewerkt. Er werd afgesproken dat tot afvloeiingen, rekruteringen en arbeidsvermindering zou worden overgegaan, maar dat er geen naakte ontslagen zouden vallen. Dat akkoord dateert van januari 2000.

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

Het enige wat ik deed was herhalen wat het akkoord inhield, wetende dat de natuurlijke afvloeiingen bij de Post heel groot zijn en eveneens wetende dat niemand ooit heeft gezegd dat er personen zouden moeten worden afgedankt. Dat heeft de directie nooit gevraagd. De vakbonden hebben evenmin ooit erkend dat er afdankingen zouden moeten gebeuren. Uit de cijfers blijkt bovendien dat afdankingen niet nodig zijn. Ik kan toch moeilijk verklaren dat er per se mensen moeten worden ontslagen, terwijl men nu al voerspelt dat in de loop van de komende vier jaar een aantal aanwervingen zullen moeten gebeuren om alsnog het afgesproken aantal effectieven te bereiken.

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

Is dat een goed-nieuwsshow, zoals u suggereert? Het is gewoon wat werd afgesproken en wat iedereen bij de Post weet en wat eigenlijk berust op een stilzwijgend akkoord tussen de directie en de vakbonden.

U had het over het deficit, het sociaal akkoord en de Priorzegel. U zei dat er aanvankelijk een sociaal akkoord was, dat een week later werd verklaard dat er geen deficit mag zijn en dat men daarna met de Priorzegel voor de dag kwam. Dat is echter niet juist; zo verliepen de zaken niet.

Er is een gesprek geweest met de directie, en die heeft ons gezegd dat er een vraag was van de vakbonden voor een CAO en dat de raad van bestuur van De Post het heel moeilijk vond om een CAO te sluiten.

wetende dat er een tekort is, ook volgend jaar. De directie van De Post heeft het standpunt gevraagd van de minister over dit probleem. Ik heb niet gevraagd om daarover per se een standpunt in te nemen, maar de voorzitter en de afgevaardigde bestuurder hebben gezegd: "De raad van bestuur vraagt het standpunt van de minister daarover".

Ik heb hen geantwoord dat een sociaal akkoord naar mijn oordeel nodig was, maar dat men ook moest weten dat men zo vlug mogelijk, en liefst in 2004, een evenwicht moet bereiken. Voor het sociaal akkoord is gesloten, is dat ook aan de vakbonden meegedeeld. Het is niet zo dat ze dat achteraf hebben ontdekt. Zij wisten dat vóór ze het akkoord sloten en bovendien staat er expliciet in het akkoord dat men daarnaar zal streven.

Ik denk dus niet dat daar enig onderscheid in communicatie is geweest. Het is juist dat de heer Thijs dat zeer moeilijk vindt. Ik denk ook dat hij daarin gelijk heeft, maar hij heeft gezegd: "Ik ga daarvoor mijn uiterste beste doen, zonder dat wij de modernisering van De Post mogen laten stilvallen". Ik respecteer dat standpunt en wij gaan de komende weken proberen die zeer moeilijke taak – zo goed als mogelijk een evenwicht bereiken in 2004 – te realiseren.

Er is tussen de heer Thijs en mij geen enkel probleem. Het is een heel moeilijke opdracht, maar men weet waar men voor staat.

Concernant Prior, certaines choses m'ont échappé et j'ai été surpris par certaines réactions: notamment, il me semble que le Parlement sait à quoi s'en tenir.

En effet, qu'impose le contrat de gestion de La Poste? Je vais littéralement répéter ce qu'il contient: l'Etat paiera pour un service universel de La Poste un certain montant; en contrepartie, La Poste évoluera vers un système qui, dans trois ans, permettra de distribuer à 95 % le courrier en J+1.

Au début de l'initiative Prior, une proposition a été soumise au gouvernement de modifier le contrat de gestion; il l'a refusée. Entre-temps, des élections se sont déroulées. Que peut faire maintenant le ministre de tutelle sinon respecter le contrat de gestion tel quel.

Evidemment, beaucoup de questions se posent, mais je vous donne la principale: n'est-il pas normal de respecter le contrat de gestion pour lequel nous payons? Nous avons conclu un accord et je demande ni plus ni moins que le respect de ce contrat.

Nous verrons ce qui se passe dans les trois ans. Pourquoi ce délai? Parce que je suis un homme trop raisonnable, c'est bien connu. Mais j'insiste sur le fait que le contrat de gestion prévoit 2006 comme date extrême pour parvenir à ces 95 %.

Il faut remarquer une petite confusion: dans les chiffres de 1997, la méthodologie de calcul de J+1 était un peu plus facile. C'était une très bonne performance, c'est évident, mais on ne peut pas faire de comparaison avec cette époque. La méthodologie pour la mesure des performances est différente actuellement, elle est beaucoup plus sévère.

Sur le fond, à présent: quel est le grand problème, d'après moi, concernant Prior?

A mon avis, le grand problème vient du fait qu'on fait croire aux personnes qu'un résultat n'est possible que contre paiement. Les gens

Wat Prior betreft, ben ik verbaasd door de reacties. Er werd een beheerscontract met De Post gesloten. De Staat zal betalen voor een universele dienstverlening en De Post moet de nodige maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat over drie jaar 95% van de verzendingen de dag na verzending ter bestemming zijn. Nu wordt met de Prior-zegel een wijziging van het beheerscontract voorgesteld. De regering wil echter dat het beheerscontract wordt nageleefd.

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

Met Prior is er ten gronde een probleem: men leat de mensen uit

paient pour ce service et le résultat ne suit pas!

Une différenciation sera-t-elle opérée pour les grands clients comme les entreprises? Depuis toujours, des accords spécifiques sont pris avec les grandes entreprises, celles-ci bénéficiant d'un traitement différent. Cela ne me gêne pas. Ces pratiques sont en cours depuis longtemps avec des partenaires importants. Mais lorsqu'on veut un service universel fiable, la moindre des choses est de respecter le service tel qu'il a été présenté. Or, avec le Prior, je ne peux que constater que ni le service Prior ni le service non prioritaire ne sont conformes aux modalités annoncées.

En l'absence de réaction de ma part, vous m'auriez certainement et à juste titre interrogé en ce début d'année parlementaire sur mes intentions au sujet du système Prior qui ne fonctionne pas correctement. Car annoncer un coût pour un produit précis sans le fournir, qu'il s'agisse de La Poste ou du magasin du coin, ce n'est pas faisable.

Aussi, ai-je demandé à La Poste de me présenter un plan pratique pour honorer le contrat de gestion et examiner les adaptations nécessaires. Le service rendu est, en effet, très important, car 60 % des gens utilisent actuellement le service Prior. Ce chiffre est très élevé, car les envois autrefois dits "imprimés" sont aujourd'hui expédiés sous la formule non Prior. Cela signifie que ceux qui utilisent La Poste pour les envois courants utilisent Prior aussi, ce qui prouve, si l'on en doutait encore, que cela répond à un souhait de la population.

Entre La Poste "régulière" et les imprimés, la plupart des gens ont choisi. Le client a fait savoir que c'était un élément important pour lui. Une différenciation est-elle possible? Oui, mais à la hausse. Si l'on veut agir plus rapidement, effectuer des distributions pendant la nuit, etc., ce qui n'est pas le cas pour l'instant, c'est une différenciation dont La Poste peut décider. Mais l'Etat paie actuellement pour le service universel, à savoir la distribution du courrier le lendemain du jour où il a été posté, soit J+1. C'est le système auquel nous devons revenir. C'est la logique même d'un contrat de gestion. Des mesures de transition sont-elles nécessaires avant d'en arriver à une réorganisation totale? Je suis prêt à écouter toutes les suggestions. Nous allons présenter, si nécessaire, un amendement au contrat de gestion, mais en gardant clairement à l'esprit que les promesses doivent être tenues. Le respect de la parole donnée est ce qui importe le plus. Pour le reste, nous serons attentifs aux propos que tiendra La Poste. Quel sera le coût de l'opération? C'est une question légitime, mais quand nous signons un contrat, nous devons le respecter, me semble-t-il.

On dit que cela va coûter plus cher mais ce n'est pas moi qui ai signé ce contrat de gestion, c'est l'ensemble des responsables. On peut raisonnablement se demander pourquoi on n'exécute pas le contrat. Nous devons avoir une discussion à ce sujet. Je ne veux pas imposer quoi que ce soit. Je veux bien tenir compte des difficultés présentes, mais le futur contrat devra être respecté. Je ne peux plus vivre dans une situation où l'écart se creuse entre le contrat et la réalité de terrain. Ce n'est ni sain ni défendable. C'est ce qui justifie mon intervention, parce que je pensais que c'était nécessaire. J'agis aussi en tant que représentant de l'actionnaire Etat, en tant que client qui paie pour ce service et je suis en droit de le recevoir.

Le déficit est une option. Je suis d'accord avec M. Thijs qui m'a dit que c'était un objectif ambitieux mais qu'il allait faire tout son possible afin d'y arriver. Et je respecte ce qu'il m'a dit. On ne peut pas le faire de manière artificielle car on élimine un investissement. on est tout de

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

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

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

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

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

suite à l'équilibre et on n'aura pas préparé l'avenir.

worden nageleefd.

Auparavant, il n'y a jamais eu de déficit à La Poste et c'est la troisième année qu'il y en a un. Il faut que cela cesse, les gens ne peuvent garder leur confiance lorsque, chaque année, on est en déficit. Cela vaut aussi bien pour les employés que pour les clients. Je ne veux pas me retrouver dans une situation identique à celle de la SNCB.

J'attends maintenant une proposition de La Poste. Elle veut garder une différence au niveau des entreprises avec lesquelles elle a des accords spécifiques et cela ne me gêne pas. L'accord que nous trouverons doit être repris dans le contrat de gestion, que le parlement approuvera, afin qu'il devienne une réalité sur le terrain.

02.06 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je pense que depuis l'introduction du système Prior, il y a une véritable confusion sur la performance de l'entreprise puisque maintenant on la calcule sur les timbres Prior alors qu'avant on la calculait sur le système unique de distribution postale. Cela amplifie le malaise qualitatif de la distribution du courrier aujourd'hui puisque non seulement les performances sont mauvaises mais elles le sont sur 60% du courrier, vous venez de le dire. 60% c'est important, cela veut dire que les gens sont attachés au service qualitatif de La Poste. Je pense qu'à ce titre, vous avez eu raison de dire que le contrat de gestion c'est le contrat de gestion, La Poste s'est engagée, l'Etat paye pour ce service. Je pense qu'il faut revenir vers des exigences qualitatives beaucoup plus importantes. Nous devons garantir à nos concitoyens cette qualité du service de distribution. Ce n'est certainement pas une bonne image que La Poste donne d'elle aujourd'hui et dans le contexte européen que nous connaissons, ce n'est pas une bonne chose.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait qu'inévitablement, le coût pour le citoyen augmente. Quand on a inventé le système Prior il y a quelques mois, tout le monde a bien compris que pour être distribué ou avoir la chance d'être distribué en J+1 cela coûtait plus cher que la veille. On est donc allé vers une augmentation des coûts pour les utilisateurs.

J'ai une dernière requête à vous adresser. Vous évoquez la possibilité de revoir le contrat de gestion, vous êtes ouvert à la discussion avec les responsables de La Poste, et je trouve cela très bien. Mais je voudrais que la commission de l'Infrastructure soit tenue au courant de ces discussions et que, le cas échéant, vous veniez devant elle pour en discuter.

Le **président**: C'est une suggestion que je peux reprendre au nom de toute la commission. Je la soumettrai au ministre.

Mijnheer de minister, ik kan mij moeilijk inbeelden dat u daartegen bezwaar zou hebben?

02.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik heb begrepen dat ik hier toch elke week de hele dinsdag zal aanwezig zijn.

De **voorzitter**: Dat is het noodlot.

02.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Vindt de commissievergadering telkens op dinsdag plaats?

De **voorzitter**: In principe zal dat op woensdag zijn.

02.06 **Olivier Chastel (MR):** Ik dank u voor uw antwoord. Er heerst onduidelijkheid over de berekening van de prestaties van het bedrijf. De resultaten zijn slecht voor 60% van de postbedeling. De heer Vande Lanotte heeft gelijk wanneer hij stelt dat het beheerscontract belangrijk is en hij terugkomt op kwalitatieve eisen. Het imago van De Post stelt thans in de Europese context niet veel voor.

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

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

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

02.09 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dan heb ik een probleem. Ik geef namelijk les op woensdagavond.

De **voorzitter**: Het is misschien een goed argument voor deze commissie dat u 's avonds les moet geven.

02.10 **Louis Smal** (cdH): Monsieur le président, je voudrais encore faire deux petites réflexions. Premièrement, c'est quand même l'Etat qui est actionnaire principal de La Poste. L'Etat respecte-t-il vraiment ses engagements en tant qu'actionnaire?

02.10 **Louis Smal** (cdH): Komt de Staat zijn verbintenissen als hoofdaandeelhouder van De Post na?

02.11 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Pour le moment, oui.

02.12 **Louis Smal** (cdH): Selon certaines informations, il y a des retards qui sont ... Expliquez-vous à ce propos! Expliquez-moi afin que je comprenne!

02.12 **Louis Smal** (cdH): En heeft men het werk zodanig georganiseerd dat Prior, een nieuw product waarvoor de consument betaalt, op een degelijke manier wordt gecommercialiseerd?

Deuxièmement, comme vous l'avez dit, quand on a créé le Prior, on a créé un certain produit. Mais dans une entreprise, quand on crée un nouveau produit, il est clair que l'on met en place une organisation du travail pour que le produit qui va sortir soit celui que le consommateur va payer. Or, en l'occurrence, je constate qu'avec le Prior, l'organisation du travail n'a pas répondu à la décision qui a été prise de créer ce nouveau produit.

C'est tout de même la direction de La Poste qui est responsable de l'organisation du travail; ce n'est pas le petit facteur qui va distribuer le courrier. C'est l'ensemble des cadres de La Poste qui doit s'organiser pour que le courrier arrive à temps. Sera-t-il prévu dans le nouveau contrat de gestion ou dans les prochaines négociations que vous mènerez avec la direction de La Poste de devoir respecter les décisions et les orientations prises?

02.13 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je vais répondre à la question sur les obligations car je n'y avais pas encore répondu. L'obligation était d'augmenter le capital de 300 millions, ce qui est en cours d'exécution, et de payer le montant fixé par le contrat de gestion, ce que nous allons faire. Il y a une discussion sur 270 millions d'euros depuis longtemps, mais elle n'est pas de notre chef. On a établi un nouveau contrat, voici un an je pense, dans lequel on ne dit plus qu'on paiera ces 270 millions d'euros. Nous y avons précisé le montant à payer et la capitalisation. Quand vous signez un accord avec quelqu'un, vous ne pouvez pas dire le lendemain que vous avez oublié d'y inclure quelque chose. En tant que ministre du Budget, j'ai toujours dit que ce qui était signé était signé et que ce qui ne l'était pas ne l'est pas. En tant que ministre de tutelle, je vous dis la même chose. On conclut un accord et on le respecte; on ne revient pas par la suite avec ce qu'on a oublié. J'ai été clair avec les syndicats comme avec la direction. J'ai répondu que les 270 millions dataient d'avant le contrat de gestion et qu'ils n'existaient donc plus.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik moet mij verontschuldigen, want u had het woord moeten krijgen vóór de heer Smal. U hebt ook recht op een repliek.

02.14 **Inge Vervotte** (CD&V): Geen enkel probleem. Ik wou toch even reageren op de chronologie van de feiten. Ik lees wel eens in de media, want dat is mijn enigste bron van informatie. U zult daar blijvend mee geconfronteerd worden. Het enige dat ik daarvan onthoud, is dat u bevestigt – en dat doet mij plezier – dat er geen enkel probleem is voor het personeel en dat er in de toekomst zelfs zal moeten worden aangeworven.

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

02.15 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat hebt u gezegd. Dit is heel merkwaardig. Als ik zeg dat er geen naakte ontslagen zullen komen, zegt u dat er geen enkel probleem is voor het personeel. Heb ik dat gezegd? Neen. Wanneer ik zeg dat er geen naakte ontslagen zullen zijn, concludeert u daaruit dat er geen enkel probleem zal zijn voor het personeel.

02.16 Inge Vervotte (CD&V): Ik kan misschien mijn redenering verder uitbouwen.

02.17 Minister **Johan Vande Lanotte**: U verwijt ons dat wij een "goed-nieuwsshow" brengen maar u doet dat.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u moet mevrouw Vervotte nu ook niet gaan verwijten dat ze te positief is.

02.18 Inge Vervotte (CD&V): Ik zal mijn redenering misschien verder uitbouwen, want als ik verwijs naar aanwervingen verwijs ik ook naar ontslagen. Dit lijkt mij een logisch gevolg.

Er is een element dat we niet onder ogen kunnen zien, namelijk dat er onderhandelingen waren. Deze onderhandelingen waren volgens mij zeer belangrijk. Deze onderhandelingen waren ook aangekondigd. In het regeerakkoord was er in 300 miljoen euro voorzien voor deze onderhandelingen. Men heeft telkens opnieuw verwezen naar herstructureringen en modernisering die hoogstnoodzakelijk waren om de overleving van het bedrijf veilig te stellen. Ik heb vastgesteld dat men op een week rond was met de onderhandelingen ook al was dit niet met alle sociale partners. Voor de sociale rust op het terrein lijkt mij dit geen goede zaak. Ik heb dan ook vragen bij de consequenties van dit alles.

Als men de dienstverlening van een bedrijf wil verbeteren – dit moet ook gebeuren, daarover lijkt iedereen het eens – dan is de eerste prioriteit een gezond, coherent en consequent beleid voeren in het bedrijf. We hebben kunnen vaststellen dat de regering zich daarin mengt. Ik denk bijvoorbeeld aan de priorzegel die eerst wordt ingevoerd en getolereerd en daarna wordt afgevoerd, aan bedragen die niet worden betaald maar doorgeschoven. Dit lijkt mij een belangrijke oorzaak voor de mank lopende dienstverlening. Men heeft die belangrijke onderhandelingen laten schieten en dit zal op termijn als een boemerang terugkeren in het gezicht van iedereen.

02.19 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dit is echt het verdraaien van de waarheid. De vakbonden hebben gevraagd om de verschillende onderhandelingen in verschillende onderdelen aan te pakken en de directie heeft daarmee ingestemd. Er zijn onderhandelingen over de CAO's die al lang hadden moeten plaatsvinden. Daarnaast zijn er onderhandelingen over de tweede ronde en de herstructurering. De drie vakbonden hebben dit expliciet gevraagd en dit werd ook toegestaan. Eerst zal worden onderhandeld over de CAO's, dan over de tweede ronde en ten slotte over de herstructurering. Men heeft die onderhandelingen niet laten schieten. Dat is niet juist. Men heeft de onderhandelingen gewoon opgesplitst en dit ook op vraag van de sociale partners. Het enige probleem is dat een van de sociale partners halfweg heeft gezegd dat zij niet meer kwamen. Nadien hebben zij moeten vaststellen dat er een akkoord werd bereikt. Dit is echter hun probleem. Als een van de partners zegt dat zij niet meer komen dan moet men niet stoppen met praten als de anderen wel voortdoen. De splitsing van thema's is een afspraak tussen de directie en de vakbonden om op die manier stap voor stap vooruit te gaan. Men heeft niets laten schieten want deze splitsing werd in sociaal akkoord

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

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

02.19 **Johan Vande Lanotte**, ministre: C'est faux. Ce sont les syndicats qui ont réclamé la séparation des négociations en plusieurs volets et la direction a satisfait à cette demande. La scission souhaitée a été inscrite dans un accord social. Les négociations ont d'abord porté sur la CCT, puis sur la deuxième tournée et enfin sur la restructuration. Les négociations n'ont pas été abandonnées mais un des partenaires a quitté la table au milieu de la discussion.

afgesproken.

De **voorzitter**: Ik zal de minister eraan herinneren dat bij een vraag er normaal na de vraag het antwoord komt en dan een repliek. De minister heeft in zijn vurigheid geantwoord en kan niet anders dan heel kort nog eens het woord te geven aan mevrouw Vervotte.

02.20 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, dat is juist. Wie de vraag stelt, moet altijd het laatste woord krijgen. Zo moet dat zijn.

02.21 **Inge Vervotte** (CD&V): Ik kan alleen maar vaststellen dat er een sociaal akkoord bestaat tot 2004. We zullen inderdaad zien of die andere onderhandelingen zullen worden gevoerd, hoe snel dat zal gebeuren en wanneer de resultaten daarvan bekend zullen zijn. Mijnheer de minister, ik ben even hoopvol gestemd als u.

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

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

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

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

03.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la fin du mois d'août, la presse évoquait la possibilité pour Belgacom de modifier son service de renseignements téléphoniques. Il faut savoir qu'actuellement l'appel vers le 1307, auquel répondent des opérateurs ou des opératrices, est facturé 1,12€ TVA comprise, pour deux recherches par appel. Le coût de ce service semble trop élevé par rapport à ce que les concurrents de Belgacom seraient en mesure de proposer. C'est pourquoi l'entreprise publique envisagerait une robotisation de son service 1307. La technologie des serveurs vocaux, déjà complètement opérationnelle dans les pays scandinaves, serait de nature à réduire sensiblement les coûts de personnel de ce service. Même si Belgacom n'a pas voulu le confirmer, des tests seraient programmés pour cet automne et la date de juin 2004 est d'ores et déjà annoncée pour l'adoption de ce nouveau service. Qu'en est-il exactement des projets de Belgacom en la matière? Le recours à des serveurs vocaux exclura-t-il le service par des opérateurs ou les deux pratiques se poursuivront-elles conjointement et peut-être à des tarifs différents? En fait, pouvez-vous nous confirmer le calendrier prévisionnel, à savoir des tests à la fin de l'année 2003 et une mise en service programmée pour 2004?

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

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je pense qu'il y a eu une légère confusion. Il est clair que Belgacom souhaite ajouter au service actuel un service automatisé qui lui sera complémentaire, notamment les numéros 1207, 1307 et 1407.

Une enquête auprès de l'opinion publique a permis de démontrer que le service automatisé répondait aux attentes d'un segment de la clientèle, plus jeune, qui en fait davantage usage. Belgacom va donc mettre en place deux services. Le service personnalisé le sera davantage et destiné aux personnes qui en ont le plus besoin.

Actuellement, ce changement n'entraîne pas de conséquence au

03.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: Belgacom wil die automatische dienstverlening toevoegen, als aanvulling op de huidige dienstverlening. Met die nieuwe dienstverlening wordt ingespeeld op de vraag van jongere of vaste cliënten. Wat het personeel betreft, kan men nog geen antwoord geven: als de evolutie naar een verdere automatisering zich doorzet, zullen

niveau du personnel en ce sens que l'autre service va être maintenu. Si, par la suite, une rationalisation du personnel a lieu, celui-ci sera permuté ailleurs. Ce système est de plus en plus utilisé et Belgacom n'a pas attendu que les autres concurrents le mettent en œuvre. A mes yeux, il est également important de suivre l'évolution du marché, de connaître les attentes des clients et plus particulièrement des jeunes.

Concernant le délai, il est prévu que les plates-formes automatisées seront fonctionnelles à partir de mi-2004, comprenant une période de test entre décembre 2003 et juin 2004. Ces dates sont, comme vous le savez, susceptibles d'être changées pour des raisons techniques, si nécessaire. Je le répéterai d'ailleurs par la suite.

03.03 Olivier Chastel (MR): Quelle est l'incidence sur les coûts du service? En effet, l'on peut imaginer que les coûts sont différents entre un appel robotisé et un appel personnalisé. Si, comme pour l'introduction du Prior à La Poste, le coût du service est globalement augmenté parce qu'il reste humanisé, cette solution n'est pas favorable. Belgacom ne vous a pas fourni la réponse?

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

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Belgacom précise le coût du service actuel mais non celui du service futur et ce, sans doute, parce que l'introduction du système est trop récente. Cela dépend du nombre de personnes qui vont utiliser ce système, lequel permettra à celles-ci de passer de l'un à l'autre. Dès lors, pour le moment, Belgacom ignore le coût exact. Je suppose qu'ils ont fait des prévisions. Cependant, il est clair que si le système est très utilisé, le prix diminuera.

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

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

04 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les licenciements de directeurs et de cadres par Belgacom" (N° 63)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'ampleur des licenciements à Belgacom" (N° 184)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ontslag van directeurs en kaderpersoneel bij Belgacom" (Nr. 63)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal ontslagen bij Belgacom" (Nr. 184)

04.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la rentrée sociale chez Belgacom a été marquée par le départ de 19 cadres supérieurs – j'espère que mon chiffre est exact. Si certains se sont vus purement et simplement remerciés, d'autres auraient bénéficié d'une reconversion ou auraient accepté des conditions financières inférieures. Cette décision qui planait depuis plusieurs mois – puisque dès le mois de juin, certains cadres quittaient Belgacom de leur propre initiative – annonce une mesure similaire pour l'ensemble de l'encadrement. Des estimations font état de 500 à 600 départs.

Pour terminer le survol de la situation du personnel de Belgacom, je me permets de rappeler que cette société compte aujourd'hui plusieurs centaines de statutaires, auxquels aucun emploi ne peut être fourni. C'est assez surréaliste d'avoir plusieurs centaines de statutaires qui ne font rien dans l'entreprise puisque l'on n'a pas de travail pour eux ou en tout cas pas de fonction à leur attribuer!

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

La direction de Belgacom invoque, pour justifier sa récente décision, le fait que l'entreprise publique compte un encadrement trop important par rapport à ses concurrents immédiats. Le ministre dispose-t-il de données précises permettant de confirmer ou d'infirmer cette analyse?

La perspective d'une prochaine mise en bourse d'une partie du capital de Belgacom apparaît, pour de nombreux observateurs, comme la vraie raison de ces licenciements. Il est vrai que la question de la mise en bourse, annoncée depuis plusieurs mois, conditionne la vie de l'entreprise tant que la décision n'est pas prise. Il y a-t-il urgence pour une telle mise en bourse? La volonté de cette sortie de l'actionnariat par l'actionnaire américain est-elle suffisante pour justifier cette décision?

Enfin, à supposer que l'entrée en bourse soit effectivement programmée dans les prochains mois, la restructuration du personnel se justifie-t-elle vraiment? Le départ des 19 cadres supérieurs du "top group ressources" de Belgacom intervient moins d'une semaine après l'annonce par Belgacom de très bons résultats – chiffre d'affaires et bénéfice en hausse pour le premier semestre 2003. Comme réagit le représentant de l'actionnaire public par rapport à la simultanéité de ces deux événements?

04.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question va dans le même sens que celle de mon collègue, M. Chastel. Il est vrai que l'on parle de la mise en bourse depuis cet été. On en parlait encore ce matin à la une du journal "Le Soir" avec sans doute, si on en croit les journalistes, une mise en bourse très rapide. On a donc l'impression depuis quelques semaines que Belgacom est en pleine effervescence, mais une effervescence qui va dans tous les sens.

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

Mes questions sont très précises car j'estime qu'il est important que nous soyons informés correctement et je parle évidemment de la période coïncidant avec l'arrivée du nouvel administrateur délégué. En effet, il y a une rupture, me semble-t-il, entre l'ancien administrateur délégué et le nouveau.

- Combien de personnes ont été licenciées depuis M. Bellens et quel était leur statut?
- Ces licenciements s'inscrivent-ils dans une approche individuelle ou dans un plan plus général – je ne vais pas parler de plan social ici?
- Confirmez-vous que certains cadres ont dû, à la seconde qui suivait leur entretien avec l'administrateur délégué, vider leur bureau, encadrés de gardiens de la sécurité?
- Avez-vous connaissance d'un audit comparatif des entreprises de télécommunications où le plus mauvais scoring de Belgacom porte sur le nombre élevé de cadres par rapport à ses concurrents?
- Les motivations de ces licenciements permettent-elles d'écarter la rumeur qui veut que la belle à marier aurait été "handicapée" par son nombre soi-disant trop élevé de cadres?
- Plus généralement, est-il inconcevable d'envisager que la réussite de Belgacom est aussi due à ces cadres que l'on licencierait aujourd'hui à la pelle?
- Enfin, toujours sur un plan général monsieur le ministre, pouvez-vous nous affirmer que ces licenciements n'ont absolument rien à voir avec la mise en bourse souhaitée de Belgacom?

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vais tenter d'apporter des réponses spécifiques au sujet de Belgacom, mais je voudrais auparavant faire une petite introduction;

04.03 Minister Johan Vande Lanotte: Belgacom doet het momenteel zeer goed. maar een

Nous savons que Belgacom se porte très bien pour le moment, mais cela ne veut pas dire qu'il en sera de même dans le futur. Nous devons nous préparer à une concurrence de plus en plus forte. Vous savez, notamment, que le nombre de lignes fixes n'augmente pas. Belgacom se porte très bien et présente même des résultats spectaculaires. Mais cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne faille pas penser à l'avenir.

Il faut également tenir compte que fait qu'un des actionnaires, le groupe ADNP, veut quitter l'entreprise. Nous pouvons le regretter ou non. Toujours est-il que quand un actionnaire, qui détient environ 45% des actions, veut s'en aller, l'entreprise doit en tenir compte. Le plus mauvais cas de figure serait que l'actionnaire reste dans la société contre sa volonté avec, pour conséquence, qu'il n'investisse plus et qu'il ne participe plus aux décisions stratégiques de l'entreprise.

Ces deux éléments ont fait que l'actionnaire et le management ont demandé une mise en bourse, laquelle fait actuellement l'objet d'une étude. J'ai toujours défendu la thèse suivant laquelle on ne peut procéder à une liquidation qu'à partir du moment où on dispose de garanties claires concernant le "mission statement", le "corporate governance", et le fonds de pension. Ce sont trois préalables dont il faut discuter avant d'envisager la mise en bourse. Ce travail est actuellement en cours.

Vous me demandez si je suis favorable à cette mise en bourse, si je le veux à tout prix. C'est une situation que l'on ne peut nier. L'alternative à une mise en bourse est que l'actionnaire vende ses actions à un autre groupe. S'il s'agit d'un groupe industriel, cela signifie le début d'une reprise complète de Belgacom. D'après moi, personne ne souhaite la vente par la Belgique de son entreprise Belgacom à un groupe étranger. Autrement dit, si le partenaire actuel veut s'en aller, la seule possibilité est la mise en bourse.

En ce qui concerne les licenciements, un changement a été opéré au "top level". Si mes souvenirs sont bons, 37 personnes sont concernées, dont 6 statutaires. Cette décision a fait l'objet d'un accord avec les syndicats.

A ce stade, il faut savoir qu'aussi longtemps que la direction, dont le rôle est notamment de veiller à la compétitivité, la rentabilité et le bien-être de l'entreprise, estime nécessaire de restructurer et d'entamer un dialogue social, il n'appartient pas au ministre responsable de s'y opposer. Mon rôle est, comme cela a été le cas pour la SNCB, de tenter de réinstaurer le dialogue en cas d'impasse. Mais tant qu'il y a un dialogue, je n'ai pas à intervenir. Or, dans ce cas, un accord est intervenu.

Quant à la deuxième opération relative aux niveaux 1, il a été annoncé que l'on voulait avancer dans ce dossier. Cela n'a pas fait l'objet d'un accord, mais une procédure de discussions avec les syndicats a été engagée.

Il y a une grande réticence sur ce point de la part des syndicats. Il appartient désormais à la direction et aux syndicats de gérer le problème. Cette opération est nettement plus contestée que la première.

Personnellement, je ne suis pas encore intervenu sur la question. On ne m'a pas demandé d'autorisation, on n'a pas à le faire. Je n'ai pas donné mon fiat et je n'ai pas à le donner. Je constate qu'un dialogue social est entamé concernant une restructuration éventuelle des

van de aandeelhouders wil zich uit het bedrijf terugtrekken.

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

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

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

niveaux 1. Ce dialogue n'est pas encore très avancé. J'attends le résultat de ces négociations, mais je pense que les positions de la direction et des syndicats sont encore fort éloignées l'une de l'autre. Voilà pour la situation actuelle.

L'IPO n'a rien à voir dans cette affaire. C'est un autre propriétaire. Si c'était la raison, elle serait mauvaise: ce qu'on doit faire pour un IPO, on doit aussi le faire sans IPO. C'est simplement nécessaire pour la rentabilité future de l'entreprise. Donc l'IPO ne peut pas avoir d'influence. Il s'agit surtout de savoir ce qu'il convient de faire actuellement et dans le futur, ainsi que les prévisions de rentabilité de l'entreprise. Pour moi, elles sont excellentes. Mais certains disent qu'en cas de bénéfices conséquents, on peut restructurer sans dégâts sociaux puisque la trésorerie de l'entreprise permet l'accompagnement des mesures de l'accord, au contraire d'une situation dans laquelle l'argent manque et où, automatiquement, les accords sociaux sont plus défavorables. Cet argument est fréquemment utilisé. Donc, pour cette restructuration du niveau 1, j'attends les résultats des négociations. Il appartient d'abord aux partenaires sociaux de l'entreprise d'en discuter. Je n'interviens pas pour le moment.

04.04 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse. Je dis bien "sa réponse", car il s'agit vraiment de sa vision des choses. Quand on pose au ministre une question sur Belgacom, il demande à Belgacom de répondre. Visiblement, Belgacom n'a pas voulu répondre parce que, à mon avis, les vérités dans ce domaine ne sont pas bonnes à dire pour l'instant.

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

Je pense que les questions que nous avons tous deux posées n'ont obtenu que très peu d'éléments de réponse. Nous avons entendu la conception du ministre sur l'éventuelle mise en bourse. Il nous explique que, si un actionnaire veut quitter, il faut trouver des palliatifs à sa décision et ne pas le forcer à rester actionnaire. Au sujet des cadres supérieurs, pas un mot; pas plus qu'en ce qui concerne les 500 à 600 licenciements des étages inférieurs. Sur les centaines de statutaires sans emploi chez Belgacom, toujours le silence.

Monsieur le ministre, sur l'ensemble des questions que nous avons posées à propos du personnel, les réponses furent rares. Je m'y attendais: Belgacom ne souhaite pas répondre à ces questions, j'en suis convaincu.

04.05 Karine Lalieux (PS): Merci pour votre réponse, monsieur le ministre. Je comprends que vous n'interveniez pas dans un dialogue social de l'entreprise avec les syndicats. Je ne sais pas très bien si les premiers licenciements ont été réalisés avec un accord syndical; en tout cas, ce n'est pas l'avis des partenaires sociaux, d'après ce que nous en avons entendu.

04.05 Karine Lalieux (PS): Ik begrijp dat u zich niet in een sociale dialoog wilt mengen.

Tant mieux, s'il se déroule actuellement une négociation syndicale par rapport aux niveaux 1. Mais, quand vous dites que les restructurations s'effectuent sans dégât social, je peux vous dire, pour avoir entendu certains cadres, que cela fait quand même des cadres qui se retrouvent sur le marché du travail. Même avec une bonne indemnité de sortie, quand on connaît le niveau de l'emploi...

04.06 Johan Vande Lanotte, ministre: (...)

04.07 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, trente-sept cadres ont été licenciés manu militari en une journée. C'est quand même une manière radicale de se débarrasser de cadres. Je me pose donc une

04.07 Karine Lalieux (PS): Maar zevenendertig kaderleden werden tamelijk lichtvaardig ontslagen. te

question, monsieur le ministre. Peut-être y a-t-il trop de cadres chez Belgacom. Mais comparons cette société avec les autres entreprises publiques. Effectivement, nous nous sommes laissés dire que la faiblesse de nos autres entreprises publiques porte sur le fait qu'il n'y avait pas assez de cadres. Peut-être que Belgacom doit ses résultats actuels à ses cadres. Il me semble qu'il y a là une pratique un peu légère par rapport à son propre personnel. Merci de votre attention, monsieur le ministre (reproches)!

meer daar het om een overheidsbedrijf gaat.

04.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Ma collaboratrice s'entretient avec moi de tout ce que vous dites!....

Je lui explique que votre argumentation porte sur la manière dont ils ont licencié des collaborateurs, manière que vous n'appréciez pas!

04.09 Karine Lalieux (PS): Effectivement, les cadres nous ont rapporté des faits qui ne sont pas à la hauteur d'une entreprise publique qui revendique une certaine qualité de l'emploi, une qualité du dialogue social aussi. Nous trouvons cela extrêmement important et nous aimerions avoir des réponses un peu plus précises.

04.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Toutefois, pour cette fois-ci, nous avons dû travailler dans des conditions assez particulières puisque c'est la première réunion de la session. En outre, nous devons répondre à 25 questions. Cela dit, ces questions étaient assez précises, et dans le futur, nous essayerons de répondre plus précisément aux questions posées, que ce soit oralement ou par écrit. Lorsque j'étais ministre du Budget ou de l'Intérieur, j'avais des questions plus générales, auxquelles je répondais de manière globale. Je vais m'adapter à votre commission. J'ai compris votre demande, mais laissez-moi le temps de m'adapter.

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

04.11 Karine Lalieux (PS): Nous sommes d'accord avec vous. Sur des questions comme celle-là, il est important que nous puissions répondre à la demande.

Le **président**: Monsieur Chastel, vous avez encore trois secondes.

04.12 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, justement, c'est le sujet que je voulais aborder. Je voulais souhaiter la bienvenue à M. le ministre au sein de la commission de l'infrastructure. Il a une longue expérience ministérielle, mais pas au sein de cette commission-ci. Même s'il connaît très bien les entreprises publiques, il va devoir enfin comprendre ce que le ministre Daems a mis quatre ans à assimiler, c'est que vous ne donnerez en commission, comme réponse, que les éléments que les entreprises publiques auront bien voulu vous communiquer. Nous nous sommes battus pendant quatre ans, sous la législature précédente, par rapport à cet aspect là des choses. C'est la raison pour laquelle je vous déclare que Belgacom n'avait pas envie de répondre à cette question. J'attire votre attention sur un dernier élément en tant que ministre de tutelle, je voudrais que vous soyez très vigilant par rapport à l'ambiance de travail qui, au sein de l'entreprise, se dégrade. J'en ai plusieurs exemples. L'ère Goossens est définitivement terminée, et au sein de l'entreprise, en fonction de ce qui vient de se passer et de ce que la direction projette, l'ambiance de travail s'est terriblement dégradée ces dernières semaines.

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

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

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

05 Questions jointes de

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

05 Samengevoegde vragen van

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

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

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

05.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, je vais tenter d'être bref et de respecter le temps de parole qui m'est imparti afin de permettre à M. le ministre Vande Lanotte de répondre à toutes les questions de mes collègues.

Monsieur le ministre, le plan d'investissements de la SNCB a fait couler beaucoup d'encre et en fait encore couler beaucoup, tant il a été soumis à différents rebondissements. C'est ainsi qu'on a été jusqu'à mettre en doute la réalisation du plan, l'actualisation de l'agenda, la redéfinition des priorités, etc. Nous en avons encore eu une preuve à l'occasion de la concertation qui a eu lieu entre le pouvoir fédéral et les entités fédérées.

Aujourd'hui, une certaine sérénité a été retrouvée. Cependant, certaines questions se posent sur un point

Le problème concerne le renouvellement des freins de voies pour la gare de formation de Charleroi Rail, que l'on appelle aussi Monceau Formation. C'est une gare particulièrement importante en matière de transport de marchandises puisqu'elle assure la liaison avec l'ensemble des marchandises provenant de la France.

05.01 Eric Massin (PS): Er is een probleem met de vernieuwing van de railremmen van het station van Monceau, waar treinen worden samengesteld. Dit station zou, naast de rangeerstations van Kinkempois en Antwerpen, een centrale rol moeten spelen in de nieuwe strategie van New Cargo. De volgens het investeringsplan tegen 2006 te realiseren investering van 425 miljoen werd in het plan "Vinck" 2004-2007 bevestigd. Tijdens het overleg tussen het federale niveau en de Gewesten werd beslist de werken voor een bedrag van 16 miljoen euro te spreiden over de periode van 2004 tot 2007.

Voor deze werken zouden echter

Une attention particulière dans le cadre du sauvetage du transport des marchandises est réservée aux gares de triage d'Anvers, de Quincampoix et de Monceau Formation, lesquelles se trouvent avoir un rôle central dans la nouvelle stratégie que devrait apporter New Cargo.

Dans le plan initial qui avait été déposé, un investissement de 425 millions de francs avait été programmé, le tout devant être réalisé pour fin 2006, les premiers investissements devant être concrétisés, début 2001, voire début 2002.

Je tiens à vous rappeler que la gare de Monceau Formation date des années '50, de même que l'ensemble du matériel. On ne pouvait donc que saluer, dans le cadre de la redistribution complète et de l'attention portée à l'organisation du fret, le fait que ces investissements devaient se concrétiser rapidement.

Le plan a pris du retard, tout le monde le sait. Ce serait un leurre de croire le contraire. Malgré tout, l'investissement a été confirmé dans le plan 2004-2007 qui avait été présenté par M. Vinck au gouvernement. Le tout a été repris dans le cadre du plan approuvé par le comité de concertation réunissant le pouvoir fédéral et les entités fédérées. J'ai pu constater que l'investissement relatif aux freins de voies était prévu pour une période s'étalant entre 2004 et 2007, pour un total d'un peu plus de 16 millions d'euros. En ce qui concerne les engagements formels du plan, rien ne semble encore avoir été mis en œuvre. Il s'agit pourtant de travaux particulièrement conséquents.

Je tiens aussi à attirer votre attention sur le fait que l'avenir de la gare de Monceau Formation a suscité une grande inquiétude chez les cheminots de la région de Charleroi - il faut savoir que 600 emplois sont concernés - et beaucoup de rumeurs circulent, notamment le fait que les marchandises qui pourraient être traitées par Monceau Formation risqueraient de faire l'objet d'une redistribution soit vers Quincampoix, soit vers Renaix.

Qu'en est-il de ce plan, monsieur le ministre?

Les travaux à la gare de triage d'Anvers sont presque terminés. Il en va pratiquement de même à Quincampoix. Qu'en est-il de l'échéancier adopté, outre le plan négocié dans le cadre du comité de concertation et le véritable début des travaux à la gare de Monceau Formation?

05.02 François-Xavier de Donnée (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la réunion du 22 septembre dernier, le comité de concertation a arrêté les montants affectés à l'investissement dans les infrastructures du RER pour la période 2003-2007, ce qui constitue une avancée certaine.

Malheureusement, si je suis bien informé, rien n'a encore été décidé en ce qui concerne l'acquisition de matériel roulant. Or, la mise à quatre voies de la ligne 96, Bruxelles-Hal, est terminée et pour celle de la ligne 36, Bruxelles-Louvain, la fin des travaux est en cours, l'exploitation de cette ligne devant être possible fin 2005, début 2006.

Il est évidemment très regrettable que l'on termine des infrastructures et que l'on ne soit pas capable de les utiliser en configuration RER.

Vous vous rappellerez que, lors d'une réunion d'un comité de concertation du début de cette année, nous avons demandé à Mme Durant de présenter un cahier de charges. un projet concret pour

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

Wat is het tijdschema voor die werken?

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

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

l'acquisition des rames RER nécessaires, ne fût-ce que pour commencer l'exploitation des deux lignes dont je viens de parler. Mme Durant s'est évaporée vers Pâques, son plan aussi apparemment!

La question est de savoir où vous en êtes maintenant. La SNCB dit qu'elle ne peut pas donner de réponse dans ces dossiers parce qu'elle n'a pas d'assurance quant à la répartition des charges d'exploitation. Il est vrai qu'il faut un accord sur la répartition des déficits d'exploitation du RER mais rien n'empêche d'aller de l'avant avec des cahiers de charges et des procédures. Il est plus que temps d'agir. Selon moi, c'est tout aussi important que de faire avancer les dossiers d'investissements concernant la Wallonie qui sont, certes, extraordinairement importants mais où l'on en est seulement au niveau des permis de bâtir et des procédures préalables à la construction des infrastructures.

Dès lors, je voudrais savoir exactement où en sont les discussions concernant la répartition du déficit d'exploitation RER puisque, apparemment, c'est cela qui bloque la SNCB. Où en est-on concrètement avec l'acquisition de matériel spécifique? Ce n'est pas en mettant de vieilles rames de chemin de fer sur ces lignes que vous allez attirer beaucoup de clients! Ce n'est pas vrai! Un RER est quelque chose de spécifique en termes de matériel roulant et pas uniquement en termes d'infrastructure ou même de fréquence de passage des rames.

05.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, ma question constitue un parfait complément des deux premières. Si certains s'attellent à des projets régionaux, d'autres le font aussi. Ma question vise aussi tout ce qui s'est passé à l'issue de ce comité de concertation et à l'accord portant sur le plan d'investissement. Cet accord propose un nouveau phasage des investissements puisqu'on passe de 12 à 14 ans et la mise en œuvre de travaux considérés comme prioritaires par les Régions en fonction de leur capacité de préfinancement. Je ne me prononce pas sur la technique, même si elle m'inquiète. Je veux simplement poser ces quelques questions au ministre.

Peut-on connaître, pour les travaux retenus, la contribution de chacune des Régions en termes de préfinancement? Quand je parle d'inquiétude, cela vise notamment le RER. Quels sont les impacts de cet accord sur la mise en œuvre du RER? Une question précise concerne l'utilisation du fonds RER. Comment va-t-on mettre à contribution le fonds RER pour l'exécution de ces travaux? Le ministre, qui a été attentif à ces accords de coopération, estime que les travaux du RER sont eux aussi localisables et qu'ils interviennent de ce fait dans le préfinancement à mettre en œuvre par les Régions? Dans ce cas, on n'utiliserait pas ou peu le fonds RER, car ce sont des dépenses primaires. Comment cet accord s'impose-t-il à la SNCB?

Toujours en relation avec le RER, pour reprendre les inquiétudes de M. de Donnée, le bras de fer semble se poursuivre entre les décideurs politiques et l'administrateur délégué de la SNCB qui n'entend pas investir dans l'infrastructure RER en l'absence d'accord de coopération réglant la répartition du déficit d'exploitation. C'est un point important, le dernier nœud du problème. Tant qu'il n'y a pas d'accord à ce sujet, il n'y aura d'accord sur rien: c'est ce que semble prétendre l'administrateur délégué de la SNCB. Cette question est éminemment politique. Quelles sont les perspectives d'accord sur cette répartition du déficit?

Je voudrais également attirer votre attention sur les attentes régionales.

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

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

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

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

Zal dit akkoord automatisch van toepassing worden op de NMBS?

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

Elles sont importantes puisqu'elles ont fait l'objet à l'époque, en 2000 – 2001, de grandes discussions entre les Régions, chaque Région devant apporter son accord sur le plan d'investissement 2001 – 2012, en tout cas sur la formule de l'époque. De nombreuses régions sont en attente d'investissement de modernisation et de l'augmentation de la capacité du rail.

05.04 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vragen gaan ook over het akkoord tussen de federale regering en de Gewesten over het bijgewerkte investeringsprogramma van de NMBS. Wij hebben daar een aantal vragen over.

Het was een doelstelling van de regering, nog daterend uit de vorige legislatuur, dat het aantal reizigers en de vervoerde tonnage aan goederen bij de NMBS tegen 2010 zouden stijgen met 50%. De vraag is of dit gerealiseerd kan worden nu er toch een aantal belangrijke, kapitale investeringen worden uitgesteld. Wordt die regeringsdoelstelling verlaten of aangehouden? Welke investeringen worden er nu uitgesteld in Vlaanderen en in Wallonië en wat is de invloed van dit uitstel op de 60/40-verhouding inzake de lokaliseerbare investeringen?

Ik kom dan even bij Antwerpen. We hebben het Deurganckdok, dat normaal gezien in korte tijd operationeel zou moeten zijn. Anderzijds hebben we het dossier van de tweede spoortoegang tot de haven dat nu helemaal naar de Griekse kalender verdwenen is. Dit is uitgesteld of er wordt niet meer over gesproken. Dat een spoortunnel onder de Schelde ter hoogte van de Liefkenshoektunnel prioritair werd om de onmiddellijke omgeving van Antwerpen niet helemaal te versmachten is logisch. Wij kunnen dit begrijpen en staan er volledig achter. Is daarmee het probleem echter opgelost? Daarmee bedoel ik of de huidige spoortoegang ten noorden van Antwerpen voldoende is om het spoor een rol van betekenis te laten spelen, onder andere in het vervoer van de containers van het Deurganckdok richting Duitsland en Frankrijk. Trouwens, voor er sprake was van het Deurganckdok werd de tweede spoortoegang als een levensbelangrijk, prioritair project voorgesteld. Nu het Deurganckdok er uiteindelijk komt, met de miljoenen bijkomende containers die men op korte termijn verwacht, budgetteert en provisioneert, zou de tweede spoortoegang niet meer zo dringend zijn. Wij snappen de logica daarvan niet. Wat is de logica hiervan?

Vanaf 2006, als de voltooiing van Antwerpen Centraal voorzien is, is het in principe mogelijk om een ruime voorstadbediening uit te werken die zeker nodig zal zijn met de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen, dit omdat de capaciteit van het station om treinen te ontvangen tegen die tijd verdubbeld zal zijn. Wordt ook een voorstadbediening richting Lier dan niet te zwaar gehypothekeerd nu de tweede spoortoegang opnieuw naar de Griekse kalender verwezen is? Alles zal dus via dezelfde weg moeten gebeuren. De prefinanciering door de Gewesten bestaat erin dat zij de intresten betalen op de leningen die de NMBS moet aangaan om projecten te vervroegen tot op het ogenblik dat de NMBS die projecten uitbetaald krijgt op het normale tijdstip waarop het project zou doorgaan. Betekent zulks dat die uitbetaling door de Staat niet meer kan uitgesteld worden? Wat als de federale Staat dat toch zou doen? Moeten de Gewesten dan bijkomend prefinancieren voor die projecten? Indien dat niet het geval is, welke stok hebben de Gewesten dan achter de deur om zulke zaken te kunnen vermijden?

Mijn tweede vraag heeft te maken met de prefinanciering van de werken voor de hogesnelheidstrein door BIAC. Het overlegcomité zou beslist hebben dat het overheidsbedrijf BIAC nu zou instaan voor de

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

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

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

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

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

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

prefinanciering van de werken voor de aansluiting van de hogesnelheidstrein op de luchthaven van Zaventem. Nadat tijdens de vorige legislatuur de regering BIAC reeds als melkkoe gebruikte door de lasten van de gronden van de luchthaven door te schuiven naar de onderneming, die ze moet afbetalen over elf jaar, wordt er nu een nieuwe last op de rug van deze onderneming gelegd. De vraag is of er voldoende middelen zijn bij BIAC om deze last te dragen. De vraag is ook wat de modaliteiten zijn van deze prefinanciering.

Zal BIAC dezelfde rentevoeten en modaliteiten genieten als de Gewesten? Waren de minderheidsaandeelhouders in BIAC ook vragende partij voor deze prefinanciering?

05.05 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je reviendrai aussi sur cet accord et j'en profite pour demander à la commission d'organiser un débat sur celui-ci et sur le nouveau plan d'investissement puisqu'il a changé. Au lieu d'avoir des questions particulières, il serait plus rentable de passer une après-midi ensemble pour parler de cela.

Le **président:** Je remarque en effet que nous avons beaucoup de questions. Il y a un second volet de questions sur la SNCB qui comporte autant de questions que le premier. J'allais vous proposer de nous rencontrer à ce sujet avec Mme Vautmans pour une petite réunion du bureau. Je me demandais si on ne pouvait pas consacrer une après-midi au chemin de fer où tout le monde aurait l'occasion de poser ses questions.

05.06 Karine Lalieux (PS): Avec le management de l'entreprise évidemment?

Le **président:** Ce sera difficile pour la semaine prochaine mais on peut toujours essayer. Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre ni de vaincre pour persévérer.

05.07 Karine Lalieux (PS): Ce serait bien d'avoir un débat global mais, entre-temps, je vais quand même vous poser des questions plus particulières sur le RER.

Dans le nouvel accord, on consacre 601 millions d'investissements au RER alors que dans l'accord précédent, qui n'est pas si vieux, on prévoyait 693 millions et qu'un fonds RER est alimenté depuis quelques mois. On a diminué les investissements de 92 millions, en disant que les travaux ne pouvaient pas être mis en œuvre pour des raisons techniques. Or, monsieur le ministre, dans le plan d'investissement élaboré sous la précédente législature, on avait déjà diminué ce poste de quelques dizaines de millions, également pour des raisons techniques. Nous avons reçu ici le management qui nous a dit qu'à 693 millions, il savait tout investir dans le plan tel que défini. Et maintenant on parle de 601 millions!

J'ai l'impression, et excusez-moi de le dire de la sorte, que les problèmes techniques deviennent l'alibi pour, à chaque fois, diminuer l'enveloppe des investissements RER. J'aimerais connaître précisément la nature, et le management peut nous la communiquer par écrit, des problèmes techniques liés aux investissements RER et aussi, surtout, ce qui justifie la différence de 92 millions d'euros.

Comme M. de Donnée et M. Chastel, je voudrais aborder maintenant le problème du déficit d'exploitation. À ce propos, nous avons eu de longues discussions sous la précédente législature. La ministre précédente semblait dire que le déficit d'exploitation devait aller clairement au niveau fédéral. Je m'oppose à l'idée que le RER profiterait uniquement à la Région bruxelloise. Je n'y crois vraiment pas. Il me

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

Wat zijn die technische problemen?

De mogelijkheden om het exploitatietekort van het GEN te spreiden zijn beperkt: het kan alleen maar tussen de NMBS die weigert, de federale staat, het Brusselse Gewest of de drie Gewesten.

Welke strategie moet de staat volgen om de kosten te dekken die de opdracht van openbare dienstverlening van een

semble que c'est une mission de service public à charge du fédéral.

Quelle est la logique que l'Etat va adopter lorsqu'il s'agira de couvrir ce déficit d'exploitation? Quand allez-vous ouvrir le débat avec les autres Régions car c'est un débat qui a tourné en rond pendant toute la législature précédente?

Au niveau du matériel roulant, il n'y aura pas d'achat tant qu'il n'y aura pas d'accord sur le déficit d'exploitation. J'ai l'impression qu'on est à nouveau en train de tourner en rond et que, par rapport au RER, comme pour les investissements, la SNCB pose sans cesse de nouvelles conditions pour la réalisation des projets.

Sur la question du matériel roulant, elle pose la condition du déficit d'exploitation, ce qui n'était pas une condition prévue sous la précédente législature.

Je pose donc la question: pourquoi la SNCB ajoute-t-elle continuellement de nouvelles conditions par rapport au projet RER, sauf que ça ne devient plus une priorité pour elle ou pour le gouvernement?

Une dernière question: quelle est l'affectation des sommes versées au fonds RER? Peut-on en changer la destination en passant de matériel d'investissement, comme du matériel roulant, en infrastructure?

05.08 Louis Smal (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, un plan à 10 ans, un plan à 12 ans, un plan à 14 ans: on change pratiquement tous les deux ans. Cela ne fait pas sérieux du tout pour une entreprise; je le dis comme je le pense. Moi qui viens du privé, je n'ai jamais vu de plans modifiés tous les deux ans.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous exposer la raison de ces changements tous les deux ans? Quelles sont les conditions posées pour ces changements? Quelle en est la légitimité juridique? Envisagez-vous une modification de la loi du 22 mars 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012?

Autre question: la part de préfinancement par les Régions des investissements ferroviaires comme moyen de financement alternatif augmente fortement. Les Régions contribueront dorénavant, à l'horizon 2008, pour près de 1/6 des investissements globaux. Estimez-vous que les choix opérés dans les travaux d'infrastructure à préfinancer par les Régions répondent bien, comme l'accord de coopération le détermine, à des intérêts régionaux? Estimez-vous que la SNCB présente une santé financière suffisamment stable pour s'engager aujourd'hui au remboursement du montant total de ces préfinancements?

05.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je suis globalement satisfait de la passation d'un accord limité à quatre ans. Pourquoi? Tout d'abord, je ne pense pas que l'on puisse donner à un plan sur 10, 12 ou 14 ans une autre finalité qu'une simple direction

overheidsbedrijf, zoals de NMBS, veroorzaakt?

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

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

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

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

05.09 Minister Johan Vande Lanotte: Een akkoord voor tien, twaalf jaar kan moeilijk als iets anders dan een alaemeen

générale. Aucune entreprise n'est capable de dire maintenant ce qu'elle investira dans 14 ans. La preuve en est qu'aucun contrat de gestion ou plan d'investissement n'a eu une durée supérieure à deux ans. Cela ne peut d'ailleurs pas être le cas.

Je citerai l'exemple d'Anvers. Les autorités du port d'Anvers ont désigné le deuxième accès était la priorité des priorités. Il y a six mois, ces mêmes autorités ont annoncé que ce n'était plus le cas. Est-ce anormal? Non! Examinons l'exemple du premier accès d'Anvers! Les prévisions que nous avons faites, il y a deux ans, sur la base des hypothèses émises, s'avèrent aujourd'hui totalement irréalistes. Dès lors, quoi que l'on fasse – et cela peut être décourageant –, je ne pense pas qu'un plan de dix ans soit plus qu'un guide, car tous les 3, 4 ans, il faudra le revoir.

Dès mon arrivée en charge de ce département, je me suis proposé de mettre quelque chose sur pied qui puisse tenir le coup pendant les quatre années à venir, quelque chose qui s'inscrive dans la globalité du plan de 14 ans, décidé par le gouvernement au moment de sa formation. Et je veux faire quelque chose que l'on saura au moins exécuter endéans quatre ans. Voilà ce que j'ai voulu faire, car j'ai voulu être pratique en la matière. Etablir un plan portant sur dix ans, c'est beau, c'est génial, mais cela ne tient jamais la route. Cela n'a jamais été le cas et on ne sait pas prévoir à aussi long terme.

Au début de la législature, il nous a été demandé de conclure rapidement un accord concernant ce qui est faisable et de le faire! Aussi, n'avons-nous pas dû prendre deux années pour discuter à ce sujet et entre-temps, perdre du temps.

Notre deuxième ligne de conduite est de faire ce qui est possible et exécutable et d'envisager une discussion avec tous les protagonistes et on le fait à temps. C'est très important parce que le plan original était notamment basé sur l'engagement de l'administrateur délégué, qui avait prévu un montant de financement alternatif très élevé.

Lors d'une réunion du kern, celui-ci nous a dit qu'il existait un financement alternatif de l'ordre de 2,5 milliards d'euros. Or, ce n'est pas le cas. Devant une telle situation, c'est-à-dire un plan de 12 ans contenant la promesse d'un financement alternatif de 2,5 milliards et le constat que ce financement est inexistant, il serait irresponsable de ne pas changer de cap, car nous courons droit à la catastrophe. L'absence du financement alternatif promis, on l'oublie très vite, mais c'est pourtant une réalité!

Pour en revenir plus spécifiquement à la question de M. Massin, je dirai que les dépenses relatives à la modernisation des freins de voies de Monceau Formation sont toujours planifiées sur la période 2004-2007. Le cahier des charges pourrait être soumis à l'approbation à la fin de cette année. Cela signifie que les travaux pourraient s'étendre de 2005 à 2006, conformément à la planification des dépenses précitées. Je ne pense pas qu'il y ait de substantiels changements en la matière.

Au niveau du RER, du matériel roulant et des infrastructures. On prétend toujours que c'est la SNCB qui ne veut pas. C'est un peu facile. Dans le RER, il n'y a pas de difficulté financière pour la SNCB parce que le RER est payé en totalité par l'État fédéral. Ce n'est donc pas une charge financière pour l'infrastructure. Tous les investissements sont payés par le fonds RER. L'accord gouvernemental précise qu'on allait payer selon le rythme des possibilités d'engagement. C'est là notre engagement. J'ai demandé ce qu'il était possible de faire et toutes les Révisions se sont livrées à un examen des possibilités techniques.

richtsnoer worden opgevat! Geen enkel beheerscontract hield trouwens langer dan twee jaar stand. Bij het begin van de zittingsperiode wou men snel gaan en vlug tot een akkoord komen over de zaken die het voorwerp van een akkoord konden zijn.

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

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

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

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

Er wordt 600 miljoen euro geïnvesteerd, wat een niet onaanzienlijk bedrag is. We kunnen rollend materieel aankopen, maar daarbij wil ik stapsgewijs te werk gaan. Voor de infrastructuur bestaat er een zeer duidelijk programma. Voorts moeten we nagaan welk rollend materiaal moet worden aangekocht. Binnenkort brennen we in dat verband een

Bien entendu, cela peut couvrir beaucoup de choses. Je ne veux pas faire de polémique mais aussi vrai que la Région de Bruxelles et ses habitants veulent le RER, il existe des divergences de vue concernant sa mise en oeuvre. Si on doit attendre un an ou deux que tout le monde se mette d'accord sur l'un ou l'autre projet, on peut perdre du temps. Et c'est ce qui est arrivé. Je crois que le projet actuel ne va plus générer ces discussions. Il y a eu des pertes de temps consécutives aux discussions sur les différentes manières de procéder en fonction de l'obtention de tel ou tel permis de construire. J'espère et je suis convaincu qu'on ne va pas revenir là-dessus du fait que tout le monde s'est mis d'accord à ce sujet.

Que peut-on faire? Six cent millions d'euros en quatre ans, c'est un investissement majeur. C'est une somme très importante, probablement l'un des plus grands investissements à Bruxelles dans les quatre ans à venir. Six cent millions d'euros, ce n'est pas rien: c'est même beaucoup. Quand on compare la différence entre les 690 millions prévus initialement et les 600 millions actuels avec les autres budgets, le RER ne s'en est pas mal sorti. On a dû couper bien davantage ailleurs, en partie à cause du fait que le financement alternatif prévu et promis n'était pas au rendez-vous.

Nous pouvons acheter le matériel roulant et comme je l'ai dit, nous n'allons pas attendre de connaître le déficit d'exploitation et de savoir qui va le payer mais je compte respecter les étapes. Premièrement, nous avons un programme très clair pour l'infrastructure. Nous verrons ensuite le matériel que nous pourrions acheter. Nous en avons discuté hier. Cette semaine ou la semaine prochaine, la SNCB fera une visite aux Pays-Bas qui possèdent un certain type de matériel roulant pour leur propre RER, afin de profiter de leur expérience et d'examiner les meilleures spécifications. On va donc continuer à définir le matériel dont on a besoin et en quelle quantité, ce qui va encore prendre du temps, mais c'est nécessaire pour obtenir le meilleur matériel roulant possible.

Après coup vient notamment la question du déficit. Tout le monde est d'accord pour que l'autre paye mais en tant que ministre du Budget et ministre fédéral tout court, je me dois d'en discuter. On peut également éviter un plus grand déficit par le choix du matériel roulant, en étant peut-être plus intelligents que par le passé. Le matériel est donc l'étape suivante.

Nous avons avancé très vite en matière d'infrastructures. De la même manière, je pense que, dans les mois à venir, nous pourrions avancer en matière de matériel roulant. Il n'existe aucun blocage. L'examen des dossiers est en cours.

Quelles sont les priorités des Régions? Quels sont leurs moyens? En fait, le préfinancement ou plutôt les charges d'intérêts sont assumées par les Régions. Pour le "Diabolo", cela représente environ 50 millions d'euros; bien que la Région n'intervienne pas, j'en fais mention et j'y reviendrai étant donné que Mme Vervotte m'a interrogé à ce sujet. Pour le Liefkenshoekunnel et Zeebrugge, cela représente 113 millions d'euros sur une période de 14 ans et ce, pour les deux dossiers joints. Pour la Wallonie, cela équivaut à environ 67,2 millions d'euros. Pour le port de Bruxelles, il s'agit d'une charge d'intérêts de 5 ou 6 millions d'euros sur un montant d'investissement global de 300 millions d'euros. Ce n'est pas trop élevé. Tels sont les montants que je peux vous communiquer.

moeten we nagaan welk rollend materiaal moet worden aangekocht. Binnenkort brengen we in dat verband een werkbezoek aan de Nederlandse spoorwegen, om na te gaan voor welk rollend materiaal daar werd gekozen. Tot slot is er het probleem van de kostprijs, en dus van het tekort. Als minister van Begroting kan ik zeggen dat de discussie daarover zal worden gevoerd.

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

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

05.10 François-Xavier de Donnée (MR): (...)

05.11 Johan Vande Lanotte, ministre: Je confonds. L'investissement est de 5 millions, l'intérêt est évidemment moindre.

Quelles sont les priorités? Pour Bruxelles, c'est le port de Bruxelles. Pour la Région flamande, c'est le Liefkenshoektunnel et Zeebrugge.

Ik wil toch benadrukken dat de laatste studies met betrekking tot Antwerpen inderdaad wijzen op iets anders ten opzichte van vroeger. De afgevaardigd bestuurder van de haven van Antwerpen, die bovendien bestuurder is bij de NMBS, is terzake goed geplaatst.

Als men de huidige cijfers van het gebruik van het eerste spoor vergelijkt met de prognoses van twee jaar geleden, dan merkt men dat men thans onder het cijfer zit dat men destijds verwachtte. Men heeft een aantal previsions gemaakt die niet juist zijn. Ik kan dat alleen maar vaststellen.

Voor ik minister werd en mij met deze materie bezighield, werd vanuit de haven van Antwerpen al duidelijk medegedeeld dat eerst en vooral werk moest worden gemaakt van de Liefkenshoektunnel en dat het tweede spoor op de tweede plaats kwam. Dat werd heel duidelijk gecommuniceerd. Dat was een keuze. Als de haven zelf vraagt om het niet te doen en de Vlaamse regering het ondersteunt, wie zijn wij dan?

Dat betekent niet dat de tweede toegang er niet komt. We spreken hier over de periode van 2004 tot 2007. Van de tweede toegang zou werk worden gemaakt in 2006. We beslisten evenwel dit niet te doen tijdens de periode 2004-2007, maar wel om de werken aan te vatten met betrekking tot de Liefkenshoektunnel. De tweede toegang werd dus twee jaar uitgesteld omdat er een andere prioriteit was. Immers, de werken met betrekking tot de Liefkenshoektunnel waren ook vastgelegd in 2006, maar we hoopten deze reeds 2004 te kunnen aanvatten.

Er moet ermee rekening worden gehouden dat de werken in verband met de Liefkenshoektunnel vroeger zullen starten. Bovendien zou de Liefkenshoektunnel volgens de oorspronkelijk planning klaar zijn in 2013, terwijl dat nu in 2009 zal zijn. Men geeft er dus de voorkeur aan om vroeger met het ene en later met het andere project te beginnen - en precies dat is prioriteitenbeheer - terwijl vroeger beide projecten tegelijk zouden worden opgestart zodat zij alle twee zouden klaar zijn tegen 2012 of 2013. De verantwoordelijken bij de haven hebben een goede beslissing genomen door te opteren voor first things first.

En ce qui concerne la Wallonie, une discussion doit encore avoir lieu à propos de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Namur-Charleroi. Le problème est le suivant: si la Région wallonne préfinance, il s'agit de faire avancer les travaux. En Région flamande, comme une étude a été réalisée pour le Liefkenshoek-tunnel, les travaux ont pu avancer.

Dans ce cas-ci, étant donné qu'aucune étude réelle n'existe concernant ces projets, nous ignorons les délais qui peuvent être réduits. La Région wallonne a fait connaître les différents projets sur lesquels elle souhaite travailler. Cependant, elle veut être certaine que les travaux avanceront plus vite si elle préfinance sinon cela n'a pas de sens. Cette étude doit être réalisée actuellement. La Région wallonne prendra une décision en conséquence. L'axe Bruxelles-Charleroi notamment est une des priorités mais, celui-ci comportant de nombreuses expropriations, il est inutile de vouloir aller trop vite pour constater après-coup que cela n'a pas porté ses fruits.

05.11 Johan Vande Lanotte, ministre: Des études récentes concernant Anvers mettent en lumière d'autres besoins que ceux connus jusqu'à présent. Les prévisions de ces deux dernières années relatives à la première voie ne sont manifestement pas correctes. Le chiffre avancé à l'époque n'est pas atteint. Les responsables portuaires ont très clairement demandé de terminer en priorité les travaux du *Liefkenshoektunnel*, avant d'entamer l'aménagement de la deuxième voie. Cela ne signifie pas l'abandon du deuxième accès. Les travaux du *Liefkenshoektunnel* s'achèveront simplement plus rapidement que prévu et la deuxième voie sera prête environ deux ans après. Il me semble qu'il s'agit d'un choix judicieux.

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

In antwoord op de vraag met betrekking tot de doelstelling kan ik u meedelen dat de 40/60-verhouding gelijk is gebleven. Voor mij is die doelstelling niet gewijzigd. We hebben verschuivingen doorgevoerd voor de reizigers, maar de doelstelling zelf onderging geen grote wijzigingen.

Zal de haven van Antwerpen nu minder kunnen vervoeren? Neen, hij zal meer kunnen vervoeren. We beginnen immers twee jaar eerder met de Liefkenshoektunnel. De tweede toegang hebben we op dit moment hoogstens twee jaar uitgesteld. Noch de tweede toegang noch de Liefkenshoektunnel zouden normaliter vóór 2010 operationeel zijn. In het oorspronkelijke plan was immers niets operationeel.

De vraag in verband met het tweede spoor heb ik beantwoord.

De vraag over het contract kan ik bevestigend beantwoorden. Er is een contract, de NMBS zal betalen en er zal een leningsafpraak zijn. Men zal dus gewoon betalen.

Wat het Diabolo-project betreft, zal het niet BIAC zijn die dat zal doen.

(...)

Ik zal het dan maar overslaan.

Monsieur Smal, à votre question au sujet de l'extension et de la légitimité; je réponds par l'affirmative. Cela signifie qu'on adaptera l'accord de coopération. Mais le préfinancement s'aligne complètement dans l'accord de coopération.

Il était important de parvenir à cet accord avec les Régions en trois semaines. De toutes les occasions où elle a eu lieu, c'est la première fois que cette discussion a pu être menée sans débat communautaire préalable. Et, bien que des critiques soient toujours possibles, c'est la première fois que les décisions ont été prises, selon ce que chacun désirait et sans débat communautaire, sur les investissements. C'est très important. Maintenant, il convient d'essayer de l'exécuter, ce qui sera le plus difficile.

De **voorzitter**: Ik dank de heer de vice-eerste minister en ik feliciteer hem, want hij is een paar minuten over vier gestopt. Ik zou willen vragen aan de commissieleden om zich te laten inspireren door deze houding. Je leur demande donc de faire preuve de concision dans leur réplique éventuelle.

05.12 Eric Massin (PS): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse concernant la gare de formation et pour sa réponse beaucoup plus complète concernant le plan d'investissement de la SNCB. J'ai bien compris qu'un plan d'investissement n'est pas coulé dans un moule et qu'il est susceptible de subir quelques réformes ou quelques révisions.

Je suppose qu'il en sera de même pour le plan social. M. Vinck ayant parlé à un certain moment d'une suppression particulièrement importante d'emplois, j'imagine que le plan social est susceptible d'être revu, en ce compris avec les syndicats.

Je reviens maintenant sur Monceau. Vous me précisez qu'il y aura une approbation des travaux pour fin 2003 et que les travaux devraient commencer en 2005-2006. J'entends bien, mais le premier plan d'investissement aurait dû être largement réalisé si une concrétisation avait été effectuée! Si je prends le plan de M. Vinck de 2004-2007, on devrait à tout le moins déjà avoir commencé. Dans le cadre de l'accord de coopération, un financement de 1.1 millions d'euros devrait être

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

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

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

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

05.12 Eric Massin (PS): Ik dank u voor uw antwoord over het vormingsstation. U heeft een volledig antwoord gegeven over het investeringsplan dat nog kan hervormd of herzien worden. Ik hoop dat dit plan ook op sociaal vlak nog kan herbekeken worden.

Volgens het eerste investeringsplan zouden de werken in Monceau niet worden begonnen maar in 2005-2006 worden gerealiseerd.

Wat de belangstelling van de gewesten betreft zou ik willen opmerken dat het Waalse Gewest zijn interesse heeft laten blijken. De Waalse asliin is aan bod gekomen.

concrétisé. Alors, quand vous me dites que le début des travaux est prévu pour 2005, je suppose que les 1,1 millions d'euros correspondent à l'approbation des travaux et, à tout le moins, à l'évaluation ou aux plans qui devraient être déterminés par les différents ingénieurs intéressés par le projet.

Suite à une des questions posées par l'un de mes collègues, vous avez parlé des intérêts des Régions. Je me permettrai de faire une remarque au sujet de la Région wallonne. Celle-ci a marqué de l'intérêt au niveau des préfinancements qui pouvaient être faits. En l'occurrence, on a parlé de la dorsale wallonne. Vous dites qu'une étude de faisabilité doit être faite. Mais si vous lisez l'accord de coopération tel qu'il m'a été soumis – à moins qu'il n'ait été modifié depuis lors –, lorsque l'on parle de la liaison Charleroi-Bruxelles, une échéance est prévue, ainsi que la réalisation de travaux – et non pas des études de faisabilité – sur la liaison de l'aéroport de Charleroi vers Bruxelles-Zaventem, que ce soit par la ligne d'Ottignies ou par celle de Charleroi-Nivelles. On ne se situe donc plus au niveau de la faisabilité, on n'est plus dans des problèmes d'expropriation mais bien dans la réalisation de travaux qui seront préfinancés par la Région wallonne. Je crois que cela dépasse largement ce que vous venez d'annoncer. Ce que vous énoncez me semble donc contraire à l'accord de coopération.

05.13 François-Xavier de Donnée (MR): Monsieur le président, je me réjouis d'apprendre que les procédures d'achat du matériel roulant continuent sans attendre et qu'un accord a été conclu sur la répartition du déficit d'exploitation.

Je me réjouis également d'apprendre que la SNCB et le nouveau ministre ont renoncé à suivre la voie de ceux qui voulaient réinventer le matériel idéal. Je pense qu'il vaut mieux acheter du matériel existant que de vouloir réinventer la roue en la matière, comme on a essayé de le faire pendant des années, années perdues, cela va de soi.

Enfin, en ce qui concerne le déficit, plutôt que d'investir dans le déficit d'une infrastructure fédérale, les Régions devraient surtout investir dans les interfaces entre cette structure fédérale et les réseaux de transport locaux, les parkings de dissuasion, les réseaux tram-bus-métro, etc. Je ne vais pas préjuger de ce que sera l'accord mais j'estime que de très lourds investissements restent à faire dans les trois Régions concernant tous les interfaces entre le RER, d'une part, et leurs réseaux de transport en commun, d'autre part. Il ne faut pas perdre cela de vue lors des négociations qui auront lieu sur la répartition du déficit.

05.14 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je suis assez d'accord avec le ministre quand il dit qu'un plan pour 12 ans est forcément adaptable. Tous ses prédécesseurs en ont fait l'expérience. Le plan est effectivement souvent revu à mi-distance.

Le problème de ces révisions et des choix politiques réalisés est que, à la suite des différents plans d'investissement successifs, on peut remarquer que ce sont souvent les mêmes projets qui passent à la trappe d'un plan à l'autre.

Si on ne peut pas mener à bien un plan sur douze ans, on devrait, au moment de sa révision, prendre en considération les impératifs qu'il contenait.

Je me réjouis d'entendre que rien dans l'investissement RER n'est localisable.

Voor de verbinding Charleroi-Brussel was er al een uitvoeringskalender vastgelegd en had men het niet alleen over haalbaarheidsstudies. Het ging over de uitvoering der werken en niet over haalbaarheidsstudies of over onteigeningen. Dat gaat veel verder dan wat u stelt en dat lijkt me dan ook in tegenspraak te zijn met het samenwerkingsakkoord.

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

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

05.15 Johan Vande Lanotte, ministre: Tout est financé par l'Etat, donc par le Fonds. Mais une partie se trouvant hors de Bruxelles dépend des clefs F/N. Ce qui est à Bruxelles est hors clef 60/40. Cela n'a pas changé. Mais cela n'empêche pas, quand le paiement est effectué par le fonds RER, que ces investissements s'ajoutent aux autres investissements en Wallonie ou en Flandre. C'est ainsi que cela a toujours été conçu.

05.16 Olivier Chastel (MR): Rien n'est donc changé par rapport à ce qui avait été convenu.

05.17 Johan Vande Lanotte, ministre: Au niveau des 60/40.

05.18 Olivier Chastel (MR): Je voudrais faire une petite remarque au sujet du projet wallon que vous évoquez.

La difficulté pour les projets wallons et le choix prioritaire marqué par le gouvernement wallon –je le dénonce ici depuis plusieurs années- réside dans le fait que la SNCB n'a malheureusement pas montré le même zèle à étudier, notamment, la mise à quatre voies des lignes wallonnes que celui dont elle a fait preuve pour les lignes flamandes.

En ce qui concerne l'état d'avancement du projet RER, notamment en ce qui concerne la mise à quatre voies des lignes, vous nous dites aujourd'hui que les Wallons ont du mal à faire un choix parce qu'on en est à une étude de faisabilité. Mais c'est la SNCB qui est responsable de cet état de fait. Elle n'a pas mis suffisamment en avant, dans ses bureaux d'études, la mise à quatre voies des lignes concernées alors qu'elle l'a fait pour les lignes flamandes. Aujourd'hui, la Wallonie est ainsi pénalisée par le choix fait par le responsable des bureaux d'études de la SNCB.

05.19 Inge Vervotte (CD&V): Ik moet eerst toch wel vaststellen dat er op een aantal van de vragen die ik gesteld heb, geen antwoord is gekomen.

05.20 Minister Johan Vande Lanotte: Excuseer, ik heb u drie keer aangekeken om te antwoorden, maar u was heel de tijd met iemand anders bezig. Ik antwoord niet als u niet luistert, het spijt mij. U was heel de tijd aan het overleggen, wat uw goed recht is, maar ik ga niet "in de bled" als u toch niet luistert. Ik heb echt gekeken. U vraagt mij iets en ik wil u antwoorden, maar u bent elders aan het overleggen. Dat heeft geen zin. Dit is echt waar. Ik ga niet antwoorden als iemand manifest niet bezig is daarmee. Dat was zo.

05.21 Inge Vervotte (CD&V): Als de minister bereid is te antwoorden, zal ik mijn vraag opnieuw indienen.

05.22 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is geen probleem. Ik was echt naar u aan het kijken. U was aan het overleggen met uw collega's. Ofwel kon ik wachten, ofwel naast de kwestie antwoorden.

05.23 Inge Vervotte (CD&V): Dat is geen enkel probleem, dan zal ik de vragen wel opnieuw indienen.

05.24 Minister Johan Vande Lanotte: Het zijn de gemakkelijkste vragen waarop ik niet heb geantwoord.

05.15 Minister Johan Vande Lanotte: Alles wordt, zoals vanouds, gefinancierd door de Staat.

05.16 Olivier Chastel (MR): Het verheugt me dat de afspraken worden nageleefd.

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

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

05.20 Johan Vande Lanotte, ministre: Vu votre manque d'attention, j'ai volontairement omis une partie de ma réponse.

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

05.25 Inge Vervotte (CD&V): Maar niet de gemakkelijkste vragen voor het bedrijfsleven!

(...): Wat voor een antwoord is dat nu? "Ik antwoord niet omdat u niet naar mij kijkt".

05.26 Inge Vervotte (CD&V): Het wordt nu blijkbaar de gewoonte.

(...)

De **voorzitter**: Collega's, alleen mevrouw Vervotte heeft het woord.

05.27 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik hoor van de minister dat waar het hier allemaal om draait – het aantal "provisies" die gemaakt zijn in het verleden – niet juist is geweest. Dat is toch de verklaring die ik hier gehoord heb van de minister. Hij verklaart dat er geen probleem zal zijn met betrekking tot de mobiliteit in Antwerpen, dat er absoluut geen probleem zal zijn met het vervoeren van de goederen, want de gemaakte provisies waren niet juist en de toekomst zou dat uitwijzen.

In elk geval, het Deurganckdok komt er, het is er binnenkort. Die goederen zullen er ook zijn en die zullen dus moeten vervoerd worden. Dat zal moeten gebeuren via de weg, het spoor of het water. Ik heb er wel mijn twijfels over of het spoor dit nog altijd zal aankunnen. Wat het water betreft, ik heb nog altijd niet gehoord dat er daar enige uitbreiding of aanpassing zou zijn. Mijn vrees is dus dat het via de weg zal moeten gebeuren. Dit is misschien iets dat meegenomen kan worden naar de Tewerkstellingsconferentie. Een van de elementen die aantonen dat er in Vlaanderen een probleem is inzake werkgelegenheid, is de mobiliteit. Onze vrees is dan ook dat dit inzake mobiliteit in Antwerpen nog een groter probleem zal worden wanneer die goederen niet via het spoor, niet via het water, maar dus over de weg zullen moeten verplaatst worden.

Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel heeft men zich vergist en dan moeten er vragen gesteld worden over de investeringen rond het Deurganckdok. Ofwel zullen die goederen daar aan de kant moeten blijven staan, ofwel zullen ze moeten vervoerd worden.

05.28 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je ne m'y retrouve plus et je maintiens quand même quelques inquiétudes au sujet du RER, surtout dans le chef de la SNCB. Je ne doute pas de votre volonté, mais bien de celle de la SNCB. En effet, par rapport au matériel roulant, la précédente législature nous a habitués, pendant trois ans, à des feuilletons: à une querelle entre la SNCB et le cabinet; ensuite chacun partait examiner la situation à Paris, à Berlin ou ailleurs. A présent, ce sont les Pays-Bas. J'espère qu'ils y trouveront leur bonheur pour savoir ce qu'ils vont acheter, comment et rapidement, car ils auront visité toutes les capitales européennes avant de se décider. Il est également temps de mettre fin aux visites continues.

Vous dites que tous les financements sont compris dans le fonds RER. Ce n'est pas ce que j'avais compris. Dès lors, une question alternative: à concurrence de quelle hauteur ce fonds est-il financé? Sont-ils libérables pour effectivement investir au niveau de Bruxelles?

05.29 Johan Vande Lanotte , ministre: De 15 à 17 %?

05.30 Karine Lalieux (PS): Ils sont dans le fonds?

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

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

05.31 Johan Vande Lanotte, ministre: Dans le budget!

05.32 Karine Lalieux (PS): Dans ce cas, c'est parfait!

05.33 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce sont des dépenses primaires.

05.34 Louis Smal (cdH): Monsieur le président, tout d'abord, je voudrais m'associer aux questions de Mme Lalieux, à savoir prévoir un temps suffisant pour discuter de ce dossier. Par ailleurs, j'ai évoqué tout à l'heure la période de 10-12-14 ans. Il est clair que je ne suis pas favorable non plus à des plans à long terme et que je préfère des plans à court ou moyen terme, mais qui restent précis quant à leur décision et leur réalisation. En effet, la SNCB doit retrouver une crédibilité au niveau de la population. Voilà pourquoi nous en discutons souvent car il nous empoisonne la vie. J'admets tout comme le ministre que l'accord avec les Régions a été trouvé dans un laps de temps très bref. Ce point est positif, car le problème communautaire n'a pas transpiré.

Néanmoins, quant aux préfinancements assumés par les Régions, la SNCB aura-t-elle les moyens de les rembourser? Vous avez répondu sur le plan juridique mais cette question reste fondamentale.

05.35 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, en la matière, je puis être clair. Les financements à prévoir pendant les 12 ans ne sont pas énormes. La situation évolue et ce projet qui portait sur 3 ou 4 ans se réalise d'une manière plus rapide que prévu. Cela ne signifie pas que les montants à payer dans les 12 ans soient tellement énormes qu'ils en déséquilibrent le budget. Donc, la Belgique ne se trouve pas dans une situation catastrophique. Sauf révolution, cela ne pose pas de réels problèmes. Un contrat existe et de plus, les montants à payer chaque année ne sont pas de nature à perturber l'entièreté d'un plan d'investissement.

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

De **voorzitter**: Aangezien minister Anciaux toch antwoordt namens de eerste minister, zullen wij thans onze werkzaamheden voortzetten overeenkomstig de bepalingen van het Reglement en chronologisch tewerk gaan, wat inhoudt dat het punt 14 van de agenda het volgende punt is dat wordt behandeld.

Deze werkwijze werd aanvaard door de commissieleden.

Je vous annonce que le point 13 de l'agenda a été supprimé à la demande de MM. Leterme et Mortelmans. Ils ont décidé de commun accord de transformer leurs questions orales en questions écrites.

Bovendien heeft de heer Ansoms zijn vraag nummer 39 – punt 15 van de agenda – eveneens ingetrokken.

06 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de spreiding van de dag- en nachtvluchten" (nr. 19)
- de heer François-Xavier de Donnée tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de naleving van het regeerakkoord met betrekking tot de spreiding van de vluchten vanuit de luchthaven van Zaventem" (nr. 13)
- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de geluidsoverlast rond Brussel-Nationaal" (nr. 117)
- mevrouw Inge Vervotte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het cassatieberoep tegen het arrest van het Hof van Beroep inzake spreiding van de nachtvluchten"

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

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

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

(nr. 193)

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

06 Questions et interpellation jointes de

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la répartition des vols de jour et de nuit" (n° 19)

- M. François-Xavier de Donnée au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le respect de la déclaration gouvernementale concernant la dispersion des vols au départ de Bruxelles-National" (n° 13)

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

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

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

06.01 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hadden u eigenlijk reeds vroeger willen ondervragen over deze problematiek ter verduidelijking van bepaalde zaken in het regeerakkoord, maar u was vroegtijdig vertrokken naar Drente op een moment dat wij nog zitting hadden. Dat is jammer. Daarom stellen we u nu de vragen evenals een aantal actualiteitsvragen.

We doen dat nu natuurlijk naar aanleiding van uw voorstel en spreidingsplan van 30 september 2003. Het plan zorgt in elk geval voor een trendbreuk. Dat kan niet worden ontkend. Het kon ook niet anders. Na het duidelijke standpunt van het hof van beroep dat niets door Cassatie werd opgeschort, moest men natuurlijk stappen ondernemen. Men moest afstappen van het concentratiemodel dat nog altijd in de laatste akkoorden van de vorige regering zat vervat.

Belangrijk is dat bijkomende startbanen in gebruik worden genomen en dat zowel voor de dag- als de nachtvluchten een grotere uitwaaiing van de routes wordt voorgesteld. Toch blijven wij ontgoocheld, mijnheer de minister. De situatie blijft onevenwichtig. De spreiding komt vooral neer op een spreiding binnen Vlaanderen. Er wordt een bepaald percentage weggenomen boven de Noordrand. Het percentage wordt verplaatst naar de omgeving van Perk, in beperkte mate naar de Oostrand en heel beperkt naar baan 25L, die recht boven Brussel zou gaan. Alles wijst er dus op dat er voor Brussel globaal gezien nauwelijks iets verandert. Als ik de plannetjes goed kan lezen, komt er door de uitwaaiing een aantal vluchten bij, maar er valt ook een deel weg door het verminderen van het aantal opstijgingen over Diegem. Als gevolg daarvan zouden er minder vluchten pal over Brussel gaan, zoals ik u gisteren heb horen verklaren, terwijl het er al niet veel waren.

Men zou ook afstappen – zo lees ik in de nota's – van het argument van de bevolkingsdichtheid en alleen nog rekening houden met het geluidsniveau per individu. Ook dat is echter niet helemaal duidelijk. Gisteren heb ik de minister zelf op de televisie horen argumenteren dat er onder de route die pal over Neder-over-Heembeek en Brussel gaat toch heel wat mensen wonen. Blijkbaar is het criterium van dichtheid toch nog altijd aan het spelen. Bijzonder spijtig is ook dat men niet tot een evenwichtige verdeling per nacht kon komen. Nu is het voorstel dat gedurende bepaalde nachten de Noordrand heel veel last zal hebben en op andere momenten dan weer Perk en de Oostrand. Een zodanige spreiding dat ongeveer iedereen met een tweetal vluchten per nacht zou worden geconfronteerd, zit er blijkbaar niet of nog niet in.

Er zijn ook vier fundamentele zaken die ontbreken. Ten eerste.

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

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

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

En outre, il manque des chiffres précis, ce qui donne à penser que le plafond de 25.000 vols de nuit convenu sous la législature précédente sera dépassé. Si nous disposons d'un aperçu des routes suivies, nous ne pouvons en dire autant des pistes. En dépit des déclarations faites antérieurement par le ministre dans les médias, un seul vol survolerait le Palais royal et il ne s'agira certainement pas d'un vol de nuit. Par ailleurs, ie

duidelijke cijfergegevens, zeker inzake het aantal nachtvluchten had dit er moeten zijn. Bij vorige besprekingen was meteen na een akkoord duidelijk hoeveel nachtvluchten er voor diverse richtingen zouden zijn. Nu beschikken wij alleen over percentages. Dat doet vermoeden dat het plafond, dat in de vorige regering was afgesproken, namelijk 20.000 nachtvluchten, zal worden doorbroken. Daarover had ik graag snel duidelijkheid.

Ten tweede, er ontbreekt ook een duidelijk zicht op de routes, met name op het aantal vluchten of het percentage dat volgens bepaalde routes, niet banen, maar routes zal verlopen. U bent heel duidelijk over het baangebruik in de zes verschillende zones, maar niet over de verhouding waarin er uitgewaaierd wordt. Daarvan heb ik geen cijfers gezien. Het enige wat u zegt, is dat er meer routes komen en waar ze naartoe gaan en niet hoe de verdeling tussen deze routes zal verlopen. Vroeger was dat duidelijk. Zo werden een drietal routes boven het centrum van Brussel voorzien. Dat waren te weinig routes wat de nachtvluchten betreft, maar wij hadden wel een cijfer.

(...)

Ik bedoel vluchten boven één route en drie vluchten per nacht boven Brussel. Nu is dat veel minder duidelijk.

Ten derde, ik lees in de krant – dat staat niet in uw nota – dat er boven het koninklijk paleis zal worden gevlogen. U hebt daar anderhalve maand geleden wel iets over gezegd in de media. Volgens Het Nieuwsblad gaat dit slechts over één vlucht en zeker geen nachtvlucht. Waaruit moeten we dat afleiden? Waarom gaat het maar om één vlucht? Het lijkt heel erg symbolisch. De Koning zal heel erg symbolisch solidair zijn.

Ten vierde, u mag ook eens uitleg geven bij de wijze waarop de routes worden vastgelegd. Het is onlogisch waarom een deel van de vliegtuigen, zowel 's nachts als overdag, een scherpe bocht van 180 of 170 graden maakt nadat ze boven Wezembeek zijn opgestegen en opnieuw richting Noordrand vliegen. Dus ze stijgen op richting Wezembeek-Oppem en daarna, in plaats van richting westen en richting Aalst verder te stijgen, maken ze een heel scherpe bocht richting Noordrand. Zo wordt de Noordrand opnieuw extra belast. Waarom vliegen zij Brussel niet buiten via de Westrand?

Ten vijfde, wat zal de evolutie in de toekomst zijn? U geeft geen zekerheid of er nog iets ten gunste zal veranderen en wanneer? U zegt dat u zal onderzoeken of er een taxibaan komt voor baan 25L, maar het is niet duidelijk of die er komt en wanneer. Ik vrees dat het bij dit plan zal blijven en dat er op termijn niets meer zal veranderen. U hebt in elk geval geen duidelijke timing klaar voor uw planning op langere termijn.

Ten zesde had ik ook graag geweten, mijnheer de minister, wat het statuut is van heel dit plan. Vorige keer werd ons een plan voorgeschoteld na onderhandelingen. Wordt dit plan door de hele regering gedragen? Ik lees in het hoofdartikel van de *Financieel Economische Tijd* van 1 oktober 2003 dat Verhofstadt het plan niet rijp acht voor de Ministerraad. U mag mij dan eens uitleggen wanneer het dan wel rijp zal zijn. Hoe kan u verzekeren dat het niet door uw opvolger zal worden teruggeschoefd? Hoe kan u verzekeren dat er over vier jaar niet opnieuw een Durant zal komen?

Daarnaast – daarmee rond ik af – zijn er nog een aantal kleinere vragen.

souhaiterais obtenir des explications complémentaires sur le mode de détermination des routes. Quel est le calendrier à long terme? Quel est le statut du plan du ministre? Selon le *Financieel Economische Tijd* de ce jour, Monsieur Verhofstadt aurait déclaré que le plan n'est pas encore mûr pour être soumis au Conseil des ministres.

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

Quand pouvons-nous escompter la nomination du médiateur néerlandophone?

Ten eerste heb ik een vraag over de isolatie. Ik heb nog even de standpunten van uw partij gelezen bij de vele vragen die destijds door de actiegroepen waren gesteld. U stond toen heel kritisch tegenover isolatie. Nu bent u daarover zeer vaag. U denkt ook na over bepaalde routes. Dat blijkt uit het titeltje van het desbetreffende hoofdstuk. Wil dat zeggen dat u ook bepaalde routes echt gaat isoleren, zodat zij het risico dragen dat op die plaatsen weer een stijging zal komen? Gaan we daarentegen enkel in een bepaalde, nabije omgeving van de luchthaven isoleren?

Ten tweede, u zegt dat bij de langetermijninvesteringen de volgende maatregelen kunnen worden genomen. U hebt het dan onder meer over de bewuste taxibaan van baan 25L, over de landingssystemen ILS, enzovoorts. Daar zegt u dat u de eerste twee maatregelen verder wil onderzoeken. Nu is mijn vraag wat er met de laatste drie maatregelen zal gebeuren. Worden die niet meer in overweging genomen of behoeven die geen onderzoek? Dat is niet duidelijk.

Ten slotte, in verband met de Nederlandstalige ombudsman, die er al veel vroeger had moeten zijn. Tegen wanneer komt die er eindelijk? Ik had ook nog een andere vraag, die ik nu niet zal stellen. Ik denk immers dat ik al lang genoeg heb gesproken binnen dit kader. De vraag handelt over de problematiek van de HST-verbinding voor Zaventem en de problematiek van de tweede nationale luchthaven. Ik stel voor dat we dat bespreken in het hoofdstuk over de tweede nationale luchthaven.

06.02 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn uiteenzetting sluit daar sterk bij aan omdat de vragen hier zijn gesteld.

Wij hebben ook het spreidingsplan gezien. Spreiding is voor ons een goede zaak, maar we moeten toch vaststellen dat er een nieuwe vorm van concentratie in het plan is gesloten. Aan voormalig minister Durant is het verwijt gemaakt dat aan een aantal heilige huisjes, met name Brussel, niet werd geraakt. We moeten vaststellen – tenzij het door de minister wordt tegengesproken – dat dit ook zo blijft.

De nieuwe concentratie situeert zich veeleer op een nieuwe breuklijn, met name weekend of geen weekend. Wij stellen vast dat in de weekends alle dagvluchten zullen opstijgen via baan 20, Perk-Steenokkerzeel. Op zaterdag vertrekken alle vliegtuigen richting Mechelen en zondag richting Oostrand.

Wij hebben nog een andere vraag voor de minister. Wij vinden dat in een spreidingsplan een onderscheid moet worden gemaakt tussen de dag- en de nachtvluchten. Daarom hadden wij graag een ernstige en correcte vergelijking gemaakt inzake de effecten. Daarvoor hadden wij graag de afzonderlijke cijfers ontvangen van de evolutie van de belasting die door de nachtvluchten wordt veroorzaakt.

Ten slotte is er nog een bijkomend element. Wij vragen ons ook af wat de impact is van weerfenomenen op dit spreidingsplan. Wij hebben daarover al veel experts en deskundigen horen praten. Dat is blijkbaar een belangrijk element in het spreidingsplan. Hoe worden die elementen mee in het plan opgenomen? Wie beslist wanneer die vliegtuigen om veiligheidsredenen toch geconcentreerd op één baan zullen moeten vliegen?

Als allerlaatste, bijkomende punt vragen wij ons af hoe het nu zit met de verklaringen van de minister dat hij het cassatieberoep van de regering tegen het hof van beroep in verband met de spreiding van de nachtvluchten zou intrekken. Heeft hij dat gedaan of niet? Wat zijn de

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

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

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

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

redenen? Wij zouden daarover graag wat meer duidelijkheid krijgen.

06.03 François-Xavier de Donnée (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en ce qui concerne la dispersion des vols de nuit, l'accord de gouvernement prévoit explicitement le respect de l'accord du 24 janvier 2003 tel que modifié en mai : "(...) tant qu'un cadastre du bruit, commune par commune et quartier par quartier, n'aura pas été effectué (...)". Cela se trouve à la page 28 de l'accord de gouvernement.

Or, à ce jour, il semble que l'accord de mai 2003 prévoyant en moyenne 3,2 vols de nuit empruntant la route Onkelinx a été régulièrement violé au cours de cet été. En effet, aux mois de juillet et août, 4,5 vols de nuit en moyenne ont emprunté la route Onkelinx et, du 1^{er} au 16 septembre, il s'est même agi en moyenne de 5,4 vols. Cela représente 20% des vols de nuit du 1^{er} juillet au 16 septembre au lieu des 14,5% prévus par les accords de janvier, modifiés en mai.

Par ailleurs, on constate que la nuit, la route CIVH au départ de la piste 25R a été redescendue vers le Ring avec survol occasionnel du nord-ouest de Bruxelles, soit Jette, Laeken et Ganshoren. En outre, l'IBGE a constaté des seuils de bruit dépassant 68 décibels pour certains vols sur la route Onkelinx et ce, jusqu'à l'extrémité sud-ouest du pentagone, donc très loin dans Bruxelles.

Les normes de l'accord de janvier 2003 en matière de seuil de bruit, 68 dB, sont donc fréquemment violées, alors qu'elles dépassent déjà les normes bruxelloises de 45dB qui ont été suspendues pendant un an, dans un souci d'apaisement avec l'autre Région. Il semble aussi que certains vols de nuit aient été décalés vers 6h05 et 22h55, de façon à contourner les interdictions pour certains avions. D'où l'importance de renforcer les taxes d'atterrissage et de décollage pour les plages horaires de 6 à 8 heures et de 21 à 23 heures, comme prévu par l'accord de gouvernement. Je constate que vous allez le faire, j'y reviendrai.

Il me revient également que BIAC ferait preuve d'un certain laxisme quant à l'application des sanctions en cas d'inspection, notamment lorsque les avions hushkittés survolent encore soit Bruxelles, soit la périphérie, la nuit. Le rôle de contrôleur contrôlé de BIAC n'est pas sain. Il me semble, dès lors, important que le gouvernement mette en place, comme en France avec la CNUSA, un organisme indépendant de BIAC et de Belgocontrol pour contrôler le respect des normes de bruit par les avions utilisant Bruxelles-National. Sur ce point, je suis d'accord avec vous, je me réjouis que vous ayez, en tout cas dans le journal, marqué votre accord sur ce point. Dès à présent, je crois qu'il faut renforcer les sanctions en cas d'infraction et s'inspirer, par exemple, de Zurich où, après cinq avertissements de la tour de contrôle, le créneau-horaire est retiré à la compagnie en contravention.

Toutes ces violations de l'accord de mai 2003 sont inacceptables pour les Bruxellois. N'oublions pas qu'il n'y a pas que le Noordrand et l'Oostrand qui subissent un important survol de leurs territoires. Haren et Neder-over-Heembeek sont survolés par tous les vols décollant de la piste 25R. Haren et Neder-over-Heembeek autant que Diegem et davantage que Grimbergen et Vilvoorde figurent donc parmi les zones les plus exposées. Les communes à l'est de Bruxelles subissent de jour une intensité de survol tout à fait comparable à celles du Noordrand et de l'Oostrand. Le gouvernement bruxellois a accepté la route Onkelinx en mai par solidarité avec le Brabant flamand et pour éviter les conséquences économiques inacceptables que provoquerait la fermeture de nuit de l'aéroport.

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

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

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

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

Ten slotte stuit de uitbreiding van de luchthaven van Brussel-Nationaal op sociologische en ecologische grenzen. Ik pleit geenszins voor de sluiting ervan maar, zoals de eerste minister zei, moet men nadenken over de manier waarop men de groei van het luchtverkeer kan opvangen. Daarbij kunnen buitenlandse voorbeelden

Il est clair que si les accords de janvier et mai 2003 ne sont pas respectés de bonne foi, tout nouvel accord basé notamment sur les résultats du cadastre du bruit sera très difficile à négocier, vu la méfiance qui s'installera dans l'opinion publique, non seulement à Bruxelles mais aussi dans la périphérie. Des problèmes se posent aussi quant au respect des accords dans la périphérie est, l'Oostrand, actuellement la plus pénalisée et où le nombre de sonomètres, notamment à Wezembeek et Kraainem, semble nettement insuffisant pour assurer le contrôle et établir un cadastre du bruit fiable. Il n'y a que trois sonomètres dans l'Oostrand contre neuf dans le Noordrand.

als inspiratiebron dienen en kunnen wij met buurlanden praten en naar synergieën op Europees niveau zoeken.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé hier, à mon grand étonnement, des mesures concrètes de dispersion des vols de nuit et de jour, sans attendre ni les résultats du cadastre du bruit prévu dans l'accord de gouvernement de juillet 2003 ni même les résultats définitifs et complets, me semble-t-il, des études que vous avez commandées au bureau hollandais AAC et au professeur Thoen à la KUL. Ces mesures que vous annonciez hier n'ont pas non plus fait l'objet d'un accord ni même de discussions au sein du gouvernement. Votre démarche d'hier est donc en contradiction avec les accords gouvernementaux en la matière. Vous n'avez pas non plus consulté les Régions, ce qui me semble maladroit, dans la mesure où celles-ci sont habilitées à établir des normes en matière de nuisances sonores aériennes. Vous pouvez en tout cas vous attendre à de violents retours de flammes de la part de la Région bruxelloise et probablement aussi d'autres régions de la périphérie.

En effet, vous voulez, le 24 janvier 2004, sans attendre le cadastre du bruit, mettre en service une nouvelle route de décollage de jour traversant tout Bruxelles qui concerne 15% des décollages retirés au Noordrand et replacés sur Bruxelles. Il s'agit en clair - mais il faut bien connaître la problématique pour le découvrir dans les textes - de la réactivation de la route Chabert, en contradiction avec la décision du Conseil des ministres du 9 février 2001. Par ailleurs, le 18 mars 2004, vous voulez mettre en service la route dite royale qui n'a fait l'objet d'aucun accord politique et qui soustrait 20 % de décollage de jour au Noordrand pour les rajouter sur Bruxelles.

Bruxelles hors Haren passerait, si vos intentions se concrétisent, de 42 % à 67 % de vols de jour. Moi, je suis pour un partage équilibré des nuisances d'un aéroport, une région ne peut pas dire: "tout va chez l'autre". Mais ici, je trouve que vous chargez très, très fort la barque, pour ne pas dire moins, au détriment de Bruxelles. En outre, je voudrais quand même rappeler que c'est pour des raisons de sécurité qu'un arrêté royal empêche le survol de la route royale et aussi du Heyssel. Nous imaginons aisément la symbolique que représenterait un avion écrasé sur l'Atomium ou un avion terroriste sur le palais royal. Je pense donc qu'il y a plusieurs considérations qui sont tout autre que celle d'embêter de nombreuses personnes qui insistent pour ne pas mettre cette route en fonction.

En outre, si je comprends bien votre proposition, une nouvelle route de nuit traversera Bruxelles d'est en ouest. L'Oostrand recevra tous les vols de jour le samedi et le dimanche, tout comme Woluwé-Saint-Pierre, Woluwé-Saint-Lambert et Auderghem. Les deux plus grandes victimes du plan Anciaux sont donc les dix-neuf communes bruxelloises et l'Oostrand. La réintroduction de la route Chabert et l'instauration de la route royale représentent quarante-trois mille vols de plus par an sur Bruxelles. C'est le résultat du plan concret, mais il faut lire entre les lignes. Quarante-trois mille vols de plus sur Bruxelles, par an ! Voilà ce que nous propose le plan Anciaux. Le fait que Haren et

Neder-over-Hembeek soient légèrement déchargés, est une bonne chose. Je m'en réjouis pour eux. Mais, ce n'est qu'une maigre consolation. Quant à l'Oostrand, avec une mise en service permanente, certains jours et certaines nuits, de la piste diagonale 02-20, il sera, tout comme Woluwé-Saint-Pierre, lourdement pénalisé.

Monsieur le ministre, je suis désolé. J'ai beaucoup de sympathie pour vous à titre personnel, mais je crois devoir vous dire qu'en déposant un plan de dispersion sans attendre les résultats du cadastre du bruit prévu dans l'accord de gouvernement, sans accord ni même concertation au sein du gouvernement, sans concertation formelle avec les Régions concernées sur ces propositions-là, vous avez manqué à la solidarité gouvernementale. Je sais que vous avez eu des discussions à bâtons rompus avec M. Gosuin, mais il n'a jamais vu ces projets-là. Je crois que vous avez commis une faute politique grave qui va nuire à votre crédibilité et qui va vouer votre plan à l'échec. Lorsque vous annoncez avec un tel fracas un plan reposant sur aussi peu de base, établi sans concertation aucune, c'est une façon de tuer ce plan. C'est peut-être ce que vous voulez: pouvoir dire un jour, "moi, j'avais la solution miracle mais les méchants m'ont empêché de le faire. Je ne suis qu'un pauvre Calimero".

Enfin, j'en arrive à la dernière phase de mon exposé, que je répète depuis de nombreuses années; je vous renvoie à des interpellations que j'ai faites dans le temps, notamment le 25 mars 1998 à M. Daerden. Je l'ai encore dit en juillet, lors de la discussion sur la déclaration gouvernementale: il y a une limite sociologique et environnementale à l'expansion de l'aéroport de Bruxelles National. Il est vrai que techniquement, nous pouvons aller jusqu'à quatre cent cinquante mille mouvements, comme à Heathrow, mais sur le plan sociologique, social et environnemental, vu l'implantation de cet aéroport, il y a une limite. Je ne plaide pas pour le fermer, ni le jour, ni la nuit. Je crois qu'il est urgent, comme le propose très justement monsieur Verhofstadt, et je le soutiens à 100%, que nous commençons à réfléchir à la façon dont nous allons absorber la croissance du trafic, lorsque celui-ci atteindra ces limites sociologiques et donc politiques. Il est urgent de faire progresser la réflexion et les études en la matière, car le temps nécessaire à la mise en œuvre pratique de solutions adéquates, non pas pour fermer Zaventem, mais pour absorber le type de trafic qui n'y a plus sa place ou la croissance de trafic qui n'y a pas sa place, il faudra probablement dix à vingt ans.

Je crois que cette réflexion doit s'inspirer de trois choses: d'abord de la solution adoptée à Washington, avec une répartition intelligente du travail entre National Airport et Dalosey Airport. Cela doit porter sur l'organisation aéroportuaire, non seulement sur le territoire national, mais aussi dans les régions limitrophes des pays qui nous entourent. Des discussions doivent être entamées avec la France, dont les aéroports parisiens et lillois connaissent ou connaîtront aussi des problèmes d'engorgement, ainsi que des limites environnementales à leur expansion. Et la fusion KLM/Air France doit nous faire réfléchir aussi. Je crois qu'il faut de plus en plus situer ce problème de dégorgeement futur de Zaventem dans le cadre de l'Eurorégion qui nous entoure, et ne pas se braquer sur tel ou tel aéroport précis en Belgique ou à l'étranger.

Ensuite, il faut rechercher des solutions qui ne réduisent pas l'emploi global à Zaventem. Je suis contre la réduction de l'emploi global à Zaventem.

Cependant, il faut permettre d'absorber ailleurs des croissances, certains types de trafics dont l'existence n'est pas justifiée à Zaventem

Waarom heeft u de resultaten met betrekking tot het kadaster van de

mais dont l'emploi peut être remplacé par des activités acceptables et légitimes à cet endroit.

Pour terminer, je souhaite poser au ministre les questions suivantes.

1. Monsieur le ministre, pourquoi n'avez-vous pas attendu les résultats du cadastre du bruit pour établir un plan de dispersion, comme le prévoit explicitement l'accord de gouvernement dont vous étiez un des principaux négociateurs?

2. Pourquoi n'avez-vous pas soumis votre plan au Conseil des ministres et au comité de concertation comme le fit toujours Mme Durant lorsqu'elle fut amenée à faire des propositions en la matière? Si sur certains points, on peut critiquer Mme Durant, il faut reconnaître que, sur le plan de la collégialité, elle a toujours fait preuve d'un certain zèle.

3. Monsieur le ministre, avez-vous déjà donné des instructions à Belgocontrol concernant la mise en place des dispersions prévues pour le 24 janvier 2004 et le 18 mars 2004 sans attendre l'accord du gouvernement?

4. Où en est l'élaboration du cadastre du bruit? Est-il exact que le groupe de travail Brunorr planche sur cette question-là? Quelle est sa mission? Quels sont les délais dans lesquels il doit rentrer ses conclusions? Où en sont ses travaux? Pourquoi l'IBGE et AMINAL ne sont-ils pas membres de ce groupe de travail alors que vous devriez vous entendre avec les deux autres régions? Comme vous le dites à juste titre, il serait bon d'harmoniser les normes bruxelloises et flamandes. Pourquoi alors exclure l'IBGE et AMINAL et courir ainsi le risque d'avoir des gens qui agiront comme des inspecteurs des travaux finis et qui auront un a priori au départ?

La concertation avec les Régions sur les seuils de bruits admissibles est-elle prévue? Si oui, à quelle date? Le cadastre s'inscrira-t-il dans les normes prévues par la nouvelle directive européenne sur le bruit ambiant? Quel rapport y aura-t-il entre les études commandées au professeur Thoen et à AAC et le cadastre du bruit?

5. Quelles mesures avez-vous prises depuis votre entrée en fonction pour faire respecter les accords de mai 2003 qui, comme vous le savez, ont été largement violés du 1er juillet au 16 septembre? Confirmez-vous la nature et l'importance des infractions constatées au-dessus de Bruxelles et du Brabant flamand durant cet été?

Dans quel délai prévoyez-vous – et j'applaudis votre initiative – la création d'un organisme indépendant, de contrôle des nuisances sonores aériennes? Avez-vous déjà pris des contacts avec les compagnies aériennes desservant Bruxelles National pour qu'elles réduisent l'intensité de bruit de leur flotte? Quelle est leur réponse? J'ai lu dans les journaux que DHL a répondu par la négative. N'y a-t-il pas lieu de décourager l'octroi des primes de kérosène accordées aux pilotes, primes très perverses sur le plan du bruit?

Quand l'augmentation des taxes de décollage entrera-t-elle en vigueur? Vous parlez de leur intensification entre 21h00 et 23h00 et entre 6h00 et 08h00, mais quand aura-t-elle lieu?

Vu les accords intervenus le 24 janvier et en mai 2003, est-il normal que BIAC maintienne son recours contre l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale sur les normes de bruit? Trouvez-vous normal que certaines compagnies en tirent prétexte pour ne pas payer les amendes en cas d'infraction reconnue par le parquet?

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

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

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

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

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

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

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

Vous préconisez le décollage au départ de quatre pistes la nuit et le jour, quel serait le coût de cette mesure? Va-t-on en examiner les conséquences pour les riverains? Quel sort réservez-vous à l'AR de 1954 interdisant le survol du palais royal? Je suis opposé à cette mesure pour des raisons liées notamment à la sécurité non seulement du palais mais aussi de certains symboles au Heysel et parce que la population doit également être prise en considération.

Où en sont les études lancées par le gouvernement précédent et par d'autres instances concernant l'avenir de notre politique aéroportuaire et la répartition du travail entre aéroports nationaux et régionaux?

Enfin, des contacts ont-ils été pris avec certains pays riverains pour rechercher des synergies aéroportuaires au niveau de notre Eurorégion?

06.04 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb niet zonder voldoening vastgesteld dat men uiteindelijk van de concentratiegedachte is afgestapt. Mijnheer de minister, u - en andere personen uit de regio - hebt wellicht duidelijk aangevoeld dat dit op maatschappelijk vlak door een groot deel van de bevolking als een bijzonder onrechtvaardige approach werd beschouwd.

Ik zal niet zover gaan als de vorige spreker door te stellen dat men met de kaart die nu op tafel ligt regelrecht indruist tegen het regeerakkoord. Er is in de politiek en in de politieke actualiteit immers een bepaalde dynamiek aanwezig. Er is het regeerakkoord, maar ik kan alleen maar vaststellen dat we daarnaast inderdaad in een rechtsstaat leven. Die rechtsstaat heeft zich volgens mij duidelijk uitgesproken in het arrest van het hof van beroep van 10 juni. Uit dat arrest blijkt dat men de spreidingsgedachte genegen moet zijn.

Ik kan mij echter inbeelden dat als we in een rechtsstaat leven we met dergelijke belangrijke factoren geen rekening kunnen houden. Mijnheer de minister, laten we mekaar geen Lijzebet noemen. Ik wens mij nog niet volledig uit te spreken over het plan aangezien ik het pas vanochtend van de pc heb gehaald. Het beslaat volgens mij meer dan 200 pagina's en ik ben dus een beetje verbaasd over degenen die straffe stellingen innemen zonder dat zij wellicht het geheel op een degelijke manier hebben bestudeerd. Ik hou mij daarom een beetje op de vlakte. Het is mij echter wel opgevallen dat er in verband met de kwaliteit van de leefomgeving niet staat tot hoever de capaciteiten van Zaventem kunnen reiken. Er is daarvoor blijkbaar nog geen limiet bepaald. Misschien is dat echter voorbarig en komt dat nog.

Er is wel sprake van enige beperking inzake de nachtvluchten. Ik weet dat men in de politiek dikwijls zeer snel en af en toe emotioneel wenst te reageren. Persoonlijk echter pleit ik ervoor dat we heel voorzichtig zouden zijn. De heer de Donnée heeft onder andere gewezen op de gevolgen voor Zaventem van de fusie tussen KLM en Air France. We moeten dat zorgvuldig in het oog houden.

Men zal het mij niet kwalijk nemen als ik zeg dat, wanneer u spreekt over een exploitatie als Zaventem en we zien wat er vandaag in Genk gebeurt, we toch wel drie keer moeten nadenken alvorens stoute en onvoorzichtige verklaringen af te leggen. Het plan is er. Ik wens mij inzake de totale uitwerking vandaag echter niet uit te spreken.

Mijnheer de minister, als parlamentslid betreur ik het wel dat we vandaag opgewarmde kost krijgen. U hebt er de voorkeur aan oedeven

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

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

Que compte faire le ministre à l'égard des intéressés et des groupes d'action divers? Outre BIAC, Belgocontrol et le département, d'autres acteurs sont-ils intervenus dans la mise en œuvre de ce plan, comme le cabinet du ministre, par exemple? Quelle tâche précise le ministre a-t-

eerst naar de pers te stappen en dan pas naar het Parlement. Dat is volgens mij niet helemaal de normale gang van zaken.

Ik heb nog een paar andere bedenkingen. Ik bekijk dit allemaal uiteraard vanuit het standpunt van een lid van de meerderheid die het regeerakkoord heeft goedgekeurd. Ik heb daarbij echter toch nog een aantal politieke vragen. Is het voorstel dat nu op tafel ligt een discussievoorstel of een persoonlijk voorstel? Ik heb in De Standaard gelezen dat het een voorstel van deskundigen is. Als ik dat goed heb begrepen en politiek vertaal zou het dus nog geen regeringsvoorstel zijn.

Ik weet dat u nogal belang hecht – net als de VLD trouwens – aan de civiele maatschappij. Ziet u, in uw actie in de volgende weken, nog een ruimte voor discussie met de sociaal-economische componenten in Zaventem – dat is niet onbelangrijk – alsook met de civiele maatschappij, de diverse actiegroepen dus die in het arrondissement en de regio op dat vlak nu toch al maanden bezig zijn?

Wat is uw volgende stap? Wat doet u in de eerste plaats voor de direct betrokkenen? Het geformuleerde voorstel is blijkbaar niet te nemen of te laten. Wordt dat nog verder besproken?

Ten tweede, u spreekt van een plan van deskundigen. Ik heb uw nota van 200 bladzijden snel doorgenomen en vastgesteld dat uw taskforce eigenlijk is samengesteld uit de luchthavenexploitant BIAC, Belgocontrol en uw departement. Waren er nog andere partijen bij betrokken? Was er bijvoorbeeld een inbreng van uw kabinet?

Wat mij uiteraard interesseert, om dit politiek en maatschappelijk te kunnen vatten, is te weten welke opdracht u als bevoegde minister aan die werkgroep hebt gegeven? Gaf u de opdracht tot het uitwerken van een plan? Legde u limieten vast? Het is nogal duidelijk dat als men een werkgroep opricht, de resultaten van deze werkgroep sterk zullen worden beïnvloed door de opdracht die zij kreeg. Bestaat daarover een document, een besluit of een regeringsbesluit? Ik zou werkelijk graag weten wat u aan deze deskundigen hebt opgedragen.

Mijn derde en meer algemene vraag sluit een beetje aan bij de bekommernis van de heer de Donnée. Bestaat er niet het gevaar dat als u cavalier seul speelt – mevrouw Durant heeft dat voor een stuk geprobeerd – het plan, dat misschien een goede basis kan zijn voor discussie, uiteindelijk wordt meegesleurd in een politieke, à la limite communautaire, discussie? Ik hoop het niet.

Naar verluidt zou bij het opstellen van het plan het Vlaams Gewest niet aan haar trekken zijn gekomen, terwijl – ik hoor de bevestiging – de Brusselse minister van Leefmilieu op zijn minst van een aantal aspecten kennis had genomen en dus blijkbaar toch wel enige inspraak heeft gehad. Is dat juist?

Volgens een normale gang van zaken zou men verwachten dat zodra er een plan is dit zou worden besproken met de Gewesten, gelet op de aspecten van de kwaliteit van de leefomgeving, om het nog maar daarbij te laten.

Mevrouw Vervotte had het punt betreffende de weersomstandigheden al aangestipt en ik kan mij daarin ook niet zo direct terugvinden, tijdens een vluchtige lezing van het plan. Ik hoor vaak zeggen dat een vliegtuig vliegt waar het wil, maar dat het stijgt en landt volgens een bepaalde windsterkte. Wat is daarvan aan? Werd daarmee rekening gehouden? Als ik al die bewoendingen op de kaarten doorneem en bekijk, dan houd

il confiée au groupe de travail? En effet, les résultats peuvent avoir été influencés par la description de la tâche. Existe-t-il à ce sujet un texte, une décision ou un arrêté?

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

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

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

ik mijn hart vast. Waarschijnlijk totaal ten onrechte en ik wil op dat vlak zeker geen paniek zaaien, maar heeft men ook het veiligheidsaspect op dat vlak wel goed bekeken?

Tot daar, mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voornaamste aspecten die ik wens aan te stippen.

De verdienste van de minister is dat hij een plan heeft gemaakt. Of het een persoonlijk plan is of een plan opgesteld door deskundigen, is mij ook niet erg duidelijk. In dat plan heeft hij blijkbaar een poging gedaan om de zaak in globo te bekijken door zowel de nacht- als de dagvluchten en het landen als het opstijgen te beschouwen. Volgens mijn logica en mijn boerenverstand moet men, wenst men een dergelijke ingewikkelde problematiek op te lossen, waarbij men streeft naar een redelijke spreiding, overgaan tot een maximale aanwending van de beschikbare of in orde te brengen banen. Men zal ook moeten uitgaan van het principe zoveel mogelijk verschillende vliegtuigroutes te gebruiken.

Mijnheer de minister, onder meer in uw plan wordt melding gemaakt van een route boven het koninklijk paleis. Ik heb daarmee geen moeite en lig er niet wakker van. Ik spreek mij nog niet uit over hoe lang dat zal gebeuren. Men zegt dat deze route voor een stuk terecht is. Ook de route-Chabert zou opnieuw worden opengesteld. Men wenst tot een hoogte van 4.000 voet te gaan. Is dat zo? Bestaan daarover afspraken binnen de regering?

Mijnheer de minister, u nam uw verantwoordelijkheid op. Ik weet niet precies in welke mate u politiek gezien aan dit plan gebonden bent. Ik weet ook niet hoe u de besprekingen en de contacten die u zal hebben ziet evolueren. en evenmin wanneer u uiteindelijk hoopt te landen. Dat is in de luchtvaart nochtans een belangrijk gegeven.

De **voorzitter**: Ik hoop dat de vlieger opgaat. Dan kan hij ook landen.

06.05 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, de geachte leden zullen het mij niet kwalijk nemen dat ik hun vragen die nauw met elkaar verbonden zijn, gezamenlijk beantwoord.

In eerste instantie wens ik een korte inleiding te geven over het stappen- en spreidingsplan, dat gisteren werd voorgesteld, waarna ik zal ingaan op de concrete vragen.

Gelet op de actualiteit begrijp ik dat er heel wat vragen werden gesteld die niet schriftelijk werden voorbereid, maar dat vormt geen probleem.

In het dossier van het vliegtuiglawaai verbonden met de nationale luchthaven dient men rekening te houden met twee belangrijke documenten.

Of men het nu graag heeft of niet – ik spreek me daarover niet uit –, er is vanzelfsprekend het arrest van het hof van beroep van 10 juni 2003, waarin wordt uitgegaan van de grootst mogelijke gelijke verdeling van de geluidsoverlast tussen alle omwonenden van de luchthaven. Het concept van de concentratie wordt in het arrest totaal verworpen.

Collega's, burgemeester, het tweede belangrijke document is vanzelfsprekend het regeerakkoord. Het regeerakkoord vertrekt van uitgangspunten die niet tegengesteld zijn met de uitgangspunten die we terugvinden in het arrest. namelijk afstappen van de concentratie en

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

Conformément à l'accord de gouvernement, une équipe

overstappen naar de spreiding. Het regeerakkoord bepaalt een maximale spreiding op basis van een geluidskadaster en van het optimaal gebruik van de verschillende landings- en opstijgpistes van verschillende routes.

Het is juist dat ik een team van experts van BIAC, Belgocontrol en het directoraat-generaal Luchtvaart heb belast met de opdracht een concreet stappenplan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van de nationale luchthaven voor te bereiden zoals vereist door het regeerakkoord. De werkgroep Brunorr presenteerde mij op 26 september 2003, vorige week vrijdag, zijn actieplan. Het rapport werd vervolledigd op maandag 29 september 2003.

Ik zal onmiddellijk antwoorden op de vraag die door verschillende personen werd gesteld, namelijk waarom ik dit gisteren heb gepresenteerd. Ten eerste, wij hebben altijd gezegd dat we eind september met een stappenplan naar buiten wilden komen. Ik wens mijn woord te houden als dit enigszins kan. Gisteren was het nog september. Ten tweede, omdat de conclusies in de rechtszaak, die op 15 oktober wordt gepleit, vandaag klaar moesten zijn. De Belgische Staat was verplicht om op 1 oktober conclusies neer te leggen.

Het rapport werd vervolledigd op maandag 29 september 2003. Het actieplan van Brunorr beschrijft de opeenvolgende stappen die nodig zijn om tot een billijke spreiding van de dag- en nachtvluchten te komen. Een billijke spreiding kan door gebruik te maken van het baangebruik, de spreiding van het routegebruik en het opleggen van opstijgprocedures, de Noise Abatement Procedures.

Wat een spreiding van het banengebruik betreft voor de zes zones in de onmiddellijk omgeving van de luchthaven en zelfs in het onmiddellijke verlengde van de banen, heeft de spreiding van het routegebruik vanzelfsprekend geen enkel effect omdat uitwaaiing pas mogelijk is vanaf een bepaalde hoogte - de minimumhoogte is 700 voet - en vanzelfsprekend vanaf een bepaalde afstand van de luchthaven. Voor de zones die aan het uiteinde van die luchthaven liggen, kan men de hinder niet spreiden door alleen bijkomende routes te creëren. Het is vanzelfsprekend dat ook het gebruik van de verschillende banen daarvoor noodzakelijk is. Voor deze zes zones moet de spreiding dan ook gerealiseerd worden via het baangebruik. Voor alle overige gebieden wordt gespreid via het baangebruik en via het routegebruik. De zes zones waarvoor spreiding enkel mogelijk is door baangebruik zijn: zone 1 Haren-Diegem aan het uiteinde van baan 25R, zone 2 Zaventem, zone 3 Sterrebeek-Wezembeek-Oppem, zone 4 Erps-Kwerps, zone 5 Steenokkerzeel en zone 6 Perk.

Vandaag stellen we vast dat zone 1 tijdens de dag permanent wordt overvlogen door opstijgende vliegtuigen. De zones 4 en 5 worden tijdens de dag overvlogen door dalende vliegtuigen. Tijdens de nacht worden zones 1 en 3 overvlogen door opstijgende vliegtuigen en de zones 4 en 5 door dalende vliegtuigen. Wij stellen nu een billijke spreiding van het baangebruik tijdens de dag en nacht voor die rekening houdt met het feit dat er weinig of geen keuzes mogelijk zijn in het baangebruik tijdens de weekdagen, wat leidt tot een natuurlijke concentratie over Haren-Diegem en Erps-Kwerps tijdens de weekdagen. Haren-Diegem moet gecompenseerd worden door daar geen vertrekken te organiseren in het weekend. Voor een evenwichtige spreiding tijdens de nacht moet zone 6 ook kunnen gebruikt worden. Tijdens de nacht moeten trouwens de zes zones kunnen worden gebruikt.

U moet weten dat de capaciteit van de luchthaven op dit oogenblik maar

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

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

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

Pour parvenir à une pondération scientifique des nuisances, il convient d'établir une distinction entre le jour et la nuit, les différents types d'avion et le décollage et l'atterrissage. Une dispersion équitable doit être basée sur une pondération des vols et non pas uniquement sur le nombre de vols. Dans le cadre de la pondération, un

één combinatie van pistes mogelijk maakt om voor de capaciteit te zorgen die nodig is.

Deze is de huidige pistecombinatie: opstijgen op 25R en landen op 25R en 25L. Om het duidelijk te maken: opstijgen via Haren-Diegem en landen vooral via Erps-Kwerps, maar ook een stukje Steenokkerzeel.

Dit is een pistecombinatie die onbeperkt is. Alle andere combinaties zijn beperkt. Ze hebben een beperkte capaciteit. Ze laten niet alle mogelijke capaciteit toe die tijdens de week in de dag vereist is; ten minste als we de activiteit in Zaventem niet aan banden willen leggen of zelfs het huidige aantal vluchten willen beperken. Voor maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag is er slechts één baangebruik mogelijk. Dat is de combinatie waar opgestegen wordt via Haren-Diegem en geland wordt via Erps-Kwerps en een klein beetje via Steenokkerzeel.

Een billijke spreiding bereiken we ook door alle vluchten die over een bepaald gebied vliegen te wegen op basis van dag-, nacht- en avondperiode; het type van het vliegtuig en of het gaat over een vertrek of een aankomst. Sommige vluchten wegen zwaarder dan andere. Om tot een billijke spreiding te komen, moet er dan vertrokken worden van het aantal gewogen vluchten en niet louter van het aantal vluchten. Dan zien we dat er, zoals ik reeds zei, een grotere concentratie is, zelfs op het moment dat men de gewogen vluchten neemt.

Voor alle duidelijkheid 10 dagvluchten wordt gelijkgesteld met 1 nachtvlucht en 1 vlucht tijdens de avond wordt gelijkgesteld met 3,17 vluchten tijdens de dag. Deze avond is Europees en ook in het regeerakkoord bepaald. Hij loopt van 21 uur tot 23 uur. Die cijfers zijn cijfers die Europees gehanteerd worden en internationaal als norm worden gebruikt bij de weging. In combinatie met de quota count komen deze cijfers samen tot een bepaalde weging waar de quota count van de vliegtuigen ook nog afhankelijk is van het landen of opstijgen. De quota count is de lawaaiproductie van een vliegtuig. Er bestaan lichte, zware en heel zware toestellen. Mijnheer de voorzitter, excuseer me dat ik even technisch word. Dit is echter in een wetenschappelijke weging gegoten die het ons mogelijk moest maken om een schema op te stellen waardoor we een zo groot mogelijke spreiding zouden kunnen bekomen in het banengebruik. Zo kunnen we die zes zones beter op mekaar afstemmen.

Er wordt veel verteld over verschuivingen hier en daar. Het is misschien toch belangrijk om te weten dat voor het regeerakkoord, mijnheer de burgemeester, zone 1 48% van de gewogen vluchten had. Dat was dus voor opstijgen langs Haren-Diegem. In zone 2, Zaventem, waren er 0%. In zone 3 waren er 4%. In zone 4, Erps-Kwerps, waren er 30%. In zone 5 waren er 18%. Dat is Steenokkerzeel. In zone 6 waren er 0%.

Na de verschuiving van de Huldengberg-heavy van 25R naar 20 is er een verschuiving gebeurd van zone 1 naar zone 3. Foutief wordt dit wel eens een verschuiving genoemd van de Noordrand naar de Oostrand. Dit bestaat echter niet. Er is een verschuiving geweest van 48% van de hinder in Haren-Diegem naar 39% van de gewogen vluchten. In realiteit zijn dat er een pak meer. Ik zeg u echter dat 10 dagvluchten worden geteld als 1 nachtvlucht. Zone 2 kreeg nog steeds niets. Zone 3, Sterrebeek en Wezembeek-Oppeem, kreeg 13% van de hinder. Zone 4 kreeg nog steeds 30%. Zone 5 kreeg 18% en zone 6 0%.

Na de uitvoering van wat ik voorstel – zelfs zonder te spreken over de routes en over waar die routes juist moeten vliegen – vermindert het percentage voor Haren-Diegem naar 31% van de gewogen vluchten

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

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

tegen 2% voor Zaventem, 15% voor zone 3 Wezembeek-Oppem, 22% voor zone 4 Erps-Kwerps, 16% voor zone 5 en 14% voor zone 6.

Iedereen mag daarvan zeggen wat hij wil, maar dit blijft nog steeds een grote concentratie over Haren-Diegem. Dit waren de compensaties die mogelijk waren. De werkgroep Brunorr heeft een twintigtal scenario's uitgewerkt en kwam tot de beste spreidingscoëfficiënt. Dit hield in dat alle nachtvluchten over de zones 3 en 6 moesten gaan. Dat was zo voor alle nachtvluchten. Het was de enige mogelijkheid om de beste spreiding te benaderen. Een theoretische spreiding is 16,6% voor alle zones.

Wat betekent dit in de praktijk? Door de technische beperkingen van 25L - 25R heeft geen taxibaan om op te stijgen over Zaventem -, door het gebrek aan ILS is om te kunnen landen over Zaventem en het feit dat Zaventem werkelijk aan de startbaan van de luchthaven plakt, geeft als resultaat dat Zaventem niet als volwaardige zone kan worden meegerekend. Als men tot een billijker spreiding komt zit men op 20%. Ik wijs erop dat zone 1 nog steeds 31% van de hinder krijgt. Men moet echter toegeven dat het een vermindering is van 39 naar 31% en zelfs van 48% naar 31% als men rekening houdt met de stand van zaken tijdens de vorige legislatuur.

Dit spreidingsplan zou 25% minder vluchten boven Haren-Diegem tot stand brengen. Daarom vind ik het waanzinnig dat men cijfers aanhaalt die spreken van duizenden vluchten meer. Op dit ogenblik stijgen alle vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op via 25R en vliegen ze allemaal boven Haren-Diegem. Men moet heus niet ingewikkeld doen om te beseffen dat een forse verlaging van de hinder boven Haren-Diegem in de praktijk – dat geef ik grif toe - eveneens een forse vermindering van de vluchten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot stand brengt. Concreet betekent dit dat indien Haren-Diegem 25% minder vluchten zou hebben, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn totaliteit 20% minder vluchten zal hebben dan dit op dit ogenblik het geval is.

Hamvraag is, mijnheer de burgemeester, wat Brussel is!

06.06 François-Xavier de Donnée (MR): Ik ben geen burgemeester meer.

06.07 Minister Bert Anciaux: Excuseer. Ik dacht dat men de titel van burgemeester van Brussel bleef dragen.

Ik herhaal dat ik het waanzinnig en onverantwoord vind dat men dergelijke cijfers de wereld instuurt

De vermindering van Haren-Diegem met 25% van de vluchten betekent in de realiteit nog een pak meer voor de rest van Brussel. Haren behoort ook tot Brussel en Neder-over-Heembeek ook, al vergeet men dat soms in Brussel. Er zullen geen 25% meer vluchten komen maar 20% minder. Waarom? Op de tijdstippen dat wordt opgestegen langs de Oostrand zullen de vluchten naar NIK en COSTA, of men het graag heeft of niet - over Brussel moeten vliegen. Ik zal daar straks in detail op terugkomen. Men kan nu eenmaal niet het westen in het oosten leggen! Onze luchthaven met haar banen ligt zoals ze ligt. Ik ben graag bereid een plan te ontwikkelen waarin men het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatst of de luchthaven verplaatst. In de huidige situatie ligt de luchthaven waar ze ligt en ligt Brussel waar het ligt. Het is onmogelijk om geen vluchten over Brussel te laten vliegen, iets wat sommigen wel zouden willen.

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

La dispersion vers des zones situées en dehors des six zones sera réalisée par une utilisation diversifiée des pistes et des routes. Plus le nombre de pistes utilisées pour le décollage est grand. plus le

De regering vraagt een juiste spreiding rond de luchthaven. Wie van deze problematiek een communautair spel maakt vergist zich. Of men het graag hoort of niet, heel het gebied rond de luchthaven behoort tot het Vlaamse grondgebied. Diegem is Vlaanderen.

De luchthaven en de spreiding van de luchthaven, dat is belangrijk. Inderdaad, als er een vermindering is in zone 1, zal dat automatisch ten koste van een andere zone gaan die ook in Vlaanderen ligt, omdat zone 1 ook Vlaanderen is. Wat Brussel betreft, wens ik precies hetzelfde principe te hanteren. De vluchten die daarover moeten vliegen omdat er naar de bestemming moet worden gevlogen, moeten op een correcte wijze gespreid worden, zodat niet alle last komt te liggen op Haren, Evere, Helmet, Sint-Pieters-Woluwe, Mutsaard, Neder-over-Heembeek en op een gedeelte van Laken. Dit vereist solidariteit onder de Brusselaars en onder de Vlamingen.

Dan kom ik tot de spreiding over de routes. Vooral naar gebieden buiten de zes zones wordt er gespreid via baangebruik en via routegebruik. Natuurlijk, hoe meer banen we gebruiken om op te stijgen, hoe meer routes er kunnen gebruikt worden. Met het landen is dat niet zo. Landen is altijd geconcentreerd; landen is een echte concentratie. Ik hou er niet van, maar men kan niet zigzag landen: men moet recht op recht landen. Dit geeft een zeer sterke concentratie op een kleine strook, maar een hevige strook voor de mensen die er onder wonen. Voor alle gebieden buiten de zes zones die werden afgebakend, zal worden gespreid via baangebruik en routegebruik. Tegelijk werden alle geconcentreerde nachtroutes en alle concentratiepunten afgeschaft. Deze punten werden vervangen door uitwaaiende routes vanaf een minimumhoogte. De nieuwe routes worden in principe ingevoerd vanaf januari en maart. De exacte routes werden nog niet gedefinieerd.

De opdracht aan Brunorr was vanzelfsprekend het realiseren van het regeerakkoord in alle details. Ik kan dat hoofdstuk voorlezen, maar alle leden beschikken wellicht over het regeerakkoord.

06.08 Willy Cortois (VLD): Kunnen we dat krijgen?

06.09 Minister Bert Anciaux: De eerste minister heeft een mooi boekje laten drukken waarin het regeerakkoord wordt opgenomen. Hebt u het boekje nog niet gekregen?

06.10 Willy Cortois (VLD): Of ik heb het niet gelezen, dat kan natuurlijk ook.

06.11 Minister Bert Anciaux: Ik dacht dat de parlementsleden dat automatisch kregen. U kunt het zeker aanvragen bij de eerste minister.

Vanzelfsprekend werd er vertrokken van het geluidskadaster. Ik weet niet waar u het vandaan haalt om te beweren dat er geen geluidskadaster is. Er is wel degelijk een geluidskadaster. Het is ook op de website te downloaden. Er is een geluidskadaster opgesteld in samenwerking met professor Thoen van de KUL met de deskundigen van BIAC en Belgocontrol. Dat geluidskadaster is opgesteld in overleg met de verantwoordelijke minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op basis van "vanaf 45 dB". Zoals bepaald werd het geluidskadaster gedetailleerd, in die zin dat gemeente per gemeente en wijk per wijk erin opgenomen zijn.

Als men zegt dat er een cijfers zijn waarin de wijken en de gemeenten

nombre de routes utilisables est important. L'atterrissage n'est pas concerné par cette mesure car il est obligatoirement concentré dans un couloir restreint.

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

06.11 Minister Bert Anciaux: Nous avons essentiellement demandé à Brunorr de mettre en œuvre l'accord de gouvernement. Le point de départ de ces travaux était évidemment le cadastre du bruit. Ce document permet de comparer les données chiffrées des contours de bruit des différentes communes et des quartiers

Vingt cartes, représentant la situation avant et après l'accord de gouvernement, ont été dressées. Les nouvelles routes seront encore

met elkaar vergeleken worden, dan ga ik er toch van uit dat men gewoon het kadaster kan lezen. De contouren van het geluid staan daar wel degelijk op. Er staat nergens in het regeerakkoord dat ik andere cijfers nodig heb. Vanzelfsprekend wordt het huidige voorstel gedaan op basis van de huidige situatie. De huidige situatie is nog altijd een vrij geconcentreerde situatie over vier zones, twee voor het land en twee voor het opstijgen. Het gaat heel uitdrukkelijk om zone 1 voor het opstijgen. Er is wel degelijk een geluidskadaster met de geluidscontouren. Dat is uitvergroet, zodanig dat het wijk per wijk en gemeente per gemeente kan worden beoordeeld. U kunt het gedetailleerd terugvinden op de website. Er zijn ongeveer een twintigtal kaarten gemaakt met de situatie van voor het regeerakkoord en de situatie erna, maar wel telkens de bestaande situatie.

De nieuwe routes zullen geëvalueerd worden. Vooraleer ze in gebruik worden genomen, zullen ze uiteraard ook worden besproken. Ze zullen geëvalueerd worden aan de hand van een geluidskadaster dat op dit ogenblik opgesteld wordt door professor Thoen en op basis van het INM-model, het Integrated Noise Model. Zoals hier reeds gezegd is, gebeurt dat in samenwerking tussen het studiebureau AAC en de heer Kamphuis, de deskundige van de vorige regering. Zoals de eerste minister al zei, is het Brunorr-rapport gevalideerd door Eurocontrol, een internationale organisatie die zowel op het gebied van veiligheid als van gezondheid haar faam heeft verdiend. De eerste minister heeft terecht gezegd dat men hier nog moeilijk iemand anders die echt deskundig is, bij de zaak kan betrekken, omdat ze er bijna allemaal al bij betrokken zijn.

Voor alle duidelijkheid, Brunorr was niet samengesteld door ambtenaren of beheerders van die organisaties maar wel van de deskundigen die de kaarten maken, de deskundigen inzake verkeersleiding en de deskundigen die de geluidscontouren volgen samen met een aantal deskundigen van het directoraat-generaal, zonder dat mijn kabinet erbij betrokken werd. Wij zaten niet in die werkgroep. Ik meen dat men hiermee iedereen had samengebracht die hier iets van afwist. Ik heb Brunorr samengebracht met Thoen en Kamphuis en de studie is gevalideerd door Eurocontrol. Ik meen dat dit effectief de studie is die men mij gevraagd heeft.

De nieuwe routes die op dit ogenblik uitgetekend worden, zijn routes die uitgetekend worden op het einde van deze maand op basis van het INM-model en op basis van de besprekingen die ik daarover binnen de regering en met de Gewesten zal hebben. Het gaat daarbij om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Dit heeft ook rechtstreeks belang in het kader van het harmoniseren van de geluidsnormen.

Een derde punt is de aanpassing van de vliegprocedures. Het aanpassen van de vliegprocedures betekent voor alle omwonenden een verbetering qua geluidshinder.

Een van de maatregelen die worden genomen, is de verhoging van de verplichte opstijghoek van 4 naar 7 procent. Dit is een minimum, maar dat is om de gangsters tegen te houden of om te beletten dat men op basis van premies wel kerosine bespaart, maar de mensen ernstig hindert. Zeven procent is een minimum. Het kan veel hoger, maar niet alle toestellen kunnen een hogere opstijghoek halen. Het is een forse verhoging. Bovendien wordt de huidige grenshoogte waarop men opnieuw horizontaal gaat vliegen, namelijk 3.200 voet, opgetrokken tot 4.000 voet, wat volgens berekeningen van professor Thoen een fors verschil zal geven, omdat ze nu veel sneller tot op een hoogte van 4.000 voet zullen moeten stijgen. voordat ze de pauze kunnen nemen die ze

examinées et évaluées au moyen d'un cadastre du bruit avant d'être mises en service.

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

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

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

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

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

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

nu op 3.200 voet nemen.

Andere begeleidende maatregelen zijn geluidsbeperkende maatregelen.

Ik wens een onafhankelijk controle-instituut in het leven te roepen dat de uitvoering van het spreidingsplan controleert en ook de niet-naleving bestraft, want daar loopt het vandaag inderdaad mis. Ik kom daarop straks nog terug.

Tussen 06.00 uur en 07.00 uur 's morgens zullen in de toekomst alleen vliegtuigen met een quota count kleiner dan 12 nog mogen opstijgen. Europa hanteert de term nacht tot 07.00 uur. Bij ons is dat tot 06.00 uur, maar ik wil de geluidsvoorwaarden tot 07.00 uur verlengen. Ik wil niet dat de 15.000 vluchten tussen 06.00 uur en 07.00 uur bij de nacht komen, want dan kunnen ze die inleggen wanneer ze willen. Ik houd de nacht tot 06.00 uur, maar de geluidsvoorwaarden verleng ik tot 07.00 uur. De meeste mensen begrijpen niet dat de nacht is gedaan om 06.00 uur. Het is trouwens conform de Europese definitie.

De geluidsbelasting tijdens de nacht zal op lange termijn worden beperkt door het verlagen van de maximumgeluidshinder tegen 2010, in theorie een verlaging tot de helft van de huidige maximale quota count. Ik heb dit voorlopig nog niet rechtstreeks met DHL besproken. Ik heb het al wel met DHL over spreiding gehad. Zij zeiden dat er verder geen beperkingen konden gebeuren, maar tegelijkertijd geven ze toe dat hun huidige A300's, die een quota count van 12 hebben, worden geleast tot 2006. Ik heb bepaald dat deze toestellen na 2006 moeten worden vervangen door geluidsarme vliegtuigen. De 757's hebben een quota count kleiner dan 3 en de A300's een quota count van 12. Dat is in praktijk bijna een vierde van de huidige quota count. Als we dit kunnen realiseren, zou ik of mijn opvolger op iets langere termijn een forse verbetering van de situatie kunnen realiseren.

De geluidsnormen tussen het Vlaams en Brussels Gewest moeten inderdaad worden geharmoniseerd, omdat dit probleem niet stopt aan de gewestgrenzen.

Ik wil nu verder ingaan op meer specifieke vragen.

De ontsluiting van de luchthaven – het is hier vandaag niet meer herhaald, maar het was schriftelijk gevraagd – door wegeninfrastructuur, de spoorverbinding en de HST staat inderdaad niet in het regeerakkoord. De regeringsverklaring is echter bedoeld om de grote bakens uit te zetten voor de legislatuur. Het staat de minister vrij om aanvullende voorstellen te doen en deze, indien nodig, met zijn bevoegde collega's uit te werken.

In het kader van de zogenaamde intermobiliteit is het belangrijk dat de overheid maatregelen neemt om de overschakeling van het ene vervoersmiddel op het andere te bevorderen.

Dat geldt bijvoorbeeld ook voor trein-vliegtuig. Een van mijn belangrijkste opdrachten zal de samenwerking zijn tussen de regionale vervoersmaatschappijen en de NMBS. Maar het is logisch dat ook de verkeersmodule trein-vliegtuig een belangrijk punt wordt. De luchthaven van Zaventem heeft, in vergelijking met andere Europese luchthavens, onvoldoende aansluiting op het spoorwegnet. Ik ben er dan ook voorstander van dat de federale regering de opbrengsten van de privatisering van BIAF bij voorkeur gebruikt om de luchthaven beter te laten aansluiten op het spoor. De aansluitingen op het GEN en het HST-net zijn belangrijk.

ci reste d'application.

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

Ten tweede, wat is de stand van de gerechtelijke procedures? Dat is een vraag van Inge Vervotte. Het hof van beroep heeft in zijn arrest van 10 juni jongstleden bepaald dat de opgelegde veroordeling, zijnde een voorlopige maatregel weliswaar, haar uitwerking verliest indien de appelanten, met name de actievoerders van de Noordrand, binnen de drie maanden na de datum van het arrest geen dagvaarding ten gronde hadden uitgebracht. Inmiddels zijn die appelanten op 12 augustus jongstleden overgegaan tot dagvaarding ten gronde. In zijn arrest van 10 juni 2003 besliste het hof van beroep dat er voorlopig geen uitspraak gedaan diende te worden over de door de appelanten gevorderde dwangsom. Dat punt van vordering werd naar de bijzondere rol verwezen, wat inhoudt dat de appelanten opnieuw vaststelling van de zaak dienen te vragen. Dat werd gedaan op 20 augustus: het verzoek tot vaststelling om een dwangsom in te leiden. De pleitdatum is voorzien op 15 oktober. Voor het pleiten zijn er termijnen opgelegd aan de verschillende partijen. De Belgische Staat, BIAC en Belgocontrol dienen tegen vandaag te besluiten. Er kan nog een tweede besluit komen vlak voor de pleitdatum, maar het is nu aan de appelanten om te antwoorden op de conclusies van BIAC, Belgocontrol en de Belgische Staat.

Ik kan u verzekeren dat het hof van beroep in de bepaling van de pleitdatum en in de bepaling van de termijnen voor de Belgische Staat en voor BIAC en Belgocontrol zeer strikt is geweest. Onze advocaten hadden een pleitdatum gevraagd tegen december om de zaak grondig en rustig te kunnen voorbereiden. Dat is geweigerd, wat toch uitzonderlijk is, en de pleitdatum is vastgesteld op 15 oktober. Dat werd dus eigenlijk op minder dan een maand vastgesteld, want, als ik mij niet vergis vond de eerste zitting plaats ergens rond 15 september.

De Belgische Staat heeft op 4 juli 2003 cassatieberoep ingesteld tegen het arrest van het hof van beroep te Brussel. Nadien hebben BIAC en Belgocontrol dat eveneens gedaan. Het cassatieberoep heeft geen schorsende werking. Het arrest van het hof van beroep blijft van kracht totdat het eventueel verbroken wordt in cassatie.

Ik heb inderdaad reeds gesteld dat ik geen problemen heb met de uitvoering van het regeerakkoord, anders zou ik hier niet als regeringslid zijn. Het regeerakkoord loopt trouwens, wat de principes betreft, gelijk met de principes van het hof van beroep in zijn arrest.

Over de wenselijkheid van cassatie wil ik het volgende zeggen. Laat ik het duidelijk stellen: zelfs al is de Belgische Staat helemaal veranderd van politiek, met name van een concentratiepolitiek naar een spreidingspolitiek, omdat daarvoor het arrest inderdaad een stuk gelijklopend is, toch waren er argumenten om het cassatieberoep, dat nog door de vorige regering in extremis was ingediend, te behouden zolang er geen duidelijkheid was over de haalbaarheid van een totaalplan of een totale visie enerzijds en anderzijds wegens een aantal juridische argumenten in verband met de scheiding tussen de rechterlijke en de uitvoerende macht. Ik sluit niet uit dat, op een moment van een totaalakkoord, het mijn inziens mogelijk moet zijn om, ook in dat totaalakkoord, een eventuele terugtrekking uit cassatie te overwegen, maar dat is vandaag niet aan de orde.

Ik ben trouwens geen politiek kerstekind. Indien ik dit doe en daarmee een eerlijke spreading onmogelijk maak, dan denk ik dat sommige mensen heel ongelukkig zouden zijn.

Ten vierde, ik kom tot het punt betreffende een nieuwe luchthaven.

(...)

Voor alle duidelijkheid, die vragen zijn gericht aan de eerste minister. Ik antwoord straks alleen maar wat de eerste minister mij heeft meegedeeld, ik lees het antwoord van de eerste minister voor.

De **voorzitter**: Ik kan u daarin volgen, maar ik kan toch moeilijk het antwoord laten voorlezen als de vraag nog niet gesteld is.

06.12 Minister **Bert Anciaux**: De collega's hebben in de vragen die nu behandeld worden, wel degelijk ook vragen gesteld...

(...)

Het heeft geen belang. Ik zal het straks geven.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik mag aannemen dat u nu gedaan hebt met het antwoord op deze reeks vragen en interpellaties?

06.13 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, excuseer ik heb nog niet gedaan.

De **voorzitter**: Ik geef u graag het woord.

06.14 Minister **Bert Anciaux** : Ik zal dus niet antwoorden op de vragen betreffende de nieuwe luchthaven.

06.14 Minister **Bert Anciaux** :

Quant au palais royal à Laeken, l'arrêté royal qui impose l'interdiction de survol du palais royal ou les demeures royales prévoit déjà la possibilité d'exceptions ad hoc. Dans le cas où le survol du palais royal deviendrait fréquent et systématiquement autorisé, c'est-à-dire quand l'exception deviendrait la règle, l'arrêté royal serait modifié. Le plan de dispersion prévoit déjà cette possibilité.

Où en sont les études lancées par le gouvernement précédent concernant l'avenir de notre politique aéroportuaire?

Je transmets cette question à mon collègue, le ministre Vande Lanotte, qui a la tutelle de BIAC dans ses compétences.

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

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

Ik denk dat ik reeds geantwoord heb dat dit geen communautair dossier is volgens mij, collega Laeremans, omdat ik de spreiding zowel binnen Vlaanderen als binnen Brussel wil realiseren. Door het feit dat Brussel onder Diegem en dus onder de meest druk bevlogen piste ligt, zal een verlichting zich ook daar laten gevoelen. De concentratie binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over Haren, Laken, Neder-over-Heembeek, Evere, Helmet en Sint-Pieters-Woluwe zal volgens mij worden gemilderd.

Vaak is dit een hypocriet debat. Brussel moet alles krijgen maar men vergeet dat een groot deel van Brussel ook al heel veel heeft. Andersom zijn er Brusselaars die ook hypocriet zijn. Brussel krijgt al heel veel maar een klein beetje spreiden binnen Brussel mag niet. Het is het een of het ander maar men moet dit dan ook eerlijk zeggen. Het is echter niet mijn bedoeling om vanuit de politiek zoveel mogelijk mensen wakker te maken. Ik denk niet dat dit iemand vraagt. Over de vijfhoek gaan, zal in mijn plan niet gebeuren. De route-Onkelinx zal ik niet aanpassen. Ik zal deze term niet meer gebruiken want Laurette Onkelinx is niet echt blij met die naam. Ik zal de route over het centrum van Brussel niet aanpassen. Er bestaat ook een route voor de zware

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

viertuigige vliegtuigen die helemaal over Brussel heen gaan. We gaan dit aantal nu niet met plezier verhogen. Over de concrete invulling van de routes – uiteraard vertrekkend vanuit de juiste pistes – zal ik eind deze, begin volgende maand overleg plegen met de Gewesten en Gemeenschappen en vanzelfsprekend met de partners in de meerderheid en wat mij betreft ook de minderheid.

Het criterium van de bevolkingsdichtheid is door het hof van beroep verboden. Het hof van beroep heeft bepaald dat elk individu het recht heeft op een gelijke last. Omdat men veel van de spreiding niet kan realiseren omwille van technische maatregelen, de veiligheid en de capaciteit van de luchthaven is het onmogelijk om overdag tijdens de week een andere constructie op te zetten. Ik weiger de compensatie van deze overlast van deze zone enkel in de nacht te realiseren. Dit zou theoretisch mogelijk zijn door alle nachten op die twee andere zones te gaan vliegen. Dit heeft als gevolg dat men naar een constructie kan gaan waarin tijdens het weekend overdag twee dagen kunnen worden vrijgemaakt voor die zone. Ook drie van de vier nachten kunnen op die manier worden vrijgemaakt. Omwille van technische redenen is dit zo gerealiseerd maar het gevolg daarvan is dat de drukst bewoonde zones, die zich achter zone 1 bevinden en in de Noordrand, ook tijdens het weekend vrij zullen zijn van hinder.

Ik vind het onvoorstelbaar dat u met zo'n cijfers afkomt die totaal tegen de realiteit ingaan.

Als het de bedoeling is om dit te kelderen, is dat uw verantwoordelijkheid.

Twee vluchten per nacht zal op een verdere afstand van de luchthaven inderdaad mogelijk zijn. Natuurlijk heb ik nooit gezegd dat ik twee vluchten per nacht kan realiseren in de zone die naast de piste ligt. Op een verdere afstand is, door het gebruik van bijvoorbeeld twintig in de plaats van vier routes, twee vluchten per nacht realiseerbaar. Ik spreek altijd over gemiddelden, die inderdaad sterk kunnen verschillen. Ik zal daar straks een voorbeeld van geven.

Het plafond van nachtvluchten blijft op 25.000 bewegingen per jaar en 10.200 stijgende bewegingen. Door de verlaging van de maximale quotacount zal dat trouwens nog worden versterkt, want dan moet men ook de vliegtuigtypes veranderen.

Welke routes zijn er en hoe worden ze uitgewaaid? Ik heb reeds gezegd dat de routes op basis van het tweede geluidskadaster zullen worden gemaakt waarbij met die nieuwe routes rekening zal worden gehouden. Ik zeg het nogmaals: er is wel degelijk een heel uitgebreid geluidskadaster.

Er werd een vraag gesteld over de route boven het koninklijk paleis. Ik denk dat het inderdaad mogelijk moet zijn om, rekening houdend met de veiligheidsmaatregelen, niet over het koninklijk paleis, maar wel over een kleine zone van het koninklijk domein te vliegen. Dit is recht op baan 25R en dan zou men eigenlijk over het domein Thurn und Taxis gaan. Dat wil zeggen dat men de zuidoostkant van het koninklijk domein overvliegt zonder over het koninklijk paleis zelf te vliegen. U weet dat dit een relatief weinig bevolkte zone is. Deze zaak moet nog bekeken worden op basis van de nieuwe berekeningen van AFC, Kamphuis en professor Thoen.

Waarom niet via Aalst in de plaats van de Noordrand? Dat is totaal onmogelijk. Ik heb herhaaldelijk pogingen gedaan en vragen gesteld over het feit of het mogelijk was om routes te leggen rond Brussel in

déjà exclu d'avance.

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

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

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

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

J'ai demandé à des experts si certains vols ne pourraient pas passer par Alost, voire par Gand mais c'est impossible car d'autres itinéraires y passent déjà.

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

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

Je n'ai pas fait examiner la possibilité d'installer un ILS (Instrumental Landing System) car j'estime qu'un tel dispositif transformerait Zaventem en

omgekeerde zin of om grote routes in Vlaanderen te maken tot in Aalst of in Gent. Men zegt mij dat dit totale waanzin is omdat zich daar de stromingen van de landende vliegtuigen bevinden en men op geen enkele manier een veiligheidsrisico mag veroorzaken tussen opstijgende en landende vliegtuigen. Dit fenomeen doet zich ver buiten de pistes voor. Dat is onmogelijk. Wie ben ik om daartegen in te gaan als veiligheidsspecialisten zeggen dat dit niet kan. In het Brunorr-rapport zult u kunnen lezen dat ik die vragen heb gesteld en dat daar een duidelijk antwoord werd op gegeven.

Het statuut van dit plan, zoals ik reeds heb gezegd, is het wel degelijk afgetoetst, maar dit is niet het plan van de regering. Strikt genomen zijn er ook heel veel maatregelen die binnen mijn ministeriële bevoegdheid vallen, maar het is vanzelfsprekend dat ik over de routes en de concrete invulling van de routes een overleg wil op basis van het tweede kadasterplan en een overleg met de Gewesten vooraleer dit wordt geïmplementeerd. Ik heb opdracht gegeven om routes te tekenen, anders kan men ze niet in het tweede kadasterplan inbrengen.

Kan er sprake zijn van een isolatieplan op routes? Absoluut niet. Het isolatieplan wordt aangepast. Het isolatieplan kan alleen rekening houden met de afstand ten opzichte van de luchthaven en, nog concreter, de afstand ten opzichte van het uiteinde van de pistes. Het zal een geconcentreerde isolatie worden zowel inzake de dagvluchten als de nachtvvluchten. Anders is het niet te doen.

Mevrouw Vervotte heeft een vraag gesteld inzake investeringen. Ik laat niet onderzoeken of er een IMS boven Zaventem moet komen. Dit zou, mijns inziens, voor Zaventem nefaste gevolgen hebben en er een spookgemeente van maken. Ik wens niet verder te laten onderzoeken of een verlenging van de piste naar 19 zinvol is omdat dit een politieke tijdbom zou zijn. Indien ik die piste verleng, zal er een opbod ontstaan om deze piste constant te gebruiken en verlegt men het probleem. Dit zou niet ernstig zijn.

De verplaatsing van de piste laat ik evenmin onderzoeken omdat dit hetzelfde effect tot gevolg zou hebben.

De Nederlandstalige ombudsman of –vrouw zal zo snel als mogelijk worden aangesteld. Op dit ogenblik wordt gewerkt aan de opdracht van de ombudsdienst om haar te versterken. De Nederlandstalige ombudsman of –vrouw zal zeker nog dit jaar – als het van mij afhangt binnen de maand – worden aangesteld.

Voor alle duidelijkheid wil ik herhalen dat 's zaterdags wordt opgestegen boven Perk. Zondag wordt er opgestegen in de richting van de Oostrand. U vroeg zich af waarom alle weekendvluchten opstijgen in de richting van Leuven. Ik vestig uw aandacht erop dat in de zone Erps-Kwerps de hinder met meer dan 30% zal afnemen. Het is zeker geen poging om de problematiek in een ander kiesarrondissement te droppen.

Er is wel degelijk rekening gehouden met de weersomstandigheden in dit plan.

06.15 Willy Cortois (VLD): Dat is hetzelfde

06.16 Minister Bert Anciaux: Ik bedoel dat Leuven dezelfde weeromstandigheden heeft als Zaventem.

De **voorzitter:** Voor zover ik weet is dat correct.

06.17 Minister **Bert Anciaux**: Ik begin te twijfelen of Leuven tot Limburg behoort. Ik denk het niet. Leuven zal wel in het oude Brabant liggen van de (...).

Ik heb wel degelijk rekening gehouden met de weersomstandigheden. Landen boven de Oostrand is absoluut niet ideaal. In 8 tot 10% van de gevallen is men verplicht boven de Oostrand te landen. Indien ik in het spreidingsplan geen dag zou hebben voorgesteld dat er boven de Oostrand zou worden geland, zou ik deze mensen zand in de ogen strooien. Er wordt een compensatiesysteem uitgewerkt. Biac en Belgocontrol hebben het protocol ondertekend waarin zij een meting doen voor elke wijziging die door de weersomstandigheden wordt aangebracht op het spreidingsplan. Dit zal dan op andere ogenblikken gecompenseerd worden. Ik herhaal dat men wel degelijk met de weersomstandigheden heeft rekening gehouden.

Mijnheer de Donnée, ik heb reeds op een aantal van uw vragen geantwoord. Het regeerakkoord vertrekt van de akkoorden van 24 januari 2003. Ik vertrek eveneens van deze akkoorden. Ik geloof oprecht dat ik elk woord van elke zin in het regeerakkoord heb opgenomen in dit plan en het regeerakkoord heel uitdrukkelijk heb gevolgd. Ik begrijp uw aanval écht niet en vind het bijzonder verdacht.

Bovendien zijn de cijfers die u hanteert niet juist. Er waren gemiddeld 11,1 vluchten langs de Noordrand. Als je er de 3,2 vluchten aftrekt gemiddeld die over Brussel gaan, is dat juist. U weet dat ik ook van deze streek ben. We zijn dorpsgenoten, of toch stadsgenoten. Een gemiddelde van 3,2 vluchten, op jaarbasis gemeten, kan in de zomer inderdaad met vier worden vermenigvuldigd. In de praktijk waren er dagen of nachten waarin zeker meer dan 10 vliegtuigen over het centrum vlogen. Op dat vlak ben ik het dus met u eens, maar die periode zal nu drastisch verminderen. Het cijfer van 3,2 is wel altijd gemeten op jaarbasis. In 2003 is er niet meteen een forse toename van het aantal nachtvluchten. In het akkoord van januari 2003 wordt zelfs geen aantal vermeld; daar staat alleen in dat alle vluchten die langs die route gaan en naar Chièvres moeten, geen quota count hebben dat hoger is dan 4.

Ik herhaal dus dat het gaat om gemiddelden.

Het is geenszins het geval – in tegenstelling tot wat sommige personen uit de Oostrand menen – dat ik daar af en toe eens met plezier een Jumbojet over ga sturen om de mensen uit hun slaap te wekken. Ten eerste heb ik absoluut niet de bevoegdheid om dat te doen en ten tweede zou dat idioot zijn.

Het is wel waar dat er inbreuken gebeuren en dat er in het verleden enige laksheid is geweest om die inbreuken aan te pakken. Ik denk dat precies dat onafhankelijk controlesysteem daarvoor ook daadwerkelijk de bevoegdheden en de middelen moet krijgen. Het is niet goed dat een organisatie rechter en partij tegelijk is. Zo simpel is dat.
(...)

Nogmaals, er is een geluidskadaster. Als u dat wenst zal ik u een exemplaar bezorgen. Het staat op de website. We zullen straks samen eens kijken.

Over de controle had ik het reeds.

De Gewesten zullen, zoals afoesproken, worden geraadpleegd in

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

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

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

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

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

verband met de geluidsimpact de concrete invulling van de routes, op basis van de resultaten van de tweede studie van Thoen en van ALC.

Ik kom thans tot de toekomst van Zaventem. Daarvoor trek ik een jaar uit. Ik gaf een economische studieopdracht aan BIAC, omtrent de haalbaarheid van de nachtvluchten en dergelijke en vervolgens zal ik aan mijn collega's Demotte en Van den Bossche vragen om een studie te laten uitvoeren omtrent de gezondheid en het leefmilieu. Ik zal met de bevolking en de burgemeesters van de omgeving daarrond ook een gesprek aangaan. U weet dat ik trouwens ook aan minister Vande Lanotte zal voorstellen om aandeelhouderschap te verlenen aan de gemeenten, aan afgevaardigden of aan een vzw van de gemeente, teneinde rechtstreeks met BIAC te kunnen meepraten op aandeelhoudersvergaderingen.

Ik ben het volledig met de spreker eens dat we ook alles in een Europees perspectief moeten zien. Het zou waanzin zijn een toekomstplan voor Zaventem uit te dokteren, zonder rekening te houden met het feit dat we op relatief kleine afstand omgeven zijn door de vier grootste Europese luchthavens. Dat hoeft zelfs niet eens slecht te zijn, op voorwaarde dat we onze specificiteit bepalen.

Brunorr, IBGE en Aminoal heb ik niet geraadpleegd. Vanzelfsprekend moet ik die raadplegen wat betreft de normen en het geluid, maar nu ging het veeleer om de veiligheidstechnische voorwaarden, over het realiseren van spreiding en daarin zijn zij geen specialisten.

Inzake DHL had ik het ook reeds over de noodzakelijke vermindering. De taksen moeten tegen april, tegen het begin van het nieuwe seizoen, zijn gerealiseerd zijn.

06.18 François-Xavier de Donnée (MR): Wanneer werd dat beslist?

06.19 Minister Bert Anciaux: Die beslissing werd, wat mij betreft, genomen in het regeerakkoord. Ik heb de opdracht gegeven en al meer dan een maand geleden werd overleg gepleegd met de maatschappijen, maar eigenlijk kan dat punt slechts worden gerealiseerd bij het begin van het nieuwe seizoen.

06.20 François-Xavier de Donnée (MR): Zal u dat doen via een ministerieel besluit?

06.21 Minister Bert Anciaux: Dat is zelfs niet nodig. Ik geef die opdracht reglementair aan BIAC.

De reden waarom ik thans naar buiten treed gaf ik reeds. Ten eerste wil ik mijn woord houden en, ten tweede, doe ik dat omwille van juridische redenen. Ik begrijp dat het soms beter is om helemaal ingedekt te zijn, maar ik meen voldoende te hebben geconsulteerd en gepraat met de afgevaardigden van de partijen die de meerderheid vormen.

Mijnheer Cortois, wat de capaciteit van Zaventem betreft herhaal ik dat ik een grens voor de nacht heb bepaald. De capaciteit overdag is een onderdeel van de studie die ik aanvraag en van de beraadslaging die wij moeten organiseren. Ik wil daarover iedereen rustig horen. Voor mij is het duidelijk dat de groei van Zaventem grenzen kent. Die grenzen zijn nog niet bereikt, in die zin dat de capaciteit overdag nog wat kan worden opgevoerd. De luchthaven van Zaventem ligt evenwel niet in de Sahara, maar in de drukst bewoonde zone van de wereld en daarmee moet rekening worden gehouden.

06.19 Bert Anciaux, ministre: J'espère régler la question des taxes avant le mois d'avril.

06.21 Bert Anciaux, ministre: Eventuellement en adressant à BIAC des instructions ministérielles.

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

Il eût effectivement mieux valu que

Ik kom tot de vraag waarom ik mij eerst richtte tot de pers en niet tot de commissie. Dat is een terecht verwijt. Ik zou mij er gemakkelijk kunnen van af maken met te zeggen dat de commissie niet bijeenkwam in september.

06.22 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): (...)

06.23 Minister Bert Anciaux: Als ik zeg dat ik eind september naar buiten kom, dan wil ik dat ook doen. Ik heb wel gezegd dat ik informatie zou geven voor 1 oktober, omdat alsdan de conclusies moesten worden neergelegd. Uw verwijt is echter terecht. In het Vlaams Parlement deed ik dat heus niet want ik ben iemand die respect heeft voor het Parlement. Terzake kan ik alleen maar schuldig pleiten.

Ik kom tot het punt betreffende het statuut van het voorstel. Dit voorstel werd mij overhandigd door deskundigen en op dat vlak neem ik mijn volle politieke verantwoordelijkheid. Wat de routes betreft, dat moet verder worden uitgediept. Tegen eind oktober moeten wij daarover een akkoord hebben. Vanzelfsprekend vraag ik daarover ten gepaste tijde ook de steun van de voltallige regering. Deze materie behoort tot mijn verantwoordelijkheid en het is niet de bedoeling dat iedereen zijn verantwoordelijkheid afschuift naar de andere leden van de regering. Misschien is dat wel één van de fouten van de vorige regering geweest: het afschuiven van de verantwoordelijkheid naar de gehele regering.

Er is zeker en vast nog voorzien in overleg, zeker wat de routes betreft. Het voorstel is zeker niet te nemen of te laten. Ik heb een dubbele evaluatie. Eind oktober, begin november heb ik een evaluatie op basis van het tweede kadaster. Volgend jaar komt er een netwerk aan meetinstrumenten, overal, maar niet geconcentreerd zoals nu. Dan is er vanzelfsprekend ook een evaluatie mogelijk. Dit is geen plan te nemen of te laten, zo ben ik nog nooit geweest.

Op de vraag over Brunorr heb ik reeds geantwoord. Mijn kabinet werd niet vertegenwoordigd op de vergaderingen met de deskundigen. Alle voorstellen die mijn kabinet richtte tot Brunorr werden onuitvoerbaar verklaard.

Naast die deskundigen zijn er ook internationale deskundigen geraadpleegd. Dat was de opdracht uit het regeerakkoord. Ik wens geen cavalier seul te spelen maar ik wens ook mijn verantwoordelijkheid niet af te wimpelen. Het is voor mij absoluut geen communautair verhaal. Wat de route op 4.000 voet naar Chièvres betreft, dit is een onderdeel dat nog moet worden besproken. Ik heb een alternatief voorzien, namelijk de route die ten zuiden van het koninklijk domein loopt. Dat zou een deel van de oplossing kunnen zijn. De timing is voor de eerste routes in januari en voor de tweede route in maart. Alle begeleidende maatregelen die mogelijk zijn worden voorzien bij het begin van het nieuwe seizoen, dus begin april. De investeringen zijn op langere termijn. INS, boven Diegem, de 25R, is voor 2005. Ik heb voorzieningen voor 2010. Er zijn korte- en langetermijnaspecten in dit akkoord.

Mijnheer de voorzitter, tot daar mijn antwoord, met mijn verontschuldiging voor de lengte ervan. Er zijn echter heel veel vragen gesteld en men zal mij zeker niet kunnen verwijten dat ik niet heb geantwoord.

De **voorzitter**: U hebt mij de woorden uit de mond genomen, mijnheer de minister. Niemand zal u dat kunnen verwijten.

je m'adresse d'abord aux membres de la commission avant de m'entretenir avec la presse. Je plaide coupable.

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

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

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

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

06.24 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil u bedanken voor uw inderdaad uitvoerige antwoord. Er zijn antwoorden gekomen op heel wat concrete vragen. In die zin is er een vooruitgang ten opzichte van de vorige minister. Zij slaagde er soms in om geen enkel antwoord te geven gedurende een hele reeks vragen. Dat was natuurlijk wel hallucinant op dat moment.

Anderzijds zou ik willen beginnen met mijn laatste grote vraag, namelijk het statuut van dit plan. De vraag was eigenlijk reeds beantwoord voor u aan het woord kwam door de uitspraken van de burgemeester, collega de Donnée. Hij zei duidelijk dat er helemaal niets of nauwelijks overlegd is binnen de regering met andere regeringen of bevoegde ministers in de Gewesten. Het statuut is dus nihil. Als ik de teneur van de heer de Donnée hoorde en daarna uw repliek waarin u het manoeuvre van de heer de Donnée verdacht vond, dan denk ik dat u nog heel wat te doen heeft om uw collega's in de regering te overtuigen. Uitgerekend vandaag staat in de *Financieel Economische Tijd* het volgende, ik citeer: "Het kabinet van premier Verhofstadt ging gisteren op de rem staan en meldde dat het spreidingsdossier van Anciaux nog niet rijp is voor de Ministerraad". Ik denk dan dat u wel erg voorbarig bent geweest. Misschien daardoor zal u het plan nog meer dan ooit in moeilijkheden brengen. U creëert daardoor ...

06.25 Minister Bert Anciaux: (...)

06.26 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat zeg ik niet. Het was echter misschien onverstandig om iets naar buiten te brengen zonder ruggesteun binnen de regering.

Minister **Bert Anciaux: (...)**

06.27 Minister Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, we zullen afwachten, maar in elk geval is het vrij...

06.28 Minister Bert Anciaux: (...)

06.29 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat bleek uit de hele interventie en uit de teneur van de heer de Donnée. Hij spreekt toch namens zijn partij, een regeringspartij.

06.30 Minister Bert Anciaux: Ik moet vaststellen dat collega de Donnée – en dat is niet mijn wens - geen deel uitmaakt van deze regering.

06.31 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Uiteraard, maar ook de eerste minister zegt vandaag in het hoofdartikel van de FET dat hij hoopt dat het dossier niet rijp is voor de regering. Collega Cortois heeft gezegd dat u cavalier seul speelt. Wij wachten dus af. Ik hoop alleen dat u geen valse verwachtingen creëert voor sommige mensen. U hebt wel gezegd dat u de volle politieke verantwoordelijkheid opneemt voor dit plan. Wat gebeurt er als dit plan dan intergraal wordt afgewezen? Ik ben benieuwd of u dan ook uw verantwoordelijkheid opneemt. Ik ben benieuwd.

Ten tweede, ik heb u naar concrete cijfers gevraagd. Wij hebben totnogtoe alleen nog maar percentages gekregen. Daar is het dan wel een stap achteruit tegenover vroeger. Toen kregen we duidelijk ook cijfers, voor de nachtvluichten weliswaar. U zegt nu dat u tot een globale vermindering van ongeveer 20% komt voor Brussel. U zou dan ook

06.24 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Quel est le statut du plan du ministre? Après l'intervention de M. de Donnée, il apparaît qu'il n'y a pas eu de concertation avec les gouvernements des entités fédérées. Ce plan n'a donc aucun statut. C'est également ce qui ressort de l'interview du premier ministre Verhofstadt publiée aujourd'hui dans le *Financieel Economische Tijd*.

06.26 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le ministre a donc agi prématurément. C'est manquer de bon sens que de diffuser des informations sans être assuré du soutien du gouvernement.

06.31 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il dit en assumer l'entière responsabilité politique. Nous verrons s'il tiendra encore le même discours lorsque le plan aura été totalement rejeté.

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

moeten weten hoeveel vluchten er uiteindelijk zijn boven Brussel. U verwijt de heer de Donnée dat hij onjuiste cijfers geeft. U zegt dat de toename van 40.000 niet klopt. U weerlegt ze echter niet met andere cijfers. Het blijft dus allemaal heel diffuus en heel flou. Ik geef een voorbeeld. Hoeveel vluchten gaan er nu rechtstreeks over de Noordrand, hoeveel over het centrum en hoeveel gaan er eventueel over het koninklijk paleis? Het is helemaal niet duidelijk. Ik lees vandaag in de krant dat er slechts één over het koninklijk paleis zou gaan. Dat zou natuurlijk al te symbolisch zijn.

06.32 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Laeremans, excuseer me, maar ik ben heel duidelijk geweest. Ik heb gezegd dat de routes zelf op basis van het tweede kadaster - met name de berekeningen met het oog op de nieuwe routes - dienen gemaakt te worden. Ze moeten daarop dus aangepast worden.

06.33 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): U kan dus niet weerleggen wat de heer de Donnée daarnet heeft gezegd.

06.34 Minister **Bert Anciaux** : Toch wel, want ik weet natuurlijk wat de totalen zijn van de opstijgende vluchten. Ik weet ook welke verminderingen zich daarin realiseren. Ik weet hoe de verhouding tussen alle vluchten zich realiseert.

06.35 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Waarom geeft u die cijfers dan niet?

06.36 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb u die cijfers gegeven. Men kan spreken over het aantal dagvluchten en het aantal nachtvluchten. Het is interessanter te weten wat de gewogen realiteit is. Ik heb u exact gezegd wat de percentages zijn.

06.37 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Percentages.

06.38 Minister **Bert Anciaux**: Ja. Er zijn er geen bij gekweekt ten opzichte van vandaag. Het zijn vanzelfsprekend de percentages.

06.39 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Als u de percentages heeft en u kent het totaal aantal vluchten, dan kunt u ook een berekening in cijfers maken. U moet dat niet stante pede doen. U mag ons die cijfers ook bezorgen, maar dan hebben we een duidelijker zicht op de hele situatie.

06.39 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le ministre ne mentionne pas non plus le calendrier relatif à la partie de la concentration qui subsiste.

Ik kom tot een laatste punt. Ik had u ook gevraagd naar de evolutie in de toekomst. Er zou een taxibaan komen voor baan 25L. U hebt duidelijk gezegd - dat bleek niet helemaal uit uw Powerpoint-voorstelling - wat u al dan niet zou onderzoeken. Nu zegt u duidelijk dat u bepaalde pistes niet gaat onderzoeken, maar u zegt niet binnen welk tijdspectief u werkt. U zegt helemaal niet binnen welke termijn u de concentratie, die er nog altijd blijft - dit is een stap vooruit, maar nog helemaal geen volledige spreiding - verder wilt aanpakken.

06.40 Minister **Bert Anciaux**: Ik geloof eerlijk dat dit de maximale spreiding is die technisch, wegens veiligheidsredenen of wegens capaciteitsredenen mogelijk is. In het regeerakkoord - daaraan heb ik mij gehouden - staat heel uitdrukkelijk dat de regering moet rekening houden met de capaciteit van de luchthaven.

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

De installatie van ILS zal in 2005 gebeuren. Wat de taxiweg betreft, heb ik echt een idee hoe lang dat in beslag neemt. Ik ben dat verder aan

het onderzoeken en ik heb wel degelijk de bedoeling om die investering te laten doen.

06.41 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Met als gevolg dat die 25L dan wel meer kan worden gebruikt en er in die zin wel een betere spreiding kan komen?

06.42 Minister Bert Anciaux: Ja, rekening houdend met de eventuele problemen die zich kunnen voordoen met betrekking tot het landen. Dat zijn aspecten die op dat moment moeten worden onderzocht. Als er kan worden geland over Brussel, kan er natuurlijk niet worden opgestegen over Brussel. Dat zijn andere situaties waarvan we het gevolg zullen moeten onderzoeken. Ik weet niet of het altijd zomaar een betere spreiding tot stand zal brengen. Het is om veiligheidsredenen ook belangrijk dat er meer dan een mogelijkheid is op een luchthaven, in een bepaalde weersomstandigheid.

06.43 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is aangenamer de uitleg van de minister zelf te horen dan 200 pagina's te moeten lezen op de website.

Er is toch nog een zaak die onduidelijk blijft. We kunnen spreken van een tegenstrijdigheid. Enerzijds, heb ik begrepen dat u verdergaat met het beroep in Cassatie. Anderzijds, hebt u net verklaard dat het spreidingsplan is opgesteld op basis van het regeerakkoord én van het arrest van het hof van beroep. Waarom moet u dan de cassatieprocedure nog verderzetten als u een spreidingsplan opstelt op basis van dit arrest? Dat is volgens mij toch wel een tegenstrijdigheid.

Een tweede element dat dient te worden verduidelijkt betreft de status van het plan. Er werd hier van alles gezegd over de status van het plan. Werd dit nu al dan niet door de regering goedgekeurd? Ik kan alleen maar vaststellen dat het beroep in Cassatie werd ingediend door de Belgische Staat en dat de conclusies ervan uw spreidingsplan bevatten. Volgens mij kunnen wij daaruit slechts concluderen dat dit plan een regeringsbeslissing is en het dus de status heeft van de Belgische Staat. Het zit immers vervat in de conclusies van het beroep in Cassatie dat door de Belgische Staat werd ingediend.

Ten slotte heb ik nog een vraag met betrekking tot het aantal nachtvluchten. Worden specifiek voor Brussel die 3,2 nachtvluchten behouden of komt er een vermindering of een vermeerdering? Dat is nog niet helemaal duidelijk.

06.44 Minister Bert Anciaux: Voor alle duidelijkheid wil ik nog het volgende benadrukken. Soms moet men op politiek vlak zaken doen om hetgeen men wenst te realiseren niet onmogelijk te maken. Indien ik het beroep in Cassatie intrek, creëer ik een politieke realiteit die het mij onmogelijk maakt een goed spreidingsplan te realiseren.

Ten tweede, wat de conclusies betreft, kan ik nog verder gaan. BIAC en Belgocontrol staan achter dit spreidingsplan en hanteren het mede in hun juridisch geschil.

06.45 François-Xavier de Donnée (MR): Monsieur le président, je l'ai dit, tout n'est pas à prendre et tout n'est pas jeter dans ce que M. Anciaux propose. Tout ce qu'il a fait pour améliorer les angles de décollage, faire pression sur les "quota counts", l'organe de contrôle indépendant, tout cela est très bon. Je m'en réjouis et je l'en félicite.

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

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

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

Quel est le statut du plan du ministre?

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

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

06.45 François-Xavier de Donnée (MR): Minister Anciaux speelde het spel niet zo handig : hij had het plan niet bekend mogen maken zodat hij niet over een

Par contre, je suis au regret de devoir lui dire en toute amitié que je persiste à croire qu'il était maladroit de sortir un tel plan sans avoir le cadastre du bruit correspondant aux hypothèses futures. Il est vrai qu'il y a un cadastre du bruit sous forme de courbe "d'iso-bruit" pour la situation existante.

Le ministre a été maladroit sur deux plans, d'abord en sortant des routes futures sans pouvoir montrer comment cela se situe par rapport au cadastre du bruit, simulé bien entendu, car vous dites vous-même que cela ne se fera que dans un mois. Je pense aussi que dans des matières aussi délicates, pour couvrir vos arrières, vous auriez d'abord dû passer au gouvernement ou dans un cénacle gouvernemental quelconque, il y en a suffisamment. Je pense, en effet, que vous allez rendre plus difficile la réalisation de ce qu'il peut y avoir de bon dans votre plan. Je vous le dis tel quel, c'est mon expérience qui me l'a appris.

Ensuite, il est très important, pour ne pas donner l'impression que vous voulez noyer le poisson – ce que vous ne voulez sans doute pas faire – de mélanger ou de faire des moyennes vols de nuit/vols de jour. Il faut que l'on puisse distinguer très clairement quelle est la situation la nuit, quelle est la situation le jour, en distinguant le week-end, la semaine, etc. Il est clair que cela n'a pas la même importance en semaine que le week-end.

Les experts peuvent se disputer sur les chiffres. Je ne suis pas un expert, vous non plus, nous essayons d'approfondir les dossiers. Des gens qui me semblent bien informés me disent que la réinstauration de ce qu'on peut appeler la route Chabert – mais maintenant la route Chabert, c'est la rue de la Loi! – va quand même amener des milliers de vols en plus par an. Même chose pour la route qu'on peut appeler "royale", la route qui passe par le sud-est du Palais. On me dit que cela fait environ 43.000 vols. Ceux qui me disent cela se trompent peut-être mais il faudra, à un moment donné, que vous démontriez que cela n'est pas vrai. Mais des gens que je crois être bien informés et de bonne foi me citent ces deux chiffres. Je me rappelle que lors des négociations en janvier et mai au sujet de la route Chabert, on disait qu'elle représentait 19.000 vols par an, rien que pour le week-end. Je pense que ces chiffres ne sont pas tellement faux et que vous devriez les faire vérifier par vos experts. Je ne suis pas capable de tout vérifier aussi bien que vous.

Je persiste à croire que passer au-dessus de lieux symboliques tels que le Palais royal, l'Atomium, la Grand Place, reste une erreur, non pas parce qu'il ne faut pas embêter des gens qui habitent aux abords des lieux symboliques, mais parce que vous savez que les avions peuvent servir d'armes terroristes.

Enfin, les juges de la Cour d'appel ont rendu un avis mais ce ne sont pas des techniciens non plus. La dispersion doit aussi tenir compte de certains critères et rien n'interdit, d'après ce que je sais, dans l'arrêt de la Cour d'appel, de tenir compte d'une façon raisonnable de la densité. C'est un des paramètres qui doit pouvoir entrer en ligne de compte. Je crains qu'avec le plan que vous annoncez, vous fassiez beaucoup d'ingrats, c'est-à-dire que tous ceux qui verront leur situation s'améliorer ne vous en sauront pas gré, mais vous allez aussi faire beaucoup de mécontents.

Avant de vous lancer dans de telles opérations, il faut que le gouvernement réfléchisse sérieusement.

En guise de dernière remarque - et ce n'est pas votre faute - ie voudrais

kadaster van de geluidshinder beschikte op basis van de toekomstige overlastsituatie en hij had zijn zijflanken moeten indekken door via de regering of een van haar cenakels te werken. Die uitschuiver zal de uitvoering van de positieve elementen uit zijn plan bemoeilijken.

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

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

Sinds er bomvliegtuigen bestaan, is het overvliegen van symbolische plaatsen potentieel gevaarlijk.

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

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

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

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

dire que ceux qui, sous le gouvernement précédent, ont ouvert la discussion sur les vols de nuit ont commis une erreur historique. Il fallait laisser cette boîte fermée! En l'ouvrant, on a libéré des démons. Je constate d'ailleurs que vous aussi, aujourd'hui, vous vous défendez comme un diable dans un bénitier pour essayer de nous persuader de la justesse de vos vues. C'est votre droit mais je resterai en tout cas extrêmement critique à l'égard de tout cela, tant que vous ne m'aurez pas rassuré sur tous les points que j'ai soulevés.

Je souhaite surtout qu'il y ait une véritable concertation avec les deux Régions. Moi non plus, je n'en ai jamais fait un débat communautaire! Vous le savez. Je n'ai jamais donné à cette affaire un caractère communautaire car elle n'en a pas.

S'il est vrai qu'il faut un partage des charges entre toutes les régions qui entourent l'aéroport - tant que l'on en a un -, il ne faut pas non plus faire pencher trop la balance d'un côté. Or, j'ai l'impression que certaines de vos suggestions font très fort peser la balance en défaveur de Bruxelles et de l'Oostrand. Vous voyez que je me préoccupe aussi de l'Oostrand et pas uniquement de Bruxelles!

06.46 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de minister, ik hoop dat er een oplossing uit de bus komt. Uit eigen ervaring weet ik dat in de jaren 1996 tot 1998 het aantal vliegbewegingen 's nachts en overdag veel hoger lag dan vandaag. Op dat moment werd er duidelijk bitter weinig over de hinder gesproken, omdat het voor een hele reeks mensen – dit wil ik even onderstrepen – die allang in de regio wonen, of dat nu in Brussel is of in Vilvoorde, evident was dat zij naast de lusten ook een aantal lasten moesten dragen. Men mag zich dus niet altijd laten meeslepen door mensen die vaak nieuwelingen zijn en die om politieke redenen de maatschappelijke consensus die bij vele mensen leeft, willen doorbreken.

Ten tweede spreekt men over het statuut. Het is mij nog niet duidelijk. Het is een voorstel van deskundigen waarvan u het peterschap hebt, niet het vaderschap. U bent de peter van het project. Ik zou er dus voor pleiten dat u ten eerste nog eens praat met de civiele maatschappij. Ik vind dat belangrijk in onze maatschappij. U moet dus niet alleen met bijvoorbeeld DHL praten, maar ook met de diverse actiecomités en niet alleen met mandatarissen. Als ik uw uiteenzetting hoor, vind ik toch een aantal positieve en redelijke elementen. Ik zal mij er echter niet definitief over uitspreken. Ik pleit ervoor dat u uw rol van peter zou spelen en de dialoog aangaan met de publieke maatschappij. Ik heb in twintig jaar in het Parlement al alles meegemaakt. Ik wil u ook de raad geven om na te gaan of het uiteindelijke voorstel dat u verder moet uitwerken, voldoende politiek gedragen wordt binnen de federale regering en zeker door de Gewesten. Het zou natuurlijk jammer zijn als er een mooie vrucht aan de boom hangt en ze niet goed wordt verzorgd, zodat ze uiteindelijk zuur blijkt te smaken. Dat moet u te allen prijze vermijden. Vervul uw rol van peter op alle mogelijke vlakken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van

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

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

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

luchthaven in Chièvres" (nr. 116)

- de heer Willy Cortois aan de eerste minister over "het voorstel om BIAC een tweede exploitatiezetel te laten opstarten" (nr. 118)

- de heer Louis Smal aan de eerste minister over "de mogelijke opening van een tweede nationale luchthaven in België" (nr. 196)

07. Questions jointes de

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

- M. Olivier Chastel au premier ministre sur "la déclaration du premier ministre sur la création d'un second aéroport national" (n° 75)

- Mme Inge Vervotte au premier ministre sur "un deuxième Aéroport National" (n° 78)

- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "la création d'un nouvel aéroport national à Chièvres" (n° 116)

- M. Willy Cortois au premier ministre sur "la proposition tendant à permettre à la BIAC d'ouvrir un second siège d'exploitation" (n° 118)

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

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

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

07.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb mijn vraag eigenlijk al gesteld in mijn oorspronkelijke vraag aan de minister van Mobiliteit. Uiteindelijk waren de uitspraken van 13 september zodanig concreet, dat ze heel wat nieuwe vragen opriepen.

De eerste minister heeft aan BIAC zelf de opdracht gegeven, niet zozeer naar het principe van een tweede luchthaven, maar, zelfs verder nog, te zoeken naar een vestigingsplaats voor een tweede luchthaven, terwijl het debat over het principe nog helemaal niet gevoerd is. Tenzij natuurlijk – in die zin is het debat geen verrassing – op 4 juli in het Brussels parlement, waar men, eigenlijk mee op initiatief van de heer de Donnée, ineens begon te pleiten voor een luchthaven, ergens tussen Brussel en Parijs. Dat zou perfect kaderen in de sfeer van Verhofstadt-II, meer nog dan Verhofstadt-I een regering die gebaseerd is op een lange reeks eenzijdige toegevingen aan de Walen en de Franstaligen. Met de bouw van een nieuwe luchthaven wordt inderdaad aan Wallonië een geschenk gegeven dat met grotendeels Vlaamse centen wordt gefinancierd. Een spiksplinternieuwe luchthaven, pal op de hst-lijn, als ze tenminste in Chièvres zou komen – alles wijst daarop –, kan meteen een groot gedeelte van de werkgelegenheid en van de economie vanuit Zaventem wegzuigen.

Op de zondag na die uitspraak werd duidelijk dat daarover binnen de federale regering geen eensgezindheid bestaat. Minister Vandenbroucke noemde dat namelijk meteen zeer onrealistisch. Maar wie was de grote afwezige in dat debat? Minister Bert Anciaux, de minister van Mobiliteit. Ik ben dus benieuwd om te weten of hij eerder bij Verhofstadt aanleunt, dan wel bij zijn kartel-collega Vandenbroucke.

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

Ten eerste, bestaat er over dat project enige consensus binnen de regering? Zo neen, waarom heeft de eerste minister dan nu reeds de opdracht gegeven aan BIAC om een studie te verrichten? Werd die opdracht gegeven in overleg met u, mijnheer de minister van Mobiliteit?

Ten tweede, klopt het dat er uiteindelijk geen hoofdstuk "Zaventem" in het regeerakkoord is gekomen? Die vraag heb ik eigenlijk al gesteld in het vorige debat, dus die vraag heeft nu minder relevantie.

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

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

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

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

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

Ten derde, welke opdracht werd precies gegeven aan BIAC? Kan de minister een kopie van de gegeven opdracht bezorgen aan de parlementsleden? Ik vind het toch wel belangrijk dat wij die krijgen. Bestaan er studies over de economische haalbaarheid, dus eerder over het principe dan wel over de locatie, van die nieuwe luchthaven? Hoe reageert u op zowel transporteconoom Paul Roosens als ten opzichte van Pierre Klees, die namens BIAC sprak en spreekt van een catastrofescenario voor Zaventem?

Ten vierde, welke is de maximale capaciteit van Zaventem met de huidige vernieuwde infrastructuur? Wat is de verwachte groei? Ik ga nu wat sneller heen over de vragen die ik schriftelijk indiende.

Ten vijfde, welke bijkomende wijzigingen zijn er in verband met de verhoogde trafiek de komende jaren? In welke mate zal de uitbreiding van de Europese Unie dat met zich meebrengen? Klopt het dat DHL zal verdubbelen? Waarop is dat gebaseerd? Binnen welke termijn gebeurt dat? Enzovoort.

Ten zesde, is het de bedoeling dat de nieuwe luchthaven zich vooral op vrachtvervoer zal specialiseren? Is de reservecapaciteit van Zaventem dan anders voor de ene categorie dan voor de andere?

Ten zevende, bestaat niet het risico dat een moderne luchthaven in Wallonië, gelegen langs de autosnelweg en de hst-lijn, zoals in Chièvres, een dodelijke concurrent wordt voor Zaventem? Hoe rendabel kan Zaventem nog zijn met zulk een concurrent op amper 100 km afstand, die natuurlijk ook door het establishment gesteund zal worden? Is dat niet een bijkomende reden om snel te zorgen voor een hst-lijn in Zaventem? Ik bedoel dan wel een rechtstreekse aansluiting.

Ten achtste, tegen wanneer zouden de plannen voor die luchthaven klaar zijn? Wanneer volgt de eerste spadensteek? Verder had ik nog enkele vragen staan in verband met werkgelegenheid. In dat kader heeft de eerste minister dat namelijk toch aangekondigd.

Ten negende, wat zou de kostprijs zijn van dat nieuwe project? Men maakte gewag van beroep op Frans en op privé-kapitaal. Welke groepen zijn er betrokken? Waar vinden die gesprekken plaats? Wie heeft namens de regering die gesprekken gevoerd? Enzovoort.

Ten slotte, is de federale regering wel bevoegd voor de oprichting van een nieuwe luchthaven nu de bijzondere wet van 8 augustus 1980 de bevoegdheid voor de luchthavens, met uitzondering van die van Zaventem, uitdrukkelijk bij de Gewesten legt? Volgens mij kan Verhofstadt daarover zelfs geen uitspraken doen, maar kunnen enkel de Gewesten dat. Als het Waals Gewest in Wallonië een extra luchthaven wil, is dat natuurlijk een verschil. Maar wanneer wij federaal centen moeten betalen op een terrein waarover wij niet eens bevoegdheid hebben, dan heb ik daarbij grote vragen.

07.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de l'inauguration de la foire internationale de Gand, le premier ministre a fait part de son souhait de voir se développer un second aéroport national.

Ce n'est pas la première fois que l'on évoque le projet de Chièvres même si M. Verhofstadt n'a pas cité le nom de l'aéroport. En tout cas, dans l'esprit de beaucoup, cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Je répète que ce n'est pas la première fois que l'on évoque la problématique de l'aéroport de Chièvres et de son développement éventuel qui ne

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

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

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

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

Au fond, le gouvernement fédéral est-il bien compétent pour la construction d'un aéroport?

07.02 Olivier Chastel (MR): Tijdens de openingsplechtigheid van de internationale jaarbeurs te Gent heeft de eerste minister de wens uitgedrukt – zonder het met zoveel woorden te zeggen – dat de luchthaven van Chièvres de tweede luchthaven van Brussel zou worden. Eens te meer wordt dit project te berde gebracht zonder dat hiertoe

reposent pas sur des données fiables. Il s'agit d'un appel du premier ministre à BIAC qui exploite l'aéroport de Bruxelles National en vue d'étudier cette possibilité. BIAC a déjà fait savoir qu'elle avait déjà examiné cette hypothèse, qui ne pouvait être retenue tant à court qu'à moyen terme, et développe un certain nombre d'arguments d'ordre économique et de potentiel de développement de l'aéroport de Bruxelles National.

L'enjeu de ce débat est évidemment la capacité de développement de l'aéroport de Bruxelles National et donc de la société DHL qui est à l'origine d'une majorité de vols de nuit et qui a annoncé son projet d'augmentation de ses activités. Rien ne dit d'ailleurs que l'aéroport de Bruxelles National ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire pour ce développement. Dans ce contexte, est-il opportun de programmer d'ores et déjà la délocalisation de DHL dans le Hainaut?

La conjoncture actuelle est loin d'être favorable à un déplacement des infrastructures aéroportuaires. Il y a quelques mois, la France a renoncé à son projet de création d'un troisième aéroport parisien. On peut imaginer que d'ici 2010, date de la fin de l'occupation de la base de Chièvres par l'armée américaine, cette conjoncture pourrait se retourner. Faut-il pour autant anticiper à ce point une décision sans savoir si la principale intéressée, en l'occurrence la société DHL, est prête à cette délocalisation. On voit effectivement mal cette société avoir deux sièges d'exploitation: l'un à Bruxelles et l'autre à Chièvres.

Pourriez-vous me dire quel est l'objectif poursuivi par le premier ministre même si vous n'êtes pas forcément censé savoir ce qu'il pense? En particulier, le premier ministre dispose-t-il d'études lui permettant de favoriser cette option d'un second aéroport, en l'occurrence de l'aéroport de Chièvres? Dans l'affirmative, quelles sont ces études? Pouvez-vous nous éclairer sur ce qui peut encore être envisagé en termes d'extension de capacité de l'aéroport de Bruxelles National?

gegronde redenen zijn. Het is een poging om BIAC hiervoor warm te maken, maar dat heeft echter al te kennen gegeven dat deze hypothese noch op korte, noch op lange termijn enige kans maakt.

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

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

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

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de vraag blijft natuurlijk of het wel zin heeft onze vragen te stellen. Immers, blijkbaar zal er slechts een papiertje worden afgelezen, dat hopelijk is opgesteld door de eerste minister zelf. Hij heeft het voorstel zo glanceerd. We zullen dan toch maar onze gang gaan.

We dachten dat we alles hadden gezien en gehoord. Dat is echter niet zo.

De **voorzitter**: Neen, het leven is nog altijd waard om geleefd te worden.

07.04 Inge Vervotte (CD&V): Met een tweede nationale luchthaven hadden we de internationale pers kunnen halen, misschien in het kader van internationale betrekkingen. Het is toch wel wat raar en ongelooflijk dat een land, dat niet eens de ambitie heeft om een eigen nationale luchtvaartmaatschappij te hebben, wel de ambitie heeft om twee nationale luchthavens te hebben. Ik denk dat er toch nogal wat vragen rijzen. Heel wat mensen zullen de wenkbrauwen hebben aefronst bij

07.04 Inge Vervotte (CD&V): Il semble que ce pays, qui n'a pas même l'ambition de posséder sa propre compagnie aérienne, envisage la construction d'un deuxième aéroport national! Vu l'actuelle capacité excédentaire.

deze uitspraak, vooral gezien de huidige context.

De huidige context onthult een capaciteitsoverschot in de luchtvaartsector. De markt heeft zich nog niet hersteld. Het aantal passagiersbewegingen is nog altijd tot de helft herleid. Dan lijkt zo een studie voor ons niet bepaald de eerste prioriteit voor onze luchthavenuitbater BIAC.

Hoe zit het trouwens met de bezettingsgraad van de nieuwe pier A die er moest komen?

We vragen ons ook af of er al een opdracht is gegeven voor de bewuste studie. Tegen welke termijn worden daaromtrent resultaten verwacht?

Zal die studie met de eigen mensen en middelen van Biac worden uitgevoerd? Wordt er bij die studie enkel en alleen gekeken naar een vestigingsplaats in het Waalse Gewest of wordt alles in rekening gebracht zoals bijvoorbeeld ook een vestigingsplaats in Vlaanderen? Wordt er bij die studieopdracht ook gevraagd om tegelijkertijd de luchthaven van Zaventem verder te ontwikkelen en er de tewerkstelling verder te laten groeien, laat staan te behouden. Ik veronderstel immers dat de afbouw van de activiteiten in Zaventem hopelijk geen optie is die aan de vrije interpretatie van dit studiebureau wordt overgelaten. Ten slotte vraag ik mij ook af of dit ideeetje past in de Europese context dan wel of dit een louter Belgisch ideeetje is.

07.05 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le Président, monsieur le ministre, je me fais un peu la porte-parole des habitants des communes environnantes de la base de Chièvres parce que, si comme vous l'avez dit, le premier ministre n'a pas cité Chièvres, ses déclarations récentes ont ravivé les craintes qui avaient vu le jour voici déjà plusieurs années, lors d'un projet de délestage de l'aéroport de Lille-Lesquin vers Chièvres.

Quels que soient les intérêts économiques et sociaux liés au développement d'un aéroport, il n'est plus admissible, de nos jours, d'entreprendre ce genre de projet sans tenir compte des aspects environnementaux et de la qualité de vie des riverains.

Il n'est pas bon de comparer deux situations qui ne sont pas identiques: à Bruxelles, l'aéroport était implanté et les habitants se sont installés à ses alentours, tandis qu'à Chièvres, il n'existe pas d'aéroport et chacun a bâti sa maison pour s'installer au mieux dans sa commune.

Monsieur le ministre, voici mes questions.

Les estimations du coût d'un Bruxelles National bis ont-elles été intégrées dans les expropriations et les programmes d'isolement dans les périmètres comparables à ceux de Liège-Bierzet?

Le projet évoqué par le premier ministre s'inscrit-il dans une perspective à long terme, comme celle évoquée par le président de BIAC qui parle d'une perspective à 25 ans?

Un tel projet est-il viable en l'absence du soutien de la Région wallonne qui, je le rappelle, est la seule autorité compétente en matière de délivrance des permis d'urbanisme et d'exploitation?

07.06 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de minister, ik heb misschien snel aereageerd op de persberichten die terzake zijn verschenen. Ik

l'actuelle capacité excédentaire, une telle étude ne constitue assurément pas une priorité pour BIAC. Quel est d'ailleurs le taux actuel d'occupation de la nouvelle jetée A à Zaventem?

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

07.05 Jacqueline Galant (MR): Ik treed op als woordvoester van de bewoners van de gemeenten rond Chièvres. De premier heeft Chièvres niet vermeld, maar zijn verklaringen hebben de oude vrees weer aangewakkerd. Bij een dergelijk ontwerp moet rekening worden gehouden met het milieu en de sociale kant van de zaak. Daarom mag men de situatie van Brussel, waar de mensen rond de luchthaven zijn gaan wonen, niet vergelijken met die van Chièvres.

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

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

07.06 Willy Cortois (VLD): A Gand. le premier ministre a insisté

heb geen idee wat de eerste minister als antwoord heeft voorbereid, maar als ik de tekst lees is dat bijna een oproep om ervoor te zorgen dat wij als overheid, naast onze goede infrastructuur evenals de bekwaamheid en de competitiviteit van onze werknemers, ook voor een goede structuur moeten zorgen. Ik stel vast dat de toespraak van de eerste minister handelt over een hele reeks onderwerpen waarover wij allemaal bekommerd zouden moeten zijn.

Mijnheer de minister, ik heb toch nog enkele vragen. Wat denkt BIAC zelf over een tweede exploitatiezetel die men blijkbaar in het kader van BIAC situeert? Is er enig perspectief op termijn als Zaventem ooit – laten wij het hopen – op volle capaciteit draait? Wat doet men dan om toch nog een aantal economische activiteiten in ons land te houden? Is dat een mogelijke piste? Als men denkt aan een delocalisatie, heeft men het dan over personen- of over vrachtovervoer? Dat is een groot verschil. In de toekomst moeten wij er rekening mee houden dat de sector van de expres- en koeriersdiensten toch 15.000 mensen in ons land tewerkstelt. Ondanks alle milieubekommernissen, moeten wij de sector toch de nodige infrastructuur aanbieden. Ik ben benieuwd naar het antwoord dat de minister van Mobiliteit namens de eerste minister zal geven.

07.07 Bert Anciaux, ministre: Tout d'abord, je souhaite excuser le premier ministre. En effet, comme vous le savez, il est retenu par les problèmes économiques qui se posent actuellement à Genk. Je vais vous lire intégralement le texte que le cabinet du premier ministre m'a transmis.

Het is moeilijk om daar zelf een beoordeling bij te geven, want het is de uitspraak van de eerste minister geweest.

Algemene situering. Twee keer heeft de eerste minister een toespraak gegeven. Enerzijds op 13 september op de Jaarbeurs, anderzijds op 24 september bij het VBO. Dat ging over de economische toestand, maar twee keer hebben de media enkel het zinnetje over de luchthaven uitvergroot en vertekend. Ik lees eerst een fragment voor uit de toespraak op de Jaarbeurs op 13 september. Ik citeer: "Ik pleit er dan ook voor dat er in de komende maanden op federaal en regionaal vlak politieke keuzes zouden worden gemaakt, knopen zouden worden doorgemaakt in dossiers als de aanleg van de spoortunnel in de Liefkenshoek, de opname van de IJzeren Rijn in het NMBS-investeringsplan, de uitbreiding van de activiteit rond Zaventem door BIAC een tweede exploitatiezetel te laten opstarten, de uitdieping van de Westerschelde ten behoeve van de havens van Gent en Antwerpen, de versoepeling en vereenvoudiging van de vestiging van nieuwe distributiecentra, de verdere uitbouw van een verregaand en breed vertakt breedbandnetwerk. Het zijn een voor een dossiers die een beslissende impact kunnen hebben op de economische ontwikkeling van ons land, maar die vaak om diverse redenen politiek verzanden of verdrinken in beleidspakketten waarin onze economische toekomst al te zeer in de verdrukking komt te staan". Einde citaat. U zal zien dat het een klein stukje van een zin is dat inderdaad sterk uitvergroot werd.

Tweede fragment, voorzitter, uitgesproken op de ontmoeting regering en ondernemers van het VBO op 24 september laatstleden. Ik citeer: "Een ander perspectief dat ik heb willen aanbieden in mijn toespraak in Gent anderhalve week geleden, is dat van de transporteconomie. Van oudsher is ons land een haven- en doorvoerland. Ik heb in Gent erop gewezen dat, als we dit verder willen blijven zijn, we heel veel investeringen in infrastructuurprojecten nodig hebben en ook de wil om die infrastructuur uit te bouwen. Jammer genoeg is van die uiteenzetting

07.07 Minister Bert Anciaux: Ik wil de premier verontschuldigen. Die bevindt zich momenteel in Genk en zijn kabinet heeft mij zijn antwoorden meegedeeld.

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

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

alleen het zinnetje over Zaventem gebleven. Misschien is dat niet eens een slechte illustratie van het probleem. Iedereen weet dat er in Zaventem nog capaciteit zat is, technisch gesproken. De realiteit is echter ook dat nog meer vluchten vanop een luchthaven in dichtbevolkt gebied, maatschappelijk nog moeilijk aanvaard wordt. Dus zijn er twee mogelijkheden. Ofwel negeren we die weerstand, ofwel zoeken we naar bijkomende capaciteit. Voor mij zijn beide opties mogelijk. Wat echter niet kan, is gewoon de bedrijven doorsturen die zich hier in het hart van Europa willen komen vestigen. Als we de toekomst van België als transportland veilig willen stellen, dan zullen we volop moeten blijven investeren in infrastructuur. Dat de procedures om die infrastructuur uit te bouwen langer worden, ingewikkelder en steeds meer begeleid van protesten, is niet abnormaal, maar een tendens die zich in heel Europa doorzet. Dit moet ons aanzetten om zo zorgvuldig mogelijk tewerk te gaan, met een maximum aan ecologische gevoeligheid. Wat echter niet kan, is dat protest en bezwaren ertoe leiden dat in België geen plaats is voor nieuwe infrastructuur". Tot daar het citaat van 24 september.

De eerste keer is dat kleine stukje zin in de media het hoofdpunt geworden voor alles wat pleit voor twee internationale luchthavens. De tweede keer heeft de eerste minister de indruk die ontstaan was willen corrigeren. Dat is in de media een nieuw hoofdpunt geworden: Verhofstadt pleit voor uitbouw in Zaventem.

Wat is de essentie? Ten eerste, zoals de zogenaamde experts weet de eerste minister dat er in Zaventem theoretisch nog ruimte zat is voor bijkomende capaciteit van stijgende en landende toestellen. Ten tweede, zoals quasi alle politici in ons land beseft de eerste minister ook dat de gemeenten rond Zaventem allemaal volgebouwd zijn zodat bijkomende capaciteit alleen maar tot toenemende protesten over milieuhinder zal leiden. Ten derde, we moeten een oplossing vinden. Potentieel kunnen er de komende 10 jaar in en rond Zaventem nog tienduizenden jobs bijkomen ten koste van vele protesten in de buurt. Wat kiezen we? Dat is de vraag. Ten vierde, in een onderhoud met BIAC werd de suggestie gedaan alle opties te bestuderen, ook die van een andere luchthaven die een deel van de taken van Zaventem zou kunnen overnemen. Collega's, dit is alles wat er tot op heden gebeurd is.

Wat de vragen van de heer Chastel en mevrouw Galant betreft, wijs ik erop dat de eerste minister nergens over Chièvres heeft gesproken. De pers heeft dat gedaan op basis van dat ene kleine berichtje van 13 september.

Mijnheer Laeremans, u spreekt van een cadeau voor Wallonië. De eerste minister heeft nergens iets gezegd over een luchthaven in Wallonië. U kan aan de reactie van de heer Chastel en mevrouw Galant merken hoe gelukkig men in Wallonië is met dit cadeau van Vlaanderen.

Mijnheer de voorzitter, collega's, dat was het antwoord van de eerste minister.

07.08 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, is het mogelijk dat de tekst die minister Anciaux heeft voorgelezen aan de leden van deze commissie kan worden bezorgd.

De **voorzitter**: De tekst verschijnt morgen.

07.09 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik bedoel de technische nota die minister Anciaux als inleiding heeft voorgelezen.

De **voorzitter**: Mijnheer Cortois, de teksten verschijnen morgen in extenso. Indien u echter aandringt en de

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

minister geen bezwaar heeft, kan de tekst worden rondgedeeld.

07.10 Willy Cortois (VLD): Hebt u bezwaar?

De **voorzitter**: Ik heb er helemaal geen bezwaar tegen dat de teksten van de eerste minister worden verspreid. Wie zou ik zijn om daartegen bezwaar te hebben.

Collega's, voor de replieken volg ik de volgorde van de vragen.

07.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de commotie was niet toevallig. De commotie is vroeger begonnen dan de toespraak van de eerste minister op de Jaarbeurs.

Datzelfde weekend stond al in de krant: "Verhofstadt wil onderzoek naar bijkomende luchthaven". Er staat niet veel van in dat interview, alleen op het einde een beetje, maar dat is wel de grote titel van dat artikel. Waarschijnlijk is er een en ander weggevallen. Daaronder stond, toch wel vrij assertief: "...belangrijke knopen doorhakken: de opname van de IJzeren Rijn in het investeringsplan van de NMBS, de aanleg van de Liefkenshoek-tunnel" enzovoort, "de Westerschelde uitdiepen voor de havens van Gent en Antwerpen, de luchthavenuitbater van Zaventem, de bouw van een tweede luchthaven laten voorbereiden". Dat klinkt allemaal niet zo hypothetisch in het kader van het oplaten van een ballonnetje. Neen, het klinkt allemaal vrij goed in mekaar gestoken en het lijkt vrij stevig doordacht van de eerste minister. Het is niet zomaar een hypothese. Hij zegt wel degelijk dat hij door BIAC de zaak wil laten voorbereiden. Dat is meer dan enkel nog maar een studie. De eerste minister zegt nu ook dat dat uitvergroet werd. Hij heeft echter bij herhaling zo uitdrukkelijk zaken gezegd en ze nadien niet tegengesproken. Nadien heeft de eerste minister op geen enkel moment gezegd dat het maar om een proefballonnetje gaat of dat het heel onwaarschijnlijk is. Hij heeft het allemaal maar zelf laten groeien. Het is dan maar logisch dat de media nadien zelf gaan speculeren en gaan zoeken naar locaties. Dat is de taak van de media. Bovendien blijkt dan – dat is merkwaardig genoeg door de media verdonkeremaand en onder de mat geschoven – dat er een heel debat is geweest in het Brusselse Parlement, eind juni en begin juli, over heel die problematiek. Daarbij werd wel degelijk massaal gezegd, door alle Franstalige partijen samen, dat zij die nieuwe luchthaven ergens tussen Parijs en Brussel wel wilden. Daar is ook de naam Chièvres gevallen, niet in de uiteindelijke motie, maar wel in de voorbereidende besprekingen. Als men dat alles samenneemt, dan ziet men op de duur wel één groot geheel. Dan is dat niet zomaar toevallig iets dat uit de lucht komt vallen of dat met de natte vinger is gezegd.

07.12 Minister Bert Anciaux: (...)

07.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Er is een verschil. Dat is juist. Maar het gebeurt ook dat sommigen in Wallonië spreken over een vergiftigd geschenk van Vlaanderen – mijnheer de voorzitter, ik zal stilaan afronden –, maar tegelijkertijd dat vergiftigd geschenk ten zeerste in dank aannemen, wetende hoeveel werkgelegenheid daarmee samenhangt. Ik denk dat men vooral moet kijken naar de consequenties van zo'n operatie. Dat zou geen win-win-situatie zijn waarbij een deel van de overcapaciteit, die er op een gegeven moment in Zaventem zou komen, door Wallonië wordt overgenomen. Neen, het zou wel eens kunnen, als die luchthaven heel modern is, door het establishment wordt gesteund, aangesloten is op de hst en dergelijke meer, dat die tweede luchthaven heel wat werkgelegenheid wegzuigt uit Vlaanderen. Daarom waren veel mensen bekommerd. Onder meer ook

07.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Une interview du premier ministre Verhostadt sur la construction d'un deuxième aéroport national était parue dans la presse avant la foire annuelle déjà. Il ne s'agit donc pas d'une simple hypothèse mais d'une initiative mûrement réfléchie. Les médias ont cependant omis d'indiquer que l'idée de construire un deuxième aéroport national en Wallonie avait déjà fait l'objet d'un important débat au Parlement bruxellois. C'est alors que le site de Chièvres avait été cité.

07.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le prétendu cadeau de la Flandre est certainement bien accueilli en Wallonie étant donné les retombées possibles pour l'emploi.

uw partijgenoot Frank Vandenbroucke.

07.14 Minister **Bert Anciaux**: Kartelgenoot.

07.15 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Uw kartelgenoot Frank Vandenbroucke bekommerde zich terecht over de werkgelegenheid in Vlaanderen.

De optie blijft ondertussen open. Ik wens te benadrukken dat er zeer zware gevaren aan verbonden zijn. Anderzijds is er een mooi alternatief, dat óók overtollige bewegingen kan afkomen van Zaventem. Dat is precies die hst-verbinding vanuit Zaventem. Dan kan er echt concurrentie zijn tussen korte vluchten en vervoer via de hst, maar dan moet men er ook voor zorgen dat die hst er in Zaventem komt. Dat was precies hetgeen wat u wilde en wat uw voorgangster altijd heeft tegengehouden.

Heel dat dossier is dus duidelijk een pleidooi om, ten eerste, om die reden alleen al te pleiten voor een snelle aansluiting van de hst in Zaventem. Ten tweede, als het inderdaad ooit zo ver komt en Wallonië bouwt een tweede luchthaven, waar dan ook in Wallonië, of die komt er op een gegeven moment door een federale beslissing, dan moet Zaventem natuurlijk de concurrentie kunnen aangaan met die tweede luchthaven. Er moet dan natuurlijk een hst-verbinding zijn. Ook daarom denk ik dat een van de conclusies die uit dit debat getrokken kan worden, luidt dat er een rechtstreekse verbinding moet komen tussen de hst en de luchthaven van Zaventem.

07.16 **Inge Vervotte** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden want we praten hier precies in het ijl. We moeten vaststellen dat de eerste minister iets heeft gelanceerd waarvoor blijkbaar geen opdracht werd gegeven. De eerste minister lanceert van alles, hij heeft het er eens over, hij doet een aantal interviews over de zaak maar wij moeten nu vaststellen dat we dit niet ernstig mogen nemen want uit zijn antwoord blijkt nu dat er helemaal geen opdracht in die zin werd gegeven. Ik vind het straf dat men dit heeft gelanceerd.

Na de discussie die we deze namiddag hebben gehad over de investeringen en de investeringsuitgaven hoor ik in het antwoord dat de eerste minister het heel belangrijk vindt om te investeren in infrastructuur. Ik verwijs graag naar de debatten van daarnet. Ik moet ook vaststellen dat de investeringsuitgaven van de overheid gedaald zijn. Ik kan daar niet anders dan een discrepantie vaststellen tussen wat er wordt gezegd en wat er uiteindelijk wordt gedaan. Als men werkelijk ideeën wil lanceren om de werkgelegenheid te verbeteren dan denk ik dat men in eerste instantie de mobiliteit dient aan te pakken. Men moet zijn centen uitgeven aan die hoogstnoodzakelijke infrastructuurwerken zodat die eerst kunnen worden uitgevoerd en niet de aandacht verplaatsen naar nieuwe projecten waarvoor uiteindelijk niet eens een opdracht wordt gegeven.

07.17 **Jacqueline Galant** (MR): J'entends bien tous les arguments économiques et je rassure tout de suite le Vlaams Blok: pour nous, Wallons, ce n'est pas du tout un cadeau. La délocalisation de cet aéroport est bien plus un cadeau empoisonné. En tout cas, les propos tenus par le premier ministre devraient être plus mesurés. Je suis bourgmestre de la commune voisine de Chièvres et je connais donc bien la situation. Une étude française datant de quelques années visait déjà à délocaliser l'activité aéronautique vers Chièvres. Nos craintes sont donc de plus en plus fondées et dès lors de plus en plus grandes. Je pense qu'il est temps de rassurer la population. Je serai

07.15 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Si la Wallonie construit un jour un deuxième aéroport national, Zaventem doit être en mesure de le concurrencer. C'est la raison pour laquelle une liaison ferroviaire avec le TGV s'impose.

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

07.17 **Jacqueline Galant** (MR): Ik zal niet opnieuw ingaan op de economische argumenten, maar wijs erop dat de delokalisatie een vergiftigd geschenk is. Ik ben burgemeester van een buurgemeente van Chièvres. De Fransen voerden al studies uit in verband met de mogelijke delokalisatie van een luchthaven in

personnellement très vigilante par rapport à ce projet. Et, au lieu de lancer des paroles en l'air, il faudrait peut-être rédiger un communiqué en bonne et due forme afin de rassurer les citoyens.

onze streek. De bevolking, die uiterst bezorgd is, moet worden gerustgesteld. Zij is niet gebaat bij vage verklaringen, wel bij een officieel communiqué in dat verband.

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

De **voorzitter**: Collega's, wat mij betreft, ik zal het voorbeeld volgen van zovele anderen en mijn eigen vraag uitstellen. Mijnheer De Padt, u bent de hekkensluiter.

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

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

08.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, indien u mij gevraagd had mijn vraag uit te stellen, had ik dat uiteraard ook willen doen.

De **voorzitter**: Op één vraag zal het niet op aankomen.

08.02 **Guido De Padt** (VLD): Ik zal heel kort zijn.

Het gaat trouwens over een minder groot en gevoelig onderwerp dan die die we vandaag al hebben aangesneden. Het gaat over de verkeersveiligheid. Dat is wellicht toch ook wel belangrijk.

De regering heeft zich immers voorgenomen om tegen 2006 het aantal verkeersslachtoffers met eenderde te doen dalen. Dat kan onder meer bereikt worden door een ander gedrag van zij die zich in het verkeer begeven. Dat kan ook onder meer door het aantal controles gevoelig te verhogen en de politiediensten daarmee te gelasten.

Mijnheer de minister, de eerste resultaten blijken hoopgevend te zijn. Er zouden beduidend meer processen-verbaal worden uitgeschreven. Hierdoor zou het gedrag van de automobilist in gunstige zin evolueren. Een aantal gemeenten zijn de mosterd blijikbaar in Nederland gaan halen. Ze willen ook op hun grondgebied de zogenaamde klico's installeren, zoals men die in Nederland noemt. Het gaat dan over het al dan niet verbergen van onbemande camera's in afvalcontainers.

Ik heb daar een soort ambiguë opstelling tegenover. Ten eerste, denk ik dat alle middelen moeten worden aangewend om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te halen. Langs de andere kant denk ik ook dat we niet mogen terechtkomen in een soort big-brothermaatschappij. We mogen ook geen camera's installeren om louter en alleen processen-verbaal te kunnen opmaken en misschien geldboetes te kunnen innen. Het verminderen van de snelheid en van de verkeersslachtoffers moet het eerste en bijna enige uitgangspunt zijn.

Mijnheer de minister, ik had graag het volgende van u vernomen. Er kan thans nog wel een federale visie op het verkeersveiligheidsbeleid worden geuit. Vindt u het vanuit uw bevoegdheidspakket noodzakelijk of wenselijk om in afvalcontainers of andere recipiënten camera's te gaan verbergen om op te nemen? Overweegt u eventueel een rondzendbrief om de voorwaarden voor het plaatsen van dergelijke camera's nader toe te lichten?

08.02 **Guido De Padt** (VLD):

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

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

08.03 Minister **Bert Anciaux** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het is inderdaad zo dat een paar steden en gemeenten in Vlaanderen het gebruik van de zogenaamde klikkende klike wensen uit te proberen. Dit wil zeggen dat het gaat om een afvalcontainer met een fototoestel en een detectiesysteem om snelheidsovertredingen te registreren. Bij mijn weten wordt dit experiment niet gedaan op gewestelijk vlak. Ik ben van mening dat er geen bezwaar bestaat tegen een dergelijk experiment, in die mate dat het alleen als proef of test bedoeld is.

Ik wil er anderzijds op wijzen dat de Federale Overheidsdienst Economie een ontwerp van koninklijk besluit voorbereid heeft in verband met het gebruik van video en digitale technieken die een capaciteitsverhogend effect teweegbrengen op het gebied van het gebruik van de apparatuur. Ik hoop dat dit eerlang geïmplementeerd zal worden in de betreffende regelgeving, namelijk in de besluiten bij het koninklijk besluit betreffende de goedkeuring en de homologatie van de automatisch werkende toestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Dat is het koninklijk besluit van 11 oktober 1997. Overigens moet ik doen opmerken dat er ook bijzondere regels vastgesteld zijn en gehanteerd worden inzake overleg voor de bepaling van de plaatsing van de toestellen.

Uw tweede vraag was of ik overweeg een rondzendbrief te schrijven of andere maatregelen te nemen om de voorwaarden voor het plaatsen van onbemande camera's nader toe te lichten. Naast de implementatie in de technische bijlage bij voornoemd besluit stel ik voorlopig geen andere publicaties op dit gebied in het vooruitzicht. Mocht blijken dat dit wel het geval is, dan kan het interministerieel comité voor Verkeersveiligheid om advies worden gevraagd. Dat zal ik dan ook doen.

08.04 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik kan de minister enkel danken voor zijn antwoord.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.56 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.56 heures.*

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

08.04 **Guido De Padt** (VLD):