



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

lundi

08-03-2004

Après-midi

maandag

08-03-2004

Namiddag

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des consultants par La Poste" (n° 1678) 1
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet New Retail Format de La Poste" (n° 1680) 3
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes d'organisation interne de La Poste" (n° 1726) 5
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'existence d'un plan pluriannuel en ce qui concerne le réseau de bureaux de La Poste" (n° 1727) 7
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans la poste financière" (n° 1764) 9
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les relations entre le citoyen et l'administration de La Poste visées à l'article 7 du contrat de gestion" (n° 1819) 11
Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la formation du personnel de La Poste" (n° 1820) 13
Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van consultants door De Post" (nr. 1678) 1
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het New Retail Format project van De Post" (nr. 1680) 3
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het achterblijven van de interne bedrijfsorganisatie van De Post" (nr. 1726) 5
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het bestaan van een meerjarenplan voor het kantoornet van De Post" (nr. 1727) 7
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de financiële post" (nr. 1764) 9
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de betrekkingen tussen de burger en de administratie van De Post zoals bedoeld in artikel 7 van het beheerscontract" (nr. 1819) 11
Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opleiding van het personeel van De Post" (nr. 1820) 13
Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste et les points de services postaux" (n° 1821)	16	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postkantoren en de postale servicepunten" (nr. 1821)	16
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Inge Vervotte, Camille Dieu		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Inge Vervotte, Camille Dieu	
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats de l'audit de Certipost, filiale commune de La Poste et Belgacom" (n° 1975)	20	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de audit van Certipost, gemeenschappelijke dochteronderneming van De Post en Belgacom" (nr. 1975)	20
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le train assurant la liaison entre Gand-Saint-Pierre et Zaventem" (n° 1850)	22	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de trein van Gent-Sint-Pieters naar Zaventem" (nr. 1850)	22
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la restructuration de la restauration d'entreprise au sein de La Poste" (n° 1926)	25	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de bedrijfsrestaurants bij De Post" (nr. 1926)	25
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les voies de fait sur des membres du personnel de la SNCB et leurs conséquences" (n° 1927)	26	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "feitelijkheden ten aanzien van het NMBS-personeel en de gevolgen" (nr. 1927)	26
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Débat et questions jointes de	28	Debat en samengevoegde vragen van	28
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les décollages à l'aéroport de Zaventem" (n° 1681)	28	- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vliegtuigen die opstijgen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 1681)	28
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les adaptations du plan de dispersion et les modalités concrètes de son exécution" (n° 1905)	28	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassingen van het spreidingsplan en de concrete uitvoeringsmodaliteiten" (nr. 1905)	28
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les travaux d'infrastructure prévus à l'aéroport de Zaventem" (n° 1907)	28	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwachte infrastructuurwerken aan de luchthaven van Zaventem" (nr. 1907)	28
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de répartition des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1932)	28	- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de vluchten vanuit en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1932)	28

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

28

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

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

28

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

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

du

LUNDI 8 MARS 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 8 MAART 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.25 heures par M. Francis Van den Eynde, président.
De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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

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

01.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn eerste twee vragen samen behandelen, omdat zij betrekking hebben op het werken met consultancybureaus, de mate waarin dit wordt opgevolgd en het maken van de keuze om samen te werken, als overheidsbedrijf, met een aantal consultants.

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, voor de registratie van uw vragen en het noteren van het antwoord is het beter, als u het niet erg vindt, om ze apart te behandelen.

01.02 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dacht snel en efficiënt te werken, maar ik zal de procedure volgen.

De **voorzitter**: De bepaalde werkwijze is inderdaad niet zo snel, maar wel efficiënter.

01.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik overloop dus eerst mijn vraag met betrekking tot de consultants en zal dan met spanning naar het antwoord van de minister luisteren.

Mijnheer de minister, mijn vraag handelt over het feit dat er veel gebruik wordt gemaakt van een consultancybureau. Het zou vooral gaan over het bureau McKinsey, dat belangrijke opdrachten uitvoert voor De Post. Op zich is daar niets op tegen, omdat het de gewoonte is dat grote bedrijven, alvorens een aantal beslissingen te nemen, deze voorleggen aan een consultancybureau om daarover verder onderzoek te doen. Voor bedrijven is het namelijk niet altijd even gemakkelijk om dit te doen.

Aangezien wij hier echter te maken hebben met een overheidsbedrijf, moeten er vragen worden gesteld met betrekking tot de kosten en baten en hoe de overweging wordt gemaakt om bepaalde projecten al

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

Est-il exact que La Poste a, une nouvelle fois, demandé l'élaboration d'un plan stratégique alors que le précédent n'a pas été

dan niet uit te besteden aan consultancybureaus. Ziehier mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoeveel heeft De Post de voorbije drie jaar uitgegeven aan consultancybureaus en wat is de prognose voor het komende jaar? Buiten de consultancybureaus zijn er ook een aantal consultants die op zelfstandige basis voor De Post werken. Hoeveel zijn dat er? Kunt u mij de cijfers geven van de voorbije drie jaar? Wat zijn de prognoses voor volgend jaar? Wat is de kostprijs hiervan? Klopt het dat De Post opnieuw een strategisch plan heeft aangevraagd? Zo ja, moeten wij daarover niet verontrust zijn, aangezien het vorige plan nog niet volledig is uitgevoerd? Welk consultancybureau heeft deze opdracht gekregen of werd belast met het opstellen van dit plan?

Over de priormail, die eerst werd ingevoerd en dan opnieuw afgevoerd, is reeds veel gezegd. Het is geen succes geweest.

Naar verluidt werd dit idee gelanceerd na een studie van een consultancybureau. Hoeveel heeft dit aan consultancy gekost? Welk bureau was er verantwoordelijk voor de begeleiding van dit project? Wat is de analyse en wie draagt daaromtrent verantwoordelijkheid?

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik geef even een overzicht van de totale kostprijs voor consultancy van de voorbije jaren. Dat was 33 miljoen euro in 2000, 31 miljoen euro in 2001, 29 miljoen euro in 2002, 18 miljoen euro in 2003 en men denkt in 2004 ongeveer op het niveau van 2003 te zitten. Belangrijk is dat dit cijfer – de daling komt deels daaruit voort – een deel consulting inhoudt en een deel ICT-toepassing, eigenlijk het inhuren van computercapaciteit. De voorbije jaren werd de computercapaciteit steeds meer intern. Dat betekent dat er voor computerconsultancy in 2004 nog eens 3 tot 4 miljoen euro zal worden vrijgemaakt. Het gaat om contracten van onderhoud en dergelijke, zodanig dat de echte consultancy zowat 13 tot 14 miljoen euro per jaar kost. Bovendien zijn nog een vijf- of zestal consultants voortdurend actief bij De Post. Voor 2004 zijn er gemiddeld 4,5 consultants.

Er is inderdaad een nieuw strategisch plan in de maak, maar dat hoeft niet zo veel te veranderen als u denkt. De wet van 1991 bepaalt immers dat de raad van bestuur elk jaar een ondernemingsplan opstelt. Men vult nu dus gewoon die verplichting in. Dit plan zou op de raad van bestuur van juli worden besproken. Ieder jaar gaat men de resultaten van het vorig plan na, wat ermee is gebeurd en hoe het moet worden aangepast. De evolutie van de brievenpost wordt ook bekeken, evenals die van Taxipost en de filialisering. De discussie over het al dan niet aangaan van een partnerschap komt langzaam op gang.

Dit plan zal dus in juli worden voorgelegd. Het directiecomité is daarvoor verantwoordelijk. Dit zal ook worden begeleid door de consultant McKinsey. Het is dus logisch dat het een nieuw plan is. Dat zal elk jaar het geval zijn volgens de wet van 1991.

Priormail was gedeeltelijk het resultaat van een consultancy. Dat is mij echter niet helemaal duidelijk. Uit de nota's van De Post krijg ik de indruk dat een deel intern is uitgedacht. Men heeft vooral adviseurs gevraagd voor de mogelijke tarifiering, dus voor de vergoeding. Dit was natuurlijk voor De Post interessant. Het heeft hun meer geld

pleinément mis en oeuvre? Quel bureau de consultants a-t-il été chargé de l'élaboration de ce plan?

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

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

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

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

Il est difficile de retracer l'origine du concept du prior mail. Le timbre

opgebracht, want 60% in de plaats van 40% kiest voor Prior, wat een duurder product is. De prijsberekeningen werden uitgevoerd en de elasticiteit van de vraag naar de prijzen vond plaats, maar op operationeel vlak kwam het systeem niet snel genoeg op gang. Ik moet wel toegeven dat het operationele het laatste voorbije half jaar van 2003 wel is verbeterd.

Mijn kritiek was niet zozeer gericht op de uitvoering ervan, maar in hoofdzaak op het concept waar ik niet achterstond. Aspemar is een externe adviseur. Wat betreft de tarifiering was het McKinsey die advies verstrekke. Dat is de meest voorkomende consultant. Bij het meten en beheren van de kwaliteit was het Aspemar. Dat is een aparte adviseur die ingehuurd werd om de kwaliteit van de zendingen te meten. Dat is echter een andere kwestie en daarover had u het niet in uw vraag, maar volledigheidshalve geef ik u die informatie. De prijs per jaar voor Prior is opgenomen in de cijfergegevens die ik heb medegedeeld.

01.05 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, het verheugt mij alvast dat de cijfers evolueren van 33 miljoen euro naar 18 en 19 miljoen euro. Van 2000 tot 2002 liepen de bedragen immers zeer hoog op.

Het zou interessant zijn de evolutie na te gaan van de meerwaarde van al die projecten. Inderdaad, op het terrein leeft de idee dat er een drang is om steeds met projecten te komen aandraven die vooral in handen zijn van consultancybureaus, zonder dat men goed weet wat er verder mee gebeurt. Evolueren ze? Wat is uiteindelijk de meerwaarde? Dat was het belangrijkste element van mijn vraag, met name dat de kosten-batenanalyses van de consultants toch wel duidelijk gemaakt worden. Aangezien ik merk dat er een dalende tendens is ben ik uiteraard zeer tevreden.

Voorts heeft men vaak de indruk dat die consultancybureaus gebruikt worden om zelf geen verantwoordelijkheid meer te moeten nemen. Gezien de uitdagingen van het bedrijf is het zeer belangrijk dat gecommuniceerd wordt met het personeel met betrekking tot de verantwoordelijkheden. De consultancybureaus moeten voor hun verantwoordelijkheden gesteld worden, maar ze geven een advies en verder blijft iedereen verantwoordelijk voor de beslissingen die moeten worden genomen.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte: Als er een management is, zal men altijd wel een consultant nodig hebben. Het niveau van de consultinguitgaven is evenwel nog te hoog. Indien het management goed is mag men een dergelijk niveau van consultancy-uitgaven niet aanhouden.

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

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

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

02.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2002 werd begonnen met de modernisering van een

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

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

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Les consultants coûtent encore trop cher. Un bon management peut gérer l'entreprise pour moins cher.

02.01 Inge Vervotte (CD&V): En 2002, La Poste a lancé un

aantal postkantoren. Dat zou in fasen verlopen. In een eerste fase zouden 65 verkooppunten worden gemoderniseerd, vooral in Aalst, Antwerpen, Bergen, Kortrijk, Luik en Namen. Het project kreeg de naam New Retail Format en had als doel optimaal te beantwoorden aan de vragen van de klanten.

Mijnheer de minister, welke externe firma of firma's hebben deze studie voor het project gemaakt? Hoeveel heeft deze studie gekost? Hoeveel heeft het hele project uiteindelijk gekost? Werden de geplande aanpassingen daadwerkelijk uitgevoerd in de 65 kantoren? Loopt het project nog, of is het afgeblazen? In welke fase werd het project geëvalueerd?

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, men heeft twee projecten gelanceerd: een lot 1 met 5 agentschappen en lot 2 met 3 agentschappen. Het lot 1 is toegewezen aan Fitch en lot 2 aan Columbus, twee consultants. Dit heeft op 11 juli 2001 tot de overeenkomst geleid tussen De Post en deze kandidaten. Het gaat telkens over een bedrag dat lager is dan 1 miljoen euro op basis van de aanbesteding die nog onderhandeld werd. De uiteindelijke kostprijs behoort tot de vertrouwelijkheidsrelatie van De Post en de partijen. U kent ongeveer de orde van grootte.

De eigenlijke modernisering van de kantoren - het bouwen en verbouwen - is niet vervat in het project. Dat was een onderdeel van het budget recurrent onderhoud van het netwerk waarbij men ongeveer 1.800 euro per vierkante meter rekent.

Dat is gangbaar in de banksector voor soortgelijke standaarden: veiligheid, toegankelijkheid en dergelijke meer. Men heeft dus die fase doorlopen. Oorspronkelijk was het bedoeld voor 65, maar men had vooraf gezegd dat dit aantal beperkt kon worden. Er waren twee doelstellingen. De eerste doelstelling was te proberen een nieuw concept te ontwikkelen. Deze doelstelling werd gehaald. Men heeft in totaal 6 kantoren gerealiseerd. Men heeft dit ook willen toetsen bij de klanten en het personeel. Op basis daarvan heeft men een goed en modern kantoor kunnen definiëren. Daarmee is ook deze doelstelling gehaald. Men heeft minder uitgevoerd, maar men heeft gezien dat dit een goed concept was.

De volgende fase is de globale aanpassing van het Retail-netwerk. Daar zijn er echter heel sterke financiële beperkingen. Men moet toch ook weten dat de discussie over het al dan niet fysiek onderbrengen van Mail bij de retail-postkantoren nog niet is afgelopen. Er is niets definitief beslist. Het resultaat is wel dat men aan de hand van het concept aan een plan werkt om na te gaan welke kantoren eerst zullen worden aangepakt. U weet dat er een aantal veiligheidsproblemen en andere problemen zijn. Men zal er nu, op basis van de budgettaire mogelijkheden, een aantal aanpakken. Men beschouwt dit echter als een geslaagd project, omdat de eerste doelstelling die men wou bereiken, namelijk duidelijk weten hoe een zeer goed kantoor er moet uitzien en hoe het personeel daar tewerkgesteld kan worden, werd gehaald, en niet voor een excessieve prijs.

02.03 **Inge Vervotte** (CD&V): Even ter verduidelijking omdat ik het niet goed begrijp. Het concept blijft behouden, maar men gaat kijken welke kantoren...

programme de modernisation des bureaux de poste. Baptisé "New Retail Format", le projet n'a jamais dépassé la phase expérimentale. Quelles entreprises y ont-elles apporté leur concours? Quel a été le coût du projet? Pourquoi a-t-il été abandonné?

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Deux contrats ont été conclus dans le cadre de ce projet. Le montant exact des rémunérations est confidentiel mais il s'agissait, dans les deux cas, de moins d'un million d'euros, aménagement des bureaux de poste non compris. L'objectif consistant à développer un concept nouveau et moderne pour les bureaux de poste, a été atteint. Le prix n'était pas excessif et six bureaux ont été aménagés, à la grande satisfaction des clients et du personnel. La direction a marqué son accord sur les standards proposés en matière de concepts et de design. La pierre d'achoppement était toutefois le coût de la transformation des 65 bureaux que La Poste espérait adapter. Les moyens disponibles étaient insuffisants.

02.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: ... Men noemt dat de concept- en designstandaarden. Dit werd gevalideerd door de directie.

02.05 **Inge Vervotte** (CD&V): En zal die implementatie – aangezien ze om financiële redenen trager zal moeten verlopen – plaatsvinden vóór de discussie over de splitsing van mail en retail, of gelijklopend?

02.05 **Inge Vervotte** (CD&V): L'adaptation des bureaux de poste précédera-t-elle le débat sur la séparation du mail et du retail?

02.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik denk dat het nog wat ingewikkelder is. Toen men de inventaris heeft gemaakt van de kantoren heeft men ondertussen gezien dat er behalve het optimale format ook problemen zijn inzake veiligheid die absoluut nu moeten worden opgelost. Men heeft een lijst gemaakt. Het is goed mogelijk dat men in een aantal kantoren eerst een aantal zaken doet, meer bepaald ervoor zorgen dat er geen brand kan uitbreken of dat er geen mensen kunnen vallen door allerlei hindernissen. De waarheid is dat het "immobiliair" pakket van De Post er veel slechter aan toe is dan men dacht en dat er een aantal noodgrepen nodig zullen zijn vooraleer men het gaat gebruiken. Men weet hoe men het kan doen, maar veel geld is er niet om het toe te passen.

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

De splitsing van retail- en mail-activiteiten zal niet altijd plaatsvinden. Er zijn veel plaatsen waar men sowieso weet dat men op dezelfde plaats zal blijven. Er zijn een aantal kantoren die nu reeds gesplitst zijn. Theoretisch kan men dat al vrij goed gebruiken, op voorwaarde dat er wat geld is en dat is een beetje het probleem. Andere prioriteiten, zoals bijvoorbeeld veiligheid, krijgen voorrang in 2004.

02.07 **Inge Vervotte** (CD&V): Dat ideale concept geldt voor de retail?

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

02.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat is een retailconcept, ja.

02.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Oui.

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

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

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

03.01 **Inge Vervotte** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, deze vraag is eigenlijk het vervolg op de vorige vraag. Ze gaat immers over projecten die worden gelanceerd en de vraag in welke mate deze een invloed hebben op de bedrijfsorganisatie en de basisorganisatie van het bedrijf zelf. Ze gaat ook over de indruk die leeft dat men bij De Post zodanig veel bezig is met de projecten dat wel eens de basisorganisatie wordt vergeten of uit het oog wordt verloren.

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

Dat wordt bevestigd wanneer we een aantal van deze projecten onder de loep nemen. Een voorbeeld daarvan is de loketapplicatie PostStation. Deze applicatie betekende voor het personeel een aanzienlijke verbetering. De gegevens die in PostStation worden geregistreerd, moeten echter ook back office worden verwerkt. Dat laatste blijkt fout te lopen. De gegevens zijn onbetrouwbaar,

onvolledig en zouden aanleiding geven tot de registratie van kasverschillen van miljoenen euro. Dat zou niet nieuw zijn, maar zou reeds geruime tijd het geval zijn. Met het project wordt om de haverklap uitgepakt, maar uiteindelijk blijft de bedrijfsorganisatie om de applicatie te ondersteunen achterwege. Blijkbaar zijn er ook geen vooruitzichten om daaraan iets te doen.

Mijnheer de minister, daarom had ik graag geweten of u op de hoogte bent van de back officeproblemen van PostStation.

Waarom blijft het probleem, waaraan miljoenen euro verbonden is, aanslepen?

Kan u ons een raming geven van de bijkomende kosten van de slechte integratie met de interne bedrijfsorganisatie?

Het is natuurlijk een veronderstelling, maar ik had er graag uw mening over gekregen: de testfase van de applicatie zou ontoereikend zijn geweest. Dat vormt een duidelijke indicatie voor tijdsdruk of de druk die wordt opgelegd van hogerhand of door de beleidsmakers. Deelt u de mening dat de applicatie te vroeg werd gelanceerd, met name nog vóór alle verdere implicaties onder de loep waren genomen, om zulke problemen te kunnen vermijden?

03.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijn antwoord heeft een enigszins andere teneur dan wat mevrouw Vervotte suggereert. Bij De Post gaat men er immers van uit dat de loketapplicatie PostStation en het invoeren ervan veeleer als een succesvolle operatie mag worden beschouwd.

Tot op heden moest het personeel verschillende computers voor verschillende transacties gebruiken. Dat wordt nu fundamenteel veranderd. Dat betekent ook dat de klant meer kwaliteitsvolle dienstverlening kan krijgen.

Een gevolg van die invoering is evenwel dat de werkingsprocedures die verband houden met de loketactiviteiten en de beheersactiviteiten van het postkantoor herzien moeten worden. Dat wordt geleidelijk aan gedaan in elk bureau dat het systeem ingevoerd heeft. Alle procedures bij de ondersteunende backoffice zullen eveneens beïnvloed worden. Volgens De Post is er echter geen sprake van structurele backoffice problemen die verband zouden houden met onbetrouwbare en onvolledige gegevens. Bij de reorganisatie die de toepassing moet ondersteunen werd de evolutie gepland in functie van de uitrolsnelheid van PostStation zelf.

In de opvolging van de resultaten en bij de integratie van PostStation met de bedrijfsorganisatie besteedt De Post aandacht aan mogelijke kasverschillen. Er worden ook permanent maatregelen genomen om de interne standaarden te respecteren.

De testcase van de applicatie wordt door het management van De Post als voldoende beschouwd. Ik heb niet de indruk dat het te vroeg werd gelanceerd. Het is in elk geval niet zo dat er druk of tijdsdruk opgelegd zou zijn door het beleid.

Ik kan daaraan toevoegen dat ik een twaalfstal kantoren heb bezocht. Telkens waar PostStation werd ingevoerd heb ik heel expliciet naar de

cette application soit utilisée le plus rapidement possible?

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'instauration de l'application destinée aux guichets est couronnée de succès. Jusqu'à présent, plusieurs terminaux étaient nécessaires pour exécuter les transactions, ce qui n'est désormais plus le cas. Ce basculement requiert néanmoins l'adaptation des procédures au sein du "back office" mais, selon La Poste, il n'est nullement question de problèmes structurels. Tout se déroulerait comme prévu. Le fonctionnement de PostStation a fait l'objet de contrôles et les résultats sont satisfaisants. Les responsables politiques n'ont exercé aucune pression. J'ai moi-même déjà visité douze bureaux de poste dont six étaient équipés de l'application PostStation et les avis étaient unanimement positifs alors que le personnel formulait des critiques à l'égard de bien d'autres choses.

evaluatie ervan gevraagd. Het gaat telkens om postkantoren in West-Vlaanderen, waar ik met mijn bezoeken begonnen ben. Binnenkort zal ik ook postkantoren in Brussel en Henegouwen bezoeken. Dat heeft te maken met mijn tijdsindeling 's morgens om 6.00 uur, die nu nog anders is dan over een drietal weken wanneer mijn lessen voorbij zijn. Hoe dan ook, ik hoorde nog nooit kritiek op PostStation, behalve over het feit dat door PostStation het aantal loketpersoneelsleden vermindert. Dat is niet altijd aangenaam.

Ik heb die kritiek inzake PostStation totnogtoe nooit gehoord. Voor andere zaken, gaande van de grootte van de schoenen die men krijgt tot de brommers of Georoute of wat dan ook, is er wel altijd iets waarvan men zegt dat het niet goed is geweest of dat er een probleem is. Inzake PostStation heb ik dat echter nog niet gehad en ik wil dat beklemtonen.

Het verwondert mij een beetje dat ik dat signaal niet krijg van De Post, maar evenmin wanneer ik ter plaatse ben gegaan. Zeker de helft van de twaalf kantoren die ik heb bezocht, was uitgerust met PostStation en niemand heeft die kritiek geuit. Het kan altijd, maar ik heb er in elk geval geen weet van.

03.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, het gaat niet over PostStation zelf, maar over de verwerking ervan back office. Het feit dat er nog kasverschillen zijn, toont aan dat het systeem niet sluitend is. Ik verzoek u daaraan de nodige aandacht te besteden.

U geeft mij als antwoord dat ermee rekening is gehouden; dat we op schema zijn en dat de kasverschillen verminderen, zodat er dus eigenlijk geen probleem is. Ik vind dat een merkwaardige benadering. U zegt dat u niet voelt dat dit probleem leeft. Wegens het feit dat het niet gaat over PostStation en de werking ervan, is en blijft de vraag uiteraard hoe de implementatie verder gebeurt. Blijkbaar wordt in verschillende kantoren nattevingerwerk verricht en wie eerst maalt, eerst krijgt. Wanneer men op het einde vaststelt dat er verschillen zijn, bestaat er discussie over wie die verschillen moet bijpassen. De ene doet dat op één manier en de andere op een andere manier.

Aangezien PostStation in de toekomst een belangrijke plaats zal innemen, moet volgens mij, vooraleer we zulke zaken kunnen promoten, toch wel de zekerheid bestaan dat het ook back office een sluitend systeem is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

04.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over het kantorennetwerk.

Regelmatig worden er berichten gelanceerd dat de postkantoren zullen worden verfraaid met het oog op de veiligheid. Ik denk dat dit

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

04.01 Inge Vervotte (CD&V): Des communiqués annoncent régulièrement la rénovation prochaine des bureaux de poste, bien que le sort de nombre d'entre

een belangrijke uitdaging is. Ons inziens is er toch een probleem omdat men nog niet weet welke kantoren de units Mails en Retail nodig zullen hebben. Wij weten dus ook niet welke kantoren zullen blijven of zullen worden verkocht. Aangezien de problemen reeds lang bekend zijn en de sociale partners reeds lang hebben aangedrongen op een duidelijke toekomstvisie, had ik graag van u een antwoord gekregen op volgende vragen, mijnheer de minister.

Bestaat er een meerjarenplan dat de toekomst van elk kantoor omvat en kan dit plan worden voorgelegd? Zo neen, wanneer zal dit plan beschikbaar zijn? Hoe verklaart de minister dat de onduidelijkheid in verband met het kantorennet blijft aanslepen? Is de minister het ermee eens dat het uitblijven van duidelijkheid in deze zaak zowel financieel als op sociaal vlak een nefaste zaak is omdat de vrees leeft dat de feiten de beslissingen zullen inhalen? De vrees op het terrein bestaat namelijk dat de problemen inzake de veiligheid heel drastisch worden en dat de financiële middelen ontbreken om de kantoren op te waarderen, zodat men daarom veeleer tot beslissingen zou overgaan dan eerst strategisch te bekijken wat nodig en noodzakelijk is.

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, er is een inventaris inzake de veiligheid opgemaakt, meer bepaald inzake de preventie van ongevallen, overschot of noodzaak aan ruimte, de kwaliteit van de gebouwen, enzovoort. Op basis daarvan werd een meerjarenplan opgesteld zodat men weet welke kantoren eerst moeten worden aangepakt. Het algemeen kader oftewel het masterplan van immobiliën zal in de komende maanden aan de raad van bestuur worden voorgelegd. Dat kan nog niet worden bekendgemaakt, maar het plan is nu quasi af. Dat plan heeft alles te maken met veiligheid en preventie en het herinrichten van de gebouwen

Een ander plan op lange termijn betreft de contacten met het publiek. Daarover heeft de raad van bestuur reeds tweemaal gediscussieerd. Deze discussie zal nog enige tijd duren. Ik verwacht dan ook geen definitieve beslissing voor de zomervakantie. Dit gaat immers over hoe De Post zich de komende jaren tot het publiek zal richten met verschillende soorten kantoren en verschillende soorten contacten. Als men die principiële beslissingen neemt, zal men het eerste half jaar nog niet van ieder postkantoor kunnen zeggen wat er precies zal gebeuren. Als men een dergelijke beslissing neemt, zal men waarschijnlijk eerst een aantal testsituaties uitwerken. Men zal bijvoorbeeld nagaan wat het effect is als men samen met andere winkels een aantal producten aanbiedt.

Komen de mensen daar naartoe? Is er een goede service?

Ik ga ervan uit dat we zeker een jaar zullen nodig hebben om het principeplan uit te testen dat in de tweede helft van het jaar klaar zal zijn. Daarna zal slechts de definitieve outrol kunnen gebeuren. Op het eerste zicht lijkt dit lang. Om een dergelijke belangrijke en ingrijpende hervorming door te voeren, moet men, mijns inziens, ongeveer twee jaar de tijd krijgen. Een aantal postproducten zal in winkels verkrijgbaar zijn; dat idee leeft. Indien we deze piste volgen zullen we moeten evalueren wat de winkeliers hiervan denken. Hiervoor is tijd nodig.

U vraagt of dit het voortbestaan van De Post bedreigt. Welnu, volgens

eux ne soit pas encore clairement fixé. Un plan pluriannuel définissant l'avenir de chaque bureau a-t-il été élaboré? Dans l'affirmative, pouvons-nous y avoir accès? Pourquoi sommes-nous si longtemps maintenus dans l'incertitude? Le ministre estime-t-il comme moi que cette confusion est financièrement et socialement préjudiciable?

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

La discussion relative aux aspects matériels des bureaux de poste recouvre un débat fondamental sur le rôle de La Poste. La question centrale est de savoir de quelle manière La Poste assurera précisément le contact avec le public. A ce jour, le conseil d'administration a mené deux discussions à ce sujet. Je n'attends pas de décision avant la fin de l'été. Au terme d'un débat approfondi et d'une décision de principe, le sort de chaque bureau individuel ne sera pas encore fixé. La Poste jugera probablement souhaitable de mettre sa nouvelle conception à l'épreuve au travers de quelques projets pilotes, ce qui prendra au moins un an. Toute cette procédure peut sembler très lente mais la réforme est si radicale qu'elle demande un délai de réflexion important. La Poste caresse, par exemple, l'idée de proposer certains produits dans des magasins, initiative qu'il convient de tester au préalable. Avant de prendre la moindre

mij niet indien we dit binnen de termijn van twee jaar kunnen uitwerken. De hervorming mag zoveel tijd vragen. De Post heeft ervoor gekozen eerst een aantal andere punten uit te voeren zoals de Georoute en PostStation. Aan het commerciële aspect mag wat tijd worden besteed. De Post voert terzake besprekingen die aanvatten werden sedert ik terzake de bevoegde minister ben, of misschien zelfs eerder. Het is niet onlogisch dat men hiervoor de nodige tijd uittrekt. De manier waarop een service wordt verleend heeft een heel grote impact en is belangrijk voor de consumenten. De raad van bestuur heeft een aantal opmerkingen geformuleerd onder meer de impact van een dergelijke strategie op het beheerscontract. Dit wordt onderzocht zodat we perfect zullen weten waarover in de toekomst zal gepraat worden.

04.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, indien ik u goed begrepen heb, zullen er twee fasen zijn. De eerste fase zal over de veiligheid handelen en is een meerjarenplan dat een langere periode bestrijkt. De vrees terzake kan worden weggenomen. Dat is belangrijk. Dit plan zal eerstdaags aan de raad van bestuur worden voorgelegd en daarna meegedeeld aan het personeel.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat u erg grondig te werk wenst te gaan. Dat is heel belangrijk. Ik hoop alleen dat dit geen implicaties zal hebben op de verdere liberalisering die plaatsvindt.

Voorts meen ik te hebben begrepen dat de strategische keuze reeds werden gemaakt.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte: Neen. Er is een voorontwerp van plan waarover de raad van bestuur een open discussie heeft gevoerd. Basispunt van de raad van bestuur is differentiëring in contactpunten. Wat betekent dit? Blijft de nodige dienstverlening nog gewaarborgd? In een contactpunt is veel en weinig te vinden. Daarover heeft men gediscussieerd en vragen gesteld. Op basis van deze vragen moet het management het plan verder uitwerken.

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

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

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

05.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de financiële post zoals die vroeger werd georganiseerd door Postcheque heeft als voornaamste taken back office voor de postrekeningen van de overheid, back office voor de Bank van De Post en organisatie van de eigen postale financiële verrichtingen.

Ik weet niet of het correct is, maar het is mij ter ore gekomen dat er de jongste tien tot vijftien jaar amper zou zijn geïnvesteerd in deze unit. Eén voorbeeld is de opleiding die deze werknemers niet zouden hebben gekregen ten opzichte van de rest van het bedrijf. Het gevolg daarvan is dat er nog dure en vaak achterliggende niet gemoderniseerde procedures worden gevolgd. Een ander punt dat toch wel onrustwekkend is, is de hoge gemiddelde leeftijd. Wanneer in 2004 veel van die sleutelfiguren met prepensioen gaan, kan dat

décision, La Poste doit en mesurer l'incidence sur le contrat de gestion. De fait, tout le processus est extrêmement compliqué. Cela ne veut pas dire que l'avenir de La Poste soit le moins du monde menacé.

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

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

voor problemen zorgen.

De reorganisatie van de financiële post is volgens mij een heel grote uitdaging in de ganse herstructurering van De Post. Het feit dat daarover niets stond in uw nieuwjaarsbrief, baart ons zorgen en wij willen dit even onder uw aandacht brengen.

Kan de minister een strategisch meerjarenplan voorleggen wat betreft de reorganisatie in de financiële post? Ik heb begrepen dat men onder de vorige regering reeds heeft gezocht naar een manier om de back officeactiviteiten voor de overheidsrekeningen af te stoten. Wat is de mening van de minister terzake? Klopt het dat De Post tegen een minimumtarief muntstukken moet storten indien een klant daarom vraagt? Dit zou immers ook vallen onder de basisdienst "storten op een bankrekening". Hoe evalueert de minister deze basisdienst? Wat ziet hij als voor- en nadelen en wat zijn de gevolgen van deze basisdienst voor De Post?

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vervotte, ik bevestig dat er inderdaad de jongste tien jaar te weinig werd geïnvesteerd in de financiële post. Wij moeten daarin heel eerlijk zijn. Men heeft daaraan niet de eerste prioriteit gegeven. Het resultaat daarvan is dat heel veel op papier gebeurt en zeer weinig langs geïnformatiseerde weg. Dat betekent ook dat fraude gemakkelijker kan, zoals we onlangs nog hebben meegemaakt. Als wij de analyse maken van het fraudegeval van enkele weken geleden, is het ontbreken van een echt geïnformatiseerde controle daarvan mede de oorzaak. Er gebeurt nog te vaak een controle op papier waardoor fraude gemakkelijker mogelijk is. Het volstaat dat iemand een code op papier heeft - ook al is dat niet zo gemakkelijk - en een handtekening namaakt op papier om een heel eind ver te geraken. Wanneer men dat allemaal langs geïnformatiseerde weg kan organiseren, is fraude al iets moeilijker te organiseren. Men heeft dan ook in 2004 de investeringen voor informatisering opgedreven en er een hogere prioriteit aan gegeven zodat fraude minder vaak kan gebeuren.

Het is echter juist dat dit een dienst is die in het verleden niet de eerste prioriteit heeft gekregen. In het kader daarvan moet het al of niet afstoten van de back office voor de overheidsrekeningen worden onderzocht. Dat blijft een te onderzoeken piste. Dit onderzoek is nog niet daadwerkelijk gebeurd, maar het is iets dat nog moet gebeuren. Er bestaat ook nog geen uitsluitel of men de back office voor overheidsrekeningen al of niet wil afstoten.

De Post moet inderdaad, volgens de wet van 1956 en overeenkomstig het beheerscontract, muntstukken aanvaarden tegen een tarief dat lager dan de kostprijs ligt.

De tellingskosten zijn niet volledig ten laste van De Post. Vanaf 1000 geldstukken wordt er een extra schijf aangewend, ik meen 2,48 euro per 1000 geldstukken. Of dat een vergoeding is, weet ik ook niet maar het tarief zit onder de kostprijs. Er is slechts een afwijking, met name dat het volledig kosteloos is tot eind 2004 voor muntstukken in Belgische frank die men in euro wil wisselen.

Intussen is er wel in een speciale vergoeding voorzien van 20 miljoen euro zodat de financiële verrichtingen van De Post ondersteund

cas.

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

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Ce service n'a effectivement fait l'objet que d'investissements limités au cours des dix dernières années. Ainsi, nombre de mesures ne revêtent qu'un caractère théorique et peu de systèmes informatiques ont été développés. La poste financière est dès lors particulièrement exposée à la fraude. A l'heure actuelle, l'automatisation s'avère primordiale et le budget de 2004 a été revu à la hausse.

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

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

worden. Wat dat betreft leverde de overheid deze extra tussenkomst, als hulp bij de financiële prestaties. Daarover heb ik trouwens in mijn nieuwjaarsbrief geschreven, al ging het daar niet specifiek over de financiële post. Het betrof meer bepaald het gedeelte van de financiële verrichtingen, maar ook het principe dat wij daarin voor een deel tegemoet moesten komen. Dat de financiële post een sector is die de komende jaren veel informaticamateriaal en veel vernieuwde en geïnformatiseerde procedures nodig heeft, is absoluut juist.

05.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, mag ik dan noteren dat naast, Georoute en PostStation, dit project mee op het lijstje gezet wordt?

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

05.04 Minister Johan Vande Lanotte: Wij zijn ermee bezig. Er zijn investeringen op dat vlak, maar veel minder. Wel wordt er geïnvesteerd in informatica, maar niet op hetzelfde niveau. Vooral in de centrale dienst wordt geïnvesteerd. Waar gebeurt de fraude in hoofdzaak? Waar zit het grote probleem? Bij de grote rekeningen. Die worden zeer sterk gecentraliseerd. Ook bijvoorbeeld de controle van de slapende rekeningen. De Post heeft heel veel slapende rekeningen. De fraude is onder meer gebeurd doordat men een slapende rekening heeft geleegd, een rekening waar al twintig jaar niets mee gebeurd was. Dat is toch iets dat vrij centraal moet worden beheerd. Het gaat niet om hetzelfde informatiseringsniveau als voor Georoute of PostStation, die overal gebruikt worden.

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

05.05 Inge Vervotte (CD&V): Heeft het dezelfde prioriteit?

05.06 Minister Johan Vande Lanotte: Men heeft de prioriteit verhoogd. Door die fraudegevallen is de prioriteit verhoogd en heeft men die investeringen meer naar voren geschoven.

05.07 Inge Vervotte (CD&V): Dan is er het probleem van het personeel. Hebt u daar een zicht op? Quid wat betreft het natuurlijke afvloeiingsplan, waarbij mensen met prepensioen zullen gaan? Blijkbaar zouden nogal wat mensen in sleutelfuncties met prepensioen gaan?

05.08 Minister Johan Vande Lanotte: Het grote probleem is volgens mij het relatief hoge aantal personeelsleden, globaal gezien, terwijl slechts weinigen de controleprocedures goed zullen kunnen. Wij zitten dus met een heel typisch probleem van een bedrijf in herstructurering, in die zin dat het gaat om een dienst met te veel mensen, maar met te weinig mensen die op hun plaats zitten. Dat is overigens al een hele tijd het geval bij de financiële post. Men heeft dat een beetje gezien als een historisch feit. Het was zo, maar nu betaalt men daarvoor de prijs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

06.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, le contrat de gestion conclu entre La Poste et l'Etat notifie qu'une série de tâches de service public seront réalisées sous la forme de prestations pour le compte de l'Etat.

Le point 6 de l'article 7 précise que la mise à disposition dans les bureaux de poste d'une infrastructure appropriée, par exemple des terminaux, permet par le biais d'internet de faciliter les relations entre le citoyen et l'administration. Néanmoins, cette tâche ne sera assurée comme service public qu'après la conclusion d'une convention d'approfondissement, conformément à l'article 8 du présent contrat de gestion.

De plus, La Poste veille, dit-elle en son article 16, à adapter la liste des tâches de service public à l'occasion de la réévaluation annuelle du contrat de gestion telle que visée à l'article 5 § 1 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Par ailleurs, un crédit d'un peu plus de 54 millions d'euros a été dégagé à l'occasion du conclave budgétaire relatif au budget 2002 pour les exercices ultérieurs, d'après les dispositifs du schéma de paiement du troisième contrat de gestion.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si une convention d'approfondissement a bien été conclue relativement au point 6 de l'article 7, conformément aux dispositions de l'article 8 du contrat de gestion? Le fonds d'un peu plus de 54 millions d'euros vise-t-il également le financement de cette matière? A l'occasion de la réévaluation annuelle du contrat de gestion, La Poste s'étendra-t-elle davantage sur cette matière, par exemple par l'annonce prochaine de la signature d'une convention d'approfondissement selon les modalités qu'elle définira?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: A l'heure actuelle, il n'y a eu aucune convention d'approfondissement, relativement au point 6 de l'article 7 du contrat de gestion sur la mise à disposition dans les bureaux de poste d'une infrastructure appropriée qui devrait permettre de faciliter les relations entre les citoyens et l'administration par internet.

Il y a lieu de se demander si cette possibilité est tellement intéressante. Je n'en suis pas tout à fait convaincu. Il existe déjà, par exemple dans les bibliothèques, des dispositions d'accès gratuit à internet, grâce à une convention passée avec Belgacom. S'agit-il de la meilleure opportunité? Je n'en sais rien. Cela peut paraître ainsi aujourd'hui mais peut-être plus dans cinq ans. J'ai réellement des doutes. Je ne sais pas si c'est une bonne chose pour La Poste.

Contrairement à ce que vous dites, les 54 millions d'euros ne concernent pas cette question. Comme il n'y a pas eu de convention, il n'y a pas eu de paiement, bien entendu. Cet argent porte sur l'exécution du contrat de gestion, notamment le paiement des tâches existantes.

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

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

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

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

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

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

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

Op een bepaald ogenblik hadden

La réévaluation annuelle du contrat de gestion est en cours. J'attends notamment l'évaluation de La Poste sur ce point. Sur base de cette évaluation, nous verrons ce qui peut être fait. Mais j'ai des doutes.

Nous avons eu à un certain moment un autre projet qui aurait permis aux gens de récupérer leurs e-mails à La Poste. Au moment où on aurait pu le concrétiser, c'était déjà trop tard, il était déjà dépassé. Regardez par exemple l'évolution de Versatel qui offre des liaisons "light" à l'internet.

La même chose a été réalisée aux Pays-Bas et le nombre de gens qui se sont raccordés a considérablement augmenté, contrairement à ce qu'on croyait. On pense toujours à l'aspect indispensable de l'ordinateur personnel. Ce n'est pas aussi clair: aux Pays-Bas, où il y a moins d'ordinateurs, le niveau de raccordement à l'internet est beaucoup plus élevé. Le coût y est moindre que chez nous: 10 euros par mois pour le raccordement, tandis que, chez nous, il faut compter entre 25 et 35 euros.

Beaucoup d'éléments interviennent dans cette discussion. Attendons le résultat de la première évaluation. J'hésite un peu.

06.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre mais, de quelle évaluation parlez-vous? Sur base d'autres expériences menées à l'extérieur?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il s'agit d'évaluer s'il s'agit d'une opportunité pour La Poste? Dans les faits, n'est-elle pas déjà dépassée?

Je vais aller plus loin, aussi, ne citez pas mes propos: j'ai parfois l'impression qu'on est en train de refaire ce qu'on a fait avec les douches publiques voici 50 ans. Cette initiative était nécessaire: les gens n'avaient pas de douche, donc on a créé des douches publiques.

J'ai l'impression que, parfois, avec l'internet, c'est la même chose. Un certain nombre de points de contact existent mais on dit à chaque entreprise publique qu'il faut en rajouter. On évolue d'un côté mais, de l'autre côté, l'évolution est tout autre: les prix diminuent et l'accès au net est de plus en plus rapide. On ferait mieux d'aider les personnes défavorisées à avoir accès à un certain niveau informatique plutôt que de leur dire: "allez dans l'internet public". J'ai des doutes sur ce point.

On ne pourra pas faire l'évaluation de ce qui a été fait, parce que rien n'aura été fait; mais on fera une évaluation de la validité actuelle du projet.

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

07 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la formation du personnel de La Poste" (n° 1820)

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opleiding van het personeel van De Post" (nr. 1820)

07.01 Valérie De Bue (MR): Conformément à l'article 16 du contrat

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

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

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

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

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

07.01 Valérie De Bue (MR):

de gestion, La Poste consacre annuellement 2% des traitements et salaires à une formation de qualité pour son personnel. Elle dit privilégier la formation de son personnel en contact avec la clientèle. Or, il faut rappeler que le magazine "Test Achats" avait pointé la piètre qualité de l'information donnée par les guichetiers.

Néanmoins, selon M. Thys, l'objectif de La Poste est de faire en sorte qu'un plus grand nombre de membres du personnel demande la prépension sans qu'il faille les remplacer; la finalité du plan social est de procéder à des économies en personnel par le non-remplacement des prépensionnés et par l'augmentation de la productivité. Cet objectif ne pourra être atteint que si l'introduction de PostStation et de Georoute est couronnée de succès.

À ce propos, La Poste entend rationaliser ses activités par la mise en place conjointe des systèmes Géoroute et PostStation. Ce dernier automatise une série de procédures auparavant réservées au personnel qui se décharge par conséquent de certaines tâches. Néanmoins, l'introduction du système PostStation oblige les guichetiers à s'aguerrir à de nouvelles tâches, ne serait-ce que celles liées à la bonne manipulation de l'outil nouvellement mis à disposition. Enfin, 350 des 1.339 bureaux de poste sont d'ores et déjà pourvus d'un système PostStation. Les derniers bureaux devraient en être équipés au cours de l'année 2004.

Monsieur le ministre, mes questions concernent la formation du personnel dans le contexte de restructuration et d'adaptation aux nouveaux enjeux que connaît actuellement La Poste. Quelles sont précisément les catégories de personnel visées par la formation? Quelles sont les matières faisant l'objet d'un enseignement depuis l'entrée en vigueur du contrat de gestion, celles relatives au maniement du système PostStation et celles qui seront délaissées lorsque l'ensemble du réseau sera pourvu du système PostStation? Étant donné que La Poste ne renouvelle pas son personnel parti en prépension et que le budget alloué à la formation est tributaire de l'effectif total de La Poste, quel budget a été alloué à la formation du personnel pour l'exercice qui a suivi l'entrée en vigueur du contrat de gestion et quel est celui de l'exercice en cours?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, je vais d'abord répondre à votre dernière question. En 2003, La Poste a réalisé un investissement de 124.283 jours de participation à la formation, ce qui équivaut à 29,3 millions d'euros ou 2,15% de la masse salariale. L'engagement était d'arriver à 2% de la masse salariale. Pour 2004, on attend un investissement du même ordre, avec un pourcentage un peu plus élevé.

On s'est engagé à allouer un budget de 2% mais on n'a jamais dit qu'on devait s'y limiter. En fait, on ne fixe pas tout à fait le budget sur base d'un pourcentage de la masse salariale. On essaie de définir les besoins, en fonction des formations résultant des activités nouvelles, des actions commerciales, des projets d'amélioration. On arrive donc à un montant dépassant légèrement les 2%. Le fait qu'il y ait moins de

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

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

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

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

personnel ne signifie pas qu'on a nécessairement une diminution des activités de formation.

Le groupe cible est très large: tous les collaborateurs statutaires et contractuels qui ont un besoin de formation fonctionnelle, à la suite de l'introduction de nouveaux produits ou services ou encore de changements de procédures.

En 2003, à côté de la formation de base pour les nouveaux collaborateurs (les guichetiers, les agents de poste, les jobistes et les cadres), il y a eu principalement l'introduction du "proof of delivery" comme pour les recommandés, le "PostStation", la formation vélomoteur – élément très important parce que depuis la mise en service des vélomoteurs, ils doivent apprendre la conduite de l'engin pendant une journée –, le programme "Roma", un outil informatique pour la gestion des tournées, les nouveaux services comme le "ServiPost", le ticketing – service spécifique des billets d'entrée pour les manifestations culturelles ou sportives, les tickets de cinéma. Au total, plus de 22.571 collaborateurs ont reçu une formation fonctionnelle. Il y a eu 37.008 jours de participation, autrement dit une moyenne d'environ une journée et demie.

Au delà de cela, il y a également la formation, le coaching, l'information sur le lieu de travail qui est donnée par les "team coaches" et les percepteurs. Mais cela ne compte pas.

La formation "PostStation" est conçue en modules: une journée pour le "PostStation" (PST windows), deux jours pour l'application PST destinés aux percepteurs-comptables, aux gérants d'agence et guichetiers, un jour de pratique pour le PST destiné aux comptables et aux gérants d'agence, un jour pour le PST destiné aux responsables de l'encaissement.

Après l'introduction de "PostStation", on continuera à donner une formation sur la base des besoins effectifs comme par exemple pour les nouvelles fonctionnalités de "PostStation".

En ce qui concerne le montant global, je vous ai déjà dit que l'investissement pour 2004 est surtout destiné aux coûts opérationnels de "PostAcademy", aux services de formation de La Poste, aux coûts des formateurs à temps partiel, aux salaires et frais de déplacement des participants.

07.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour le "PostStation", je suppose qu'il n'y a pas uniquement les gérants.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Non.

07.05 Valérie De Bue (MR): Il y a aussi tout le personnel chargé des manipulations.

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Il y a les percepteurs-comptables, les gérants d'agence, les guichetiers, les comptables, les responsables de l'encaissement.

personeel betekent dus niet noodzakelijk minder middelen voor opleiding.

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

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

Wat het totaalbedrag betreft, dient de investering voor 2004 vooral voor het dekken van de operationele kosten van "PostAcademy", de opleidingsdiensten van De Post.

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

07.06 Minister Johan Vande Lanotte: Neen. Ook voor de ontvangers, de boekhouders, de kantoorchefs, de loketbedienden, de personen die instaan voor de

inning.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'article 23 du contrat de gestion distingue le bureau de poste et le point de service postal. Le point 2 dudit article notifie, moyennant l'approbation des autorités communales, qu'un point de service postal peut remplacer un bureau de poste et ce, dans un intervalle de 5 kilomètres par rapport au bureau de poste ou point de contact le plus proche.

Le point 5 du même article 23 précise que chaque bureau de poste ou point de service postal offrira au moins tous les services correspondant aux missions de service public ou de service universel de La Poste. D'un point de vue qualitatif, rien ne semble distinguer contractuellement le bureau de poste du point de service postal puisque, d'une part, ce dernier peut remplacer le premier et que, d'autre part, les missions qu'ils remplissent tous deux sont de même nature.

Enfin, vous faisiez observer, à l'occasion d'une précédente réunion de la commission de l'Infrastructure, que La Poste devait adopter une vision à long terme offensive, expansive, fort différenciée et flexible. A cette fin, vous informiez qu'une importante réunion avait été tenue avec la direction de La Poste au sujet de son réseau et du nombre de ses bureaux, que La Poste déclinerait le réseau en cinq à six types de bureaux de poste, l'un offrant plus de services que tous les autres, et que le nombre de bureaux de poste ainsi que le nombre de points de services postaux devraient croître ainsi que les services qui peuvent y être offerts.

Monsieur le ministre, si l'absence d'une définition singulière du bureau de poste et contrastée par rapport au point de service postal se vérifie, ce vide risque de se ressentir, d'autant plus dans un réseau qui compte différents types de bureaux.

A votre connaissance, un document distingue-t-il, de quelque façon que ce soit, le bureau de poste et le point de service postal?

Un inventaire des services offerts dans chacun des types de bureaux a-t-il déjà été dressé?

Quelle distance maximale séparerait deux bureaux offrant les services les plus étoffés et quels en seront les critères?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, comme je l'ai déjà expliqué en réponse à Mme Vervotte, une étude est actuellement en cours.

La seule distinction entre un bureau de poste et un point de service postal, c'est que le bureau de poste est localisé dans un bâtiment

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

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

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

08.02 Minister Johan Vande Lanotte: Er is een studie aan de gang. Het postkantoor is gevestigd in een gebouw van De Post dat uitsluitend bestemd is voor deze dienstverlening, terwijl het postaal

propriété de La Poste ou loué par La Poste exclusivement à cet usage, alors que le point de service postal est inséré dans une autre structure telle qu'une maison communale, une bibliothèque ou un CPAS. Cela figure dans le contrat de gestion.

Dans le futur, différents types de bureaux existeront, quelle que soit la dénomination choisie. Bien entendu, aujourd'hui, le contrat de gestion prévoit l'obligation d'avoir à tout prix, dans un environnement de 5 kilomètres, un bureau de poste; cela signifie que, quelle que soit la distinction entre les différents types de bureaux de poste, il faudra trouver, dans un rayon de 5 kilomètres, un bureau assurant toutes les missions du service universel.

Sinon, on diminue les exigences.

Néanmoins, cela ne signifie pas que La Poste ne peut pas avoir d'autres moyens de contact avec les citoyens. Je prends l'exemple d'une toute petite commune, située à quelque 3 kilomètres de la commune voisine, qui dispose encore de quelques magasins: qu'est-ce qui empêche la vente de certains articles postaux dans ces commerces? Pour le moment, un magasin achète des timbres en son nom propre et les revend à sa clientèle. Pour l'instant, la chose n'est pas officialisée, mais elle pourrait être organisée.

On peut aussi imaginer comme autre facilité la livraison de petits paquets: tout villageois pourrait confier un colis à ce même magasin et La Poste se chargerait de les collecter.

Je ne pense pas qu'il convienne d'aller dans le sens de soulager La Poste au profit du petit commerçant, comme dans certains pays. Mais le particulier pourrait utiliser certains services de La Poste via certains commerçants. Il s'agit ici de réflexions en cours.

Mon idée est d'augmenter le nombre de points de contact, en les diversifiant et en conservant un nombre de bureaux où le service universel reste d'application. Certains d'entre eux seront même chargés de la vente d'assurances; certainement pas les petits bureaux puisqu'il ne s'agit pas d'un service universel. Ce sera inutile dans un petit bureau de poste d'une commune de 800 habitants, disposant d'une banque et de deux agences d'assurance. Ce sera organisé et centralisé dans une ville de taille plus importante. Mais le service universel doit rester présent.

Comme je l'ai dit à Mme Vervotte, tout cela a une influence assez importante sur la gestion de La Poste. En effet, il conviendra d'analyser comment garantir tous les services dans un rayon de 10 km: le service universel plus certains services commerciaux. Les décisions devraient être prises en principe à la mi-2004.

Après cela, nous commencerons à lancer des projets-pilotes pour voir si des collaborations avec des commerces, comme des librairies, peuvent ou non fonctionner. Actuellement, on peut déjà acheter des timbres dans certains grands magasins. Est-ce intéressant? C'est à voir. La vente des assurances, qui constitue une des options des grands bureaux de poste, sera accentuée: une réorganisation du bureau sera-t-elle alors positive?

Ce sont ces projets pilotes que l'on doit mettre sur pied. Pour ce faire,

servicepunt in een andere structuur is ingebed. In de toekomst zullen er verschillende types van kantoren bestaan. Hoe dan ook moet de klant binnen een straal van 5 km terecht kunnen in een kantoor dat alle opdrachten van openbare dienstverlening vervult.

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

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

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

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

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

une année sera nécessaire, l'année suivante étant consacrée à leur développement. Tel est le schéma. Les paramètres sont la densité de population, le trafic, le potentiel commercial mais avec une exigence, par ailleurs déjà prévue dans le contrat de gestion: il faut toujours un service universel à une distance acceptable. Les critères sont d'ordre presque commercial. Toutefois, un correctif précise que le service universel doit être garanti dans un rayon de 5 km et dans chaque commune. Ce sont les deux critères qui prévalent actuellement. Ils apportent une correction aux critères mathématiques qui sont fonction du nombre d'habitants, nécessitant un espace plus grand et davantage de bureaux.

08.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Si j'entends bien, ce qui différencie le bureau de poste et le point de service postal, c'est uniquement le type de bâtiment. Cela n'a rien à voir avec le service.

Concernant l'étude en cours, vous avez précisé que des décisions pourraient être prises dans la première moitié de l'année. Avez-vous déjà une idée du type de spécialisation? S'agira-t-il d'assurances? En fait, chaque produit aura une échelle différente?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Oui. Certains bureaux proposeront tous les services. Certains bureaux seront ouverts 24 heures sur 24 ou partiellement avec des automates, par exemple. Nous n'avons pas d'automates mais, pendant la nuit, les bureaux sont fermés. Dès lors pourquoi ne pas offrir cette possibilité? D'autres bureaux sont ouverts 4 heures par jour. Cette possibilité est modulable, soit le matin, soit l'après-midi. Les heures d'ouverture sont proportionnelles à la taille des bureaux et à la gamme des services offerts. Peut-être y aura-t-il 50 très grands bureaux dans les grandes villes où tous les produits financiers et assurantiels seront proposés, tandis que dans d'autres, ce sera moins.

Par exemple, les assurances voitures seront sans doute plus facilement accessibles dans les petites communes que des contrats plus difficiles à négocier comme les emprunts. Ainsi, La Poste française a consenti de grands efforts en matière de crédits hypothécaires. Elle ne l'a pas fait dans chaque bureau, mais elle en a fait un atout et a gagné pas mal d'argent grâce à ces prêts hypothécaires offerts par certains bureaux de poste. Où allons-nous offrir ces services? Dans chaque petite commune? Non. Tout cela est à examiner. Cette étude est assez compliquée, parce qu'il importe d'offrir une panoplie de services et de décider quels services offrir dans quels bureaux.

Ainsi, la personne absente de son domicile qui reçoit une lettre par recommandé trouvera dans sa boîte une note lui indiquant le bureau de poste où elle peut aller chercher cette lettre. Pour l'instant, les responsables de La Poste préfèrent garder ce système. Les destinataires doivent récupérer leur courrier recommandé à La Poste. C'est une question de vie privée, on ne peut pas déposer cette lettre ailleurs. Mais pouvoir remettre une lettre par recommandé ou un petit paquet dans un petit bureau ou dans un magasin quand il s'agit d'une

het aantal inwoners worden bijgestuurd.

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

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

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

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

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

Zo kan eraan worden gedacht een aangetekende zending of een pakje te laten afgeven in een klein

commune, c'est considéré comme acceptable si l'on peut assurer le respect de la vie privée. Il peut s'agir d'une boîte postale, par exemple.

C'est une autre possibilité qu'ils sont en train d'examiner. Je donne l'exemple de la distribution de paquets comme cela se pratique à La Redoute. Comme vous le savez, lorsqu'ils envoient un paquet, ils disent: "Vous pouvez aller le chercher à la station d'essence de votre commune" et les gens vont le chercher là-bas. C'est un exemple typique de l'organisation de La Redoute.

Mais, à La Poste, c'est différent. On dit aux gens: "Vous devez venir dans notre bureau, à l'heure que nous imposons. Notre bureau sera ouvert trois heures en semaine pour vous accueillir". Qu'est-ce que cela veut dire? Celui qui rentre tard le soir ne peut jamais se présenter au bureau de La Poste. C'est un autre type de service. Nous avons de nombreuses discussions afin de réorganiser et de modifier ce système.

Cela prend pas mal de temps mais, pour La Poste, les paquets représentent un des secteurs cruciaux. On dit toujours que le volume des lettres va diminuer mais cela ne veut pas nécessairement dire que la production de La Poste va diminuer. Il y a deux produits qui augmentent, la publicité et les petits paquets. Cela pourrait donc compenser la diminution des lettres. Mais pour y arriver, il faut s'organiser. Pour les petits paquets, par exemple, il faut se demander où les gens pourraient aller chercher leurs paquets. C'est un exemple des discussions en cours pour trouver une solution. Mais, comme vous l'aurez constaté, il y a déjà deux personnes dans cette commission qui savent où trouver les paquets de La Redoute. C'est réellement typique, c'est connu.

08.05 Inge Vervotte (CD&V): U bent geen voorstander van het Nieuw-Zeelands model?

08.06 Minister Johan Vande Lanotte: Ik zou bij god niet weten wat dat is.

08.07 Inge Vervotte (CD&V): Dat is met franchising.

08.08 Minister Johan Vande Lanotte: Ik heb daarvan gezegd dat ik het absoluut te vroeg vind om dat nu te doen.

08.09 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'ai aussi une question subsidiaire. Si un incident se produit aujourd'hui dans la transaction postale et que l'on a à se plaindre du service postal en tant que particulier, je suppose qu'on peut le faire en s'adressant à La Poste.

08.10 Johan Vande Lanotte, ministre: La Poste dispose d'un service d'un ombudsman.

08.11 Camille Dieu (PS): Oui, c'est vrai. Mais que fait-on quand un privé est chargé du service public? Cette personne privée va-t-elle

kantoor of in een winkel, voor zover de privacy kan worden gewaarborgd.

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

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

08.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Pas pour le moment, non.

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

08.10 Minister Johan Vande Lanotte: De Post beschikt over een ombudsman.

08.11 Camille Dieu (PS): Maar wat doet men als iemand uit de

remplacer le service public? Comment cela va-t-il se passer?

privé met de openbare dienst belast is?

08.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais vous donner un exemple que vous connaissez. La loterie est un service public. Quand il y a une plainte, elle est dirigée vers une personne privée et ce système fonctionne très bien. Dès qu'il y a une plainte, il y a intervention. C'est d'ailleurs beaucoup plus facile. En réalité, on menace simplement de retirer l'agrément. Je vous assure dès lors que le conflit se règle rapidement!

C'est la même chose pour les TEC et De Lijn. Ce sont des concessionnaires privés. Quel est leur argument? Que si les choses ne fonctionnent pas, l'agrément sera retiré.

Le retrait d'agrément est une des solutions. Prenons par exemple des magasins qui ont une certaine capacité à vendre certains produits postaux – je précise, pas n'importe lequel –, c'est facile pour les gens. Ce n'est pas très loin. De plus, les heures d'ouverture leur sont connues. S'il y a une plainte, La Poste menace de retirer leur agrément. Ce ne serait pas très rentable pour le commerçant. Le problème se règle donc très vite.

Pour la Loterie, c'est le même système. Lorsque cette sanction est appliquée, c'est un des rares cas où l'on assiste encore à des démarches politiques de la part des gens punis ou sanctionnés par la Loterie. Ils vont voir des hommes politiques pour essayer de lever la sanction car elle a de graves répercussions pour eux. Cela signifie que le fait de recevoir et de garder l'agrément est attractif. Prenons un petit village de 700 habitants. Si l'on juge que le gérant d'un petit magasin est fiable – on évalue donc la qualité –, certains services postaux pourront être achetés là-bas. Cela intéressera des gens sur place. Du point de vue de la philosophie de La Poste, c'est un grand changement et il est vrai qu'il ne peut pas être appliqué à tous les produits. Mais on devra évoluer – aussi bien l'utilisateur que La Poste – vers une politique plus agressive au niveau de l'offre de produits.

Prenons par exemple le catalogue "La Redoute". On peut le trouver dans chaque bureau. Si les gens savent qu'ils peuvent encore le récupérer là-bas à 22 heures, c'est un atout.

08.13 Camille Dieu (PS): (...)

08.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Je sais, mais je ne plaide pour personne. Néanmoins, ce sont des réflexions que l'on doit mener et qui provoqueront sans doute des remous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le

09.01 Valérie De Bue (MR): Met

ministre, dans le cadre de la préparation à son entrée en bourse, Belgacom a fait procéder à un audit de Certipost, filiale commune de Belgacom et de La Poste.

Cette filiale est une SA de droit privé dont le capital est très largement public - environ 25 millions d'euros pour La Poste et environ 14 millions d'euros pour Belgacom - avec égalité des droits de vote et des sièges au conseil d'administration.

Depuis sa création, BPG e-Services, qui est devenu Certipost par la prise de participation de Belgacom, n'a jamais réellement démarré et ce, malgré l'apport de clientèle de Belgacom E-Trust et d'Aditel. En outre, de plus en plus de cadres de l'entreprise la quittent: le directeur informatique, le directeur financier, le responsable juridique, la responsable des achats et un certain nombre de chefs de projet ou de produit.

Il serait donc intéressant que M. le ministre nous apporte des éclaircissements sur les points suivants.

- Quelle est la situation financière exacte de Certipost; en particulier, quelle est la part de capital social qui a déjà été consommée?
- Quelles sont les perspectives de développement que l'on peut attendre pour les deux années à venir, à savoir 2004 et 2005, et ce, sur base des "business plans" établis par ladite entreprise?
- Est-il exact que l'ambiance au sein de Certipost est telle que le personnel cherche à se recaser au sein de La Poste ou de Belgacom?
- Quelles furent les conclusions de l'audit réalisé à la demande de Belgacom?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense que si la situation de Certipost évolue; même si elle fait l'objet de certaines préoccupations, elle offre aussi des perspectives plus positives. L'organisation Certipost en elle-même existe depuis début 2003. En décembre 2002, on a fait la fusion de Post e-services, Belgacom e-Trust et Aditel. C'est seulement en 2003 qu'on a réellement démarré, avec une augmentation des ventes, 50% d'augmentation du chiffre d'affaires, une nouvelle équipe qui gère toute l'entreprise comme une seule et même entité. Cela a eu pour conséquence que certains sont partis pour revenir à La Poste. C'était plutôt dû au fait que trois entreprises avaient fusionné. Peut-être certains ne voulaient-ils plus rester, je n'en sais rien, mais il y avait des raisons objectives pour que d'autres reviennent à La Poste.

En 2003, le chiffre d'affaires a été meilleur que prévu. Cela reste encore une entreprise en déficit, bien entendu. L'objectif très clair est que, fin 2004, le cash-flow soit neutre. Fin 2004, il faut être dans un système dans lequel on ne perd plus d'argent, ce qui devrait permettre de réaliser des profits en 2005. C'est l'objectif très clair.

Je pense que Certipost offre des possibilités mais il faut en faire la preuve. On peut investir quelques années. Il y a quand même tout le système d'e-government, la carte d'identité électronique qui vont augmenter les possibilités d'utilisation de Certipost, mais j'ai clairement demandé qu'il n'y ait plus de déficit en 2005. C'est l'objectif très clair. Quand on m'a interrogé ici sur les filiales, j'ai toujours répondu qu'il y avait des filiales qui, stratégiquement, sont importantes

het oog op de beursgang van het bedrijf, heeft Belgacom een audit laten uitvoeren van Certipost, een gemeenschappelijke dochter-maatschappij van Belgacom en De Post, die sinds de oprichting ervan nooit echt van de grond is gekomen. Alleen meer kaderleden verlaten het bedrijf.

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

09.02 Minister Johan Vande Lanotte: De situatie van Certipost geeft aanleiding tot enige bezorgdheid, maar er zijn ook gunstigere toekomst-perspectieven.

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

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

et pour lesquelles on pouvait encore accepter un déficit pendant quelques années. Certipost en est une, mais quelques années, cela ne veut pas dire 5 ans. Pour 2005, je demande donc qu'il n'y ait plus de déficit.

Pour l'autorité luxembourgeoise et les banques luxembourgeoises, par exemple, différents contrats ont été conclus. Pour 2004, il y a quelques contrats en cours de négociation, pour lesquels nous sommes assez optimistes. Je pense que c'est une année cruciale. Quelques agents ont été licenciés, cela aussi, c'est fait. Il y a aussi un peu de rancune vis-à-vis du passé, mais le nouveau groupe a toutes les possibilités. Ce nouveau groupe croit en l'entreprise. J'ai vu des responsables qui pensent avoir laissé le passé derrière eux et qui veulent maintenant aller de l'avant.

Pour le moment, je soutiens fermement le développement de Certipost. J'ai dit aussi bien à M. Thijs qu'à M. Bellens qu'ils devaient veiller au développement de cette entreprise.

L'audit de Belgacom est toujours en cours.

En oubliant les rancunes du passé, peut-être justifiées, avec le nouveau groupe de gestion de l'entreprise et le nouveau personnel, il serait dommage de ne pas croire dans le futur de cette entreprise. Pour le moment, je les soutiens autant que possible. Il faut qu'ils obtiennent des résultats: à la fin 2004, il leur faudra arriver à un équilibre dans leur cash-flow.

09.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, nous attendrons donc quelques mois afin d'y voir plus clair. Pour l'audit, vous n'avez pas précisé de délai?

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, il est en cours et ne durera pas très longtemps puisque la société n'est pas très grande.

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

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

De audit van Belgacom is nog aan de gang.

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Présidente: Camille Dieu.

Voorzitter: Camille Dieu.

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

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

10.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de vice-eerste minister, ik beken dat ik de vraag beschouw als een typevoorbeeld van wat een schriftelijke vraag zou moeten zijn. Ik meen dat echt. Ik heb de vraag tijdens de vorige legislatuur ooit schriftelijk gesteld. De NMBS heeft mij, via uw voorgangster, wandelen gestuurd toen ik het probleem aankaarte. Aangezien ik elke ochtend de trein neem in Gent Sint-Pieters, word ik geregeld met het probleem geconfronteerd. Daarom wou ik het nog eens op de agenda plaatsen.

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

Waarover gaat het? Wij zijn er allemaal van overtuigd dat wij er op economisch en ecologisch vlak en met het oog op het vrijwaren van de snelheid en de decongestie van onze autowegen alle belang bij hebben om zoveel mogelijk passagiers van Zaventem met het openbaar vervoer, inzonderheid met de spoorwegen, naar de luchthaven te brengen. Het probleem is dat er wel treinen zijn naar Zaventem, maar dat zij niet allemaal zo perfect zijn als zou moeten.

rendent à l'aéroport ni pour leurs bagages.

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

Terloops – het staat niet in mijn vraag – maak ik er u op attent dat een reiziger, wanneer hij op Zaventem landt en bijvoorbeeld richting Oost- en West-Vlaanderen wil reizen, vaak belandt op een soort boemeltrein, die anderhalf uur nodig heeft om Gent te bereiken. Daarover stel ik later nog een schriftelijke vraag.

Hier gaat het erom dat er 's ochtends tijdens de spitsuren elk kwartier na het uur in Gent een trein vertrekt naar de luchthaven. De trein wordt in Gent samengesteld uit twee andere treinen. De ene komt uit Kortrijk, de andere uit De Panne. Zij worden in het Sint-Pietersstation aan elkaar gehaakt. De trein rijdt daarna verder naar de luchthaven.

In feite zou die trein ideaal zijn om vanuit Oost- en West-Vlaanderen de luchthaven te kunnen bereiken. Het probleem is dat de treinen, wanneer zij in Gent aankomen, al bijna eivol zijn. Ik heb het over de treinen van kwart over zeven, kwart over acht en kwart over negen. Vanzelfsprekend gebruiken heel wat mensen in Gent deze trein om naar hun werk in Brussel te sporen. Ik doe dat ook af en toe en werp dus niemand een steen. Wanneer ik op die trein zit, heb ik altijd medelijden met de reizigers die die trein gebruiken om de luchthaven te bereiken. Zij hebben bijvoorbeeld geen plaats voor zichzelf en nog veel minder voor hun bagage. Wanneer iemand met het vliegtuig op reis vertrekt, is zijn bagage natuurlijk niet zomaar een boekentasje. Zij staan dan te sukkelen tussen alle andere treinreizigers en vinden geen enkele comfortabele plaats tot zij ongeveer in Brussel-Centraal aankomen. Met andere woorden, wie eenmaal die trein heeft genomen om de luchthaven te bereiken, doet dat nooit meer en neemt de volgende keer de wagen.

De vorige keer toen ik die vraag stelde, heeft men mij wandelen gestuurd. Ik heb toen gepleit voor bijvoorbeeld langere treinen of voor een oplossing die vroeger mogelijk was, maar waaraan blijkbaar niet meer gedacht werd, namelijk de bagagewagen, die achteraan de trein hangt en vroeger gebruikt werd voor fietsen en dergelijke. Die zou dan ten minste toch al gebruikt kunnen worden door mensen die met een koffer naar Zaventem gaan. Ik kom het probleem nu nogmaals bij u aankaarten.

10.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik zal proberen een antwoord te geven. Er rijdt een trein vanuit De Panne naar Brussel-Nationaal. Die trein heeft een beperkte samenstelling, namelijk maximaal drie drieledige motorstellen, omdat de perrons van een aantal stations op die lijn blijkbaar niet lang genoeg zijn om meer stellen in te zetten.

Men is altijd genoodzaakt om aan de trein een nieuw stel toe te voegen in Gent. Blijkbaar kan het niet anders; men kan niet naar de Westhoek rijden met langere treinen. Daarmee zijn de Luxemburgers ook eens getroost. Meestal zeggen zij dat zij over weinig comfort beschikken. Ik stel nu vast dat men ook naar De Panne niet met langere treinen kan rijden. De volgende keer dat de heer Arens

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

daarover een vraag stelt, zal ik hem dat eens voor de voeten gooien.

De NMBS heeft ervoor gekozen, aangezien zij sowieso een verbinding moet maken, om de treinen te koppelen met piekuurtreinen uit de regio Kortrijk. Op die verbinding rijden driedelige motorstellen van het type Break. Een andere materiaalkeuze is blijkbaar niet mogelijk. Men komt dus uit twee richtingen. Enerzijds zijn er twee IR-treinen De Panne – Brussel-Nationaal, samengesteld uit twee treinstellen, die bij aankomst in Gent-Sint-Pieters volledig vol zitten en, anderzijds, twee piekuurtreinen, 7015 en 7016, die vertrekken uit Kortrijk en waarvan de gemiddelde bezetting 390 reizigers bedraagt. De maximale bezetting van die treinen bedraagt 506. Er blijven dus 116 plaatsen over, te vermeerderen met de plaatsen van de reizigers die te Gent-Sint-Pieters uitstappen. De vier stellen worden gekoppeld, waarna de trein waarschijnlijk meestal volzit.

Op lange termijn moeten wij het probleem kunnen oplossen. De beste en enige oplossing is waarschijnlijk het inzetten van extra treinen. Zolang het ontdebellen van de lijnen naar Brussel echter niet volledig is doorgevoerd, is dit echter niet mogelijk. De ontdebelling is gepland voor 2012, vanaf wanneer er op de lijn 50A vanaf de vertakking Lombeek meer treinen zullen kunnen rijden.

De andere mogelijkheid zou zijn dat te ontkoppelen. Het enige dat eventueel op termijn ook zou kunnen, is dat we in de buurt van deze verbinding qua tijd ook een extra dubbeldektrein zouden hebben, maar daarvoor zijn we nog met de ontplooiing bezig.

We gaan de komende weken, nadat we aandacht aan het gratis woon-werkverkeer hebben besteed, in elk geval een actieplan proberen te ontwikkelen om te kijken hoe we het gebrek aan zitplaatsen voortdurend kunnen opvolgen. Ik beloof niet dat we dat vlug zullen oplossen. Dat is iets anders. Ik wil van dag tot dag weten op hoeveel treinen we een onderbezetting hadden – een overbezetting van reizigers en een onderbezetting van capaciteit – en proberen na te gaan wat we daaraan kunnen doen. Op die manier zullen we het tekort aan plaatsen niet meer incidenteel opvolgen, via een reiziger die toevallig een parlementair ziet die er een vraag kan over stellen of via een parlementair die het probleem zelf opmerkt, maar er een structurele oplossing voor trachten uit te werken.

Daarmee is het probleem niet opgelost, maar ik wil met deze actie toch heel duidelijk maken dat we aan de kwaliteit en aan het feit dat mensen moeten kunnen zitten op de trein, structureel aandacht moeten besteden. Op een periode van vier of vijf jaar moeten we toch vrij belangrijke wijzigingen kunnen doorvoeren.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Hoop doet leven in dit geval. Ik trek de gegevens die de NMBS geeft niet in twijfel, maar ik vestig er uw aandacht op dat die trein uit Kortrijk, waarop circa 120 zitplaatsen overblijven als hij in Gent aankomt, natuurlijk telkens wordt bestormd door forenzen die in Brussel werken. De reiziger die met een grote koffer komt aangewandeld en met veel moeite op die trein kruipt, is altijd de laatste. Daarom wou ik die vraag nog eens stellen.

Als u de zaak wekelijks opvolgt, lijkt het me best mogelijk dat het

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

La meilleure solution consiste évidemment à ajouter un train supplémentaire. A cet effet, il faut toutefois préalablement dédoubler la ligne ferroviaire en direction de Bruxelles, ce qui n'est prévu que d'ici à 2012.

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

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

probleem binnen afzienbare tijd is opgelost.

ministre prétend suivre le dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

Le **président**: M. Massin a fait reporter ses questions n° 1917 et 1935.

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

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

11.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, dans le cadre de la restructuration du service "restauration" de La Poste, celle-ci propose une modification des services et met à la disposition de ses agents dix restaurants d'entreprise pour l'ensemble du territoire, seize multisnacks, des kitchenettes, des boissons chaudes et de l'eau potable. Vous me direz: "De l'eau potable, il ne manquerait plus que cela!" Mais, à Mons, où se situe le restaurant qui m'intéresse, 400 travailleurs disposaient d'un restaurant qui va être transformé en un multi-snack.

J'aimerais savoir comment vous avez procédé. Avez-vous utilisé des critères spécifiques - le nombre d'usagers, par exemple? Avez-vous des chiffres à nous communiquer?

Par ailleurs, ce passage de statut de restaurant à celui de multi-snack a une incidence sur le personnel employé, qui devrait passer - selon nos informations - de douze emplois à temps plein à cinq. Avez-vous prévu un reclassement des sept agents surnuméraires?

Je dirais en outre que les services sociaux de La Poste ont toujours été un atout pour le personnel, une motivation pour ces gens au niveau des ressources humaines. Il ne faudrait pas que des changements dictés par le seul esprit de rentabilité soient ressentis comme une frustration par le personnel, ce qui serait préjudiciable au niveau des services qu'ils vous rendraient ultérieurement.

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Dieu, je connais les critères utilisés parce qu'ils ont été employés à Ostende, où nous avons eu justement le même problème qu'à Mons. Il doit y avoir sur place un nombre de 180 agents. C'est l'essentiel pour arriver à une consommation moyenne de 80 repas/jour. Sinon, le coût d'exploitation ne peut être compensé par les recettes. Il faut qu'il y ait un équipement de cuisine, afin de ne plus trop investir dans ce domaine. Pour les sites qui ne répondent pas actuellement à ces critères, on prévoit dans un avenir proche une nette croissance du potentiel.

La limite pour les multi-snacks est de 80 repas, dont douze plats du jour consommés par les membres du personnel actif, et non par les consultants et les retraités. En effet, il y a une différence entre la vente de repas au personnel et les retraités ou les gens venant en qualité de consultants, dont il n'est pas tenu compte. Ce n'est en effet pas le but de La Poste de les subventionner.

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

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

In overleg met de sociale partners zullen maatregelen worden uitgewerkt om het overtollig

Donc, à Mons, les critères sont les suivants: le nombre d'agents doit s'élever à 338 - c'est suffisant. L'infrastructure de cuisine doit y être récente et moderne. Il n'y a pas de prévision de croissance.

personeel aan een andere baan te helpen.

On a aussi une moyenne de consommation globalisée par jour de 63 repas et 90 sandwiches. Toutefois, 65% d'utilisation par des pensionnés de La Poste ou des usagers externes réduisent les moyennes mentionnées très clairement en dessous de 80. Cela signifie que le personnel de La Poste lui-même n'utilise presque pas le restaurant.

A cet égard, je tiens à signaler que le même problème se rencontre à Ostende où ce sont surtout des pensionnés qui fréquentent le restaurant. Je n'ai rien contre cela mais, compte tenu d'un environnement un peu plus difficile qu'auparavant, la question se pose de savoir si La Poste doit subventionner une institution qui ne sert pas à ses propres employés qui sont en service actif mais surtout à des pensionnés. C'est ce choix qui a été fait et c'est la raison pour laquelle le restaurant de Mons a été transformé en un multi-snack. C'est la même chose à Ostende. J'ai donné cet exemple parce que là le nombre est encore beaucoup plus élevé du fait que des pensionnés viennent y manger à un prix bon marché quand ils sont à la côte.

L'incidence de cette restructuration sur le personnel n'a pas encore pu être exactement mesurée mais, de toute façon, les agents surnuméraires pourront compter sur les mesures de reclassement et de reconversion qui ont été établies en concertation avec les partenaires sociaux.

11.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je n'ai pas compris les chiffres que vous avez cités au début de votre intervention; puis-je vous demander de me les communiquer?

11.03 Camille Dieu (PS): Kunt u mij de cijfers die u aanhaalde schriftelijk meedelen?

Si la situation est vraiment telle que vous la décrivez, je peux comprendre que l'on ait décidé de prendre une mesure de cet ordre.

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

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

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

12.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, une agression sur un accompagnateur de train s'est produite il y a peu et elle a conduit à un arrêt de travail dans les dépôts de Gouvy, Welkenraedt, Liège et Namur. Ce n'est pas étonnant: comme d'autres services de transport en commun, la SNCB connaît ce phénomène de violence. Des mesures ont été prises en interne qui ont rencontré un certain succès. On a formé spécifiquement les agents, on a un service interne de gardiennage, des numéros d'appel d'urgence, etc. Une des mesures concerne le personnel accompagnateur qui se retrouve au nombre de deux. Il se fait que sur certains trains locaux, il n'y a qu'un seul

12.01 Camille Dieu (PS): Recent nog leidde een geval van agressie tegen een treinbestuurder tot een werkonderbreking in de stelplaatsen van Gouvy, Welkenraedt, Luik en Namen. Ter bestrijding van deze geweldplegingen heeft de NMBS een aantal interne maatregelen getroffen, zoals een specifieke opleiding van haar

accompagnateur alors que la règle générale est d'en mettre deux.

Nous craignons de voir disparaître le deuxième accompagnateur en raison d'économies alors qu'il s'agit aujourd'hui de quelque chose d'exceptionnel. Nous pensons qu'un nombre suffisant de contrôleurs est bien ressenti par les usagers du train. On a pu le vérifier en France: sur les lignes où un nombre suffisant de contrôleurs offrait une présence sécurisante, on a observé une augmentation de la fréquentation des trains.

Comptez-vous maintenir les deux accompagnateurs sur la majorité des trajets ou envisagez-vous autre chose pour des raisons budgétaires?

personeel, de oprichting van een bewakingsdienst, de invoering van noodnummers. Een van de maatregelen houdt verband met de treinbegeleiders (in principe zijn ze met twee, maar dit is niet altijd zo), wier aanwezigheid in de trein het veiligheidsgevoel verhoogt. Als gevolg van besparingen zou die maatregel echter in het gedrang kunnen komen.

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

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Jusqu'à présent, le nombre d'accompagnateurs de train était surtout déterminé par le nombre de voitures et des possibilités de circulation entre les voitures. La SNCB s'efforce d'affecter le personnel de manière à garantir non seulement la sécurité d'exploitation mais aussi la sécurité tout court. Moyennant l'adaptation du matériel, la sécurité d'exploitation n'exigerait un deuxième accompagnateur que sur les trajets à très forte occupation et en fonction de difficultés d'exploitation typiques telles qu'une longueur de quai limitée ou un quai en courbe.

Mais afin de garantir la sécurité que vous venez d'évoquer, la SNCB s'efforce de prévoir également un deuxième accompagnateur de train à bord des trains propices aux agressions et ce quel que soit le taux d'occupation du convoi. Ce problème de la sécurité nous concerne et nous préoccupe. Malgré le fait que certaines études préconisaient l'abandon du deuxième accompagnateur, la SNCB trouve globalement que l'accompagnateur est un atout et pense qu'il s'agit d'un service aux usagers qui peut faire augmenter la clientèle. Cela ne veut pas dire qu'on mettra deux accompagnateurs partout mais on va le faire sur les lignes sensibles, même quand il n'y a pas beaucoup de gens dans le train. Pour certaines lignes plus dangereuses que les autres, on a un programme d'actions destiné à diminuer le nombre d'agressions.

12.03 Camille Dieu (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse. Il faut effectivement aller dans ce sens car c'est le bon.

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

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

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

De **voorzitter**: Collega's, zoals u weet is het bijeenroepen van deze commissie voor het tweede deel van haar werkzaamheden niet zonder slag of stoot gebeurd.

Het is, mijns inziens, eerlijk en billijk dat elke fractie, ook al had ze zich niet ingeschreven, aan het debat kan deelnemen. Oorspronkelijk was het debat vandaag gepland, daarna op donderdag om vervolgens opnieuw vandaag geagendeerd te worden. Elke fractie heeft, mijns inziens, het recht deel te nemen aan het debat.

Je suivrai la chronologie d'inscription des orateurs; c'est ainsi que le feu sera ouvert par Mme Lalieux au nom du groupe PS. Je me dois de vous signaler que, si le ministre a accepté d'être présent aujourd'hui, il doit nous quitter à 18.15 heures. C'est pourquoi je vous propose d'organiser les choses de la façon

suivante, à savoir que chaque groupe prendra la parole environ 5 minutes, répliques comprises.

Het probleem is dat de heer Laeremans twee vragen heeft. Ik vraag de spreker het compact te houden.

Je demanderai la même chose à MM. de Donnea et Maingain.

En principe, 5 minutes sont donc prévues par groupe. Pour les groupes qui comptent plusieurs orateurs inscrits, on essaiera de trouver un arrangement.

Collega's, de heer Cortois zal spreken namens de VLD. Mevrouw Nagy heeft ook het woord gevraagd. Mevrouw Creyf (vraag nr. 1994) zal vervangen worden door de heer De Crem. Op die manier kunnen alle fracties die dat wensen aan het woord komen. Ik zal de chronologie van de ingediende vragen respecteren.

13 Débat et questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les décollages à l'aéroport de Zaventem" (n° 1681)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les adaptations du plan de dispersion et les modalités concrètes de son exécution" (n° 1905)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les travaux d'infrastructure prévus à l'aéroport de Zaventem" (n° 1907)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le nouveau plan de répartition des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1932)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "son plan Bis" (n° 1939)

13 Debat en samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vliegtuigen die opstijgen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 1681)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassingen van het spreidingsplan en de concrete uitvoeringsmodaliteiten" (nr. 1905)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwachte infrastructuurwerken aan de luchthaven van Zaventem" (nr. 1907)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het nieuwe spreidingsplan voor de vluchten vanuit en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1932)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan-bis" (nr. 1939)

13.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, une fois de plus, nous avons un débat sur la problématique de l'aéroport de Zaventem. En date du 10 février, je vous avais posé une question concernant une décision que vous aviez prise le 24 décembre, pendant une période quelque peu particulière, et qui me semblait unilatérale. Rassurez-vous, je ne la répéterai pas, car je ne sais plus si elle est encore ou non à l'ordre du jour.

Cependant, il me semblait que vous mettiez à mal l'arrêt du Conseil d'Etat, parce que la décision de l'administration aéronautique - donc une autorité administrative - avait pour effet d'accroître, selon moi, les nuisances subies par les citoyens et les atteintes à la vie privée et familiale. Je pense effectivement que cette décision était contraire à l'arrêt du Conseil d'Etat. Cette parenthèse, monsieur le président, n'avait d'autre but que d'attester des rebondissements et des décisions unilatérales que nous connaissons.

Aujourd'hui, nous entamons le énième débat sur les nuisances sonores. Ces débats successifs montrent quelques tendances lourdes: un énième plan, une énième conférence de presse et une énième fois que le ministre joue cavalier seul et qu'il surprend ses collègues au gouvernement, qu'il revient sur les propos qu'il a tenus

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

De opeenvolgende episodes van dit debat verlopen steevast volgens een geïkt scenario: minister stelt plan voor, minister geeft persconferentie waarop hij

quelques jours auparavant et qu'il se fait plus ou moins taper sur les doigts. Une énième fois que l'on dénonce aussi l'attitude schizophrénique du gouvernement et du ministre en particulier, alors que l'Etat a introduit un recours contre la décision, non pas du Conseil d'Etat que je citais tout à l'heure mais contre celle de la cour d'appel qui appelait à une dispersion maximale. Or, simultanément, le ministre développe un nouveau plan où il plaide pour la nécessité de disperser au maximum les vols de nuit, ce que j'appelle une schizophrénie.

Heureusement, jeudi dernier, un nouvel arrêt de la Cour de cassation a été rendu, bousculant ainsi ces tendances lourdes. Pourquoi l'ont-elles été, fort heureusement d'ailleurs pour moi? Parce que la Cour de cassation vient d'évacuer la pression judiciaire exercée sur le gouvernement. On s'en souviendra, la Cour d'appel imposait la dispersion maximale ainsi que des astreintes financières. L'Etat n'obtempérant pas, la Cour de cassation est venue remettre un peu d'ordre dans ce délicat dossier. Ce que j'apprécie dans cet arrêt, c'est que la séparation des pouvoirs est clairement annoncée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle cet arrêt est cassé. En d'autres termes, le gouvernement se retrouve aujourd'hui à nouveau maître du dossier et maître de l'intérêt général. Il me semble important que le politique soit maître de l'intérêt général et non la Justice, car il incombe aux politiques d'être responsables devant les citoyens et à être sanctionnés ou non par ces derniers par rapport à des priorités définies.

Dès lors, monsieur le ministre, on peut de nouveau travailler dans une certaine sérénité et sans épée de Damoclès au-dessus de la tête.

Cela signifie que plus rien ne nous oblige à disperser les vols au maximum. Cela signifie encore que l'entrée en vigueur de votre plan n'est plus impérative et qu'il n'y a plus de pression dans le temps. Cela signifie enfin que l'on pourra revenir à la déclaration gouvernementale et au cadastre de bruit, tel que la déclaration gouvernementale le définit et le demande depuis fort longtemps.

Le Conseil des ministres vient de mettre sur pied un nouveau groupe de travail chargé de contrôler la conformité de votre énième nouveau plan aux décisions des mois de décembre et janvier. Ce groupe de travail ne doit pas être considéré comme négligeable puisque, par exemple, les nouvelles normes devront être soumises à l'accord des pilotes. Nous avons donc un énième débat mais, cette fois, dans un contexte vraiment différent: finies les astreintes, plus de dispersion maximum du bruit jusqu'à l'absurde - je reprends les mots du premier ministre qui parlait de dispersion maximum jusqu'à l'absurde. Je le rejoins d'ailleurs dans ses propos.

D'où mes trois questions, monsieur le ministre.

1. Quelles conclusions politiques tirez-vous de l'arrêt de la Cour de cassation?
2. Allez-vous maintenant réaliser le cadastre de bruit et en attendre les résultats pour appliquer un plan?
3. Comment allez-vous intégrer dans votre nouveau plan la problématique de la sécurité et de la densité de population?

vriend en vijand verrast door op eigen houtje te handelen, minister neemt onder druk van de regering bocht van 180°. Voorwaar een schizofrene situatie: de regering stelt beroep in tegen de beslissing van het hof van beroep dat pleitte voor een maximale spreiding, en de minister stelt een plan voor waarin hij precies een maximale spreiding voorstaat.

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

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

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

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

Ik heb drie vragen voor u. Welke politieke gevolgtrekkingen maakt u

J'en ai terminé pour le moment mais je me permettrai de reprendre la parole plus longuement pendant les répliques.

13.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag gesteld op 29 februari, maar sindsdien zijn er uiteraard heel wat nieuwe elementen. Ten eerste, de verbreking door het Hof van Cassatie van het fameuze arrest van het hof van beroep, ten tweede de Ministerraad van 5 maart en ten derde uw fameuze brief aan de inwoners van Laken.

Vrijdag hebben we moeten vaststellen, mijnheer de minister, dat vice-premier Onkelinx, met een zeer triomfantelijke blik voor de televisiecamera's uitdrukkelijk verklaard heeft dat het afgelopen is met de maximale spreiding en dat de bevolkingsdichtheid opnieuw een zeer belangrijk criterium wordt voor de spreiding, als er nog van veel spreiding kan worden gesproken. Het fameuze standpunt van het hof van beroep terzake, met name dat de bevolkingsdichtheid niet mocht spelen valt dus helemaal weg. Hierdoor zal Brussel nog minder vluchten over zich krijgen dan in uw eigen plan. Alles zal in functie daarvan herbekeken worden tegen het einde van het jaar, dus na de verkiezingen. Alles is dus heel voorlopig.

Voorts zou uw concrete plan vandaag in een bepaalde werkgroep bekeken zijn. Het is misschien nuttig dat u daarover ook wat uitleg geeft.

Achteraf is eerste minister Verhofstadt een nummertje komen opvoeren, zeggende dat alles gewoon doorgaat. Dat is natuurlijk totaal ongeloofwaardig gezien de triomfantelijke blik van mevrouw Onkelinx en als we haar standpunten mogen geloven.

Mijn conclusie, mijnheer de minister, is dat alles opnieuw op losse schroeven staat en dat de PS en de MR duidelijk het laken in belangrijke mate naar zich toe hebben gehaald. Daarnaast is er uw fameuze brief aan de inwoners van Laken en Neder-Over-Heembeek, duidelijk een schending van de privacy- en de kieswetgeving. U weet dat. Ik ga u daarover vandaag niet ondervragen, dat is voor volgende woensdag. Vandaag gaat het mij om de inhoud. Ik heb altijd gedacht dat u in dit dossier het algemeen belang voor ogen had. Dat imago ligt momenteel echter aan scherven want meer dan ooit is het duidelijk dat er toch een belangrijk stuk favoritisme heeft meegespeeld in dit dossier. Minstens is het vreemd dat u niet alle mensen op een evenwaardige wijze informeert. U bent apetrots komen vertellen dat u in Brussel een zeer drastische daling van de nachtvluchten hebt doorgevoerd, namelijk van 45% en van 15% wat de dagvluchten betreft. In "De Standaard" las ik dat het aantal gehinderden 's nachts bijna voor 100% in Vlaanderen woont. Van enige billijke spreiding – ik denk dat u die woorden niet kunt betwisten, mijnheer de minister, want ze komen van u – is op dat moment natuurlijk niet veel sprake meer.

Ik kom tot mijn vragen. Ten eerste, in verband met de Ministerraad

uit het arrest van het Hof van Cassatie? Zal u werk maken van het geluidskadaster en de resultaten daarvan afwachten voor u een plan in praktijk brengt? In hoeverre zal uw plan rekening houden met de veiligheid en de bevolkingsdichtheid?

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

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

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

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

van vrijdag, stapt de regering inderdaad af van de maximale spreiding? Wordt de bevolkingsdichtheid nu als bijzonder criterium naar voren geschoven? Klopt dit? Welke criteria zullen daarvoor gebruikt worden? Ook dat criterium kan men op verschillende wijze interpreteren. Hoe reageert u trouwens op de uitspraken van minister Onkelinx?

Ik denk dat mijn eerste en tweede vraag niet meer actueel zijn. Vraag twee had betrekking op die 700, 1.200 en 1.700 voet maar ik denk dat dit is aangepast op uw website. Zo heb ik het toch geïnterpreteerd. Vorige week was dat nog anders. De eerste vraag was om ons de documentatie, de studies ter beschikking te stellen. Dat hebt u niet gedaan. Misschien doet u het vandaag. Die vragen sla ik dus over.

In uw nota van de persconferentie staat nochtans dat vliegen volgens bestemming het uitgangspunt moet zijn. Dat is niet het geval. Waarom wordt met andere woorden de route over Brussel voor vliegtuigen met een zuidelijke bestemming alleen in het weekend gebruikt?

Ten vierde, in 2003 was er sprake van het gebruik van een route naar het westen over dunbevolkt gebied, met name over het station van Schaarbeek en het koninklijk paleis. Wanneer wordt het koninklijk besluit van 1954 gewijzigd? Wanneer wordt deze route in gebruik genomen?

Ten vijfde, na de bekendmaking van het eerste spreidingsplan heeft de minister meegedeeld dat dit resulteerde in een globale vermindering van 20% voor Brussel. Voor hoeveel vermindering zorgt het aangepaste spreidingsplan zowel 's nachts als overdag nu voor Brussel? Kunt u verduidelijken hoe u die vermindering berekent?

Ten zesde, nu kennen wij de cijfers over Brussel – u hebt die ondertussen bekend gemaakt – maar hoe zit dat voor de andere routes. In welk percentage en vooral in welk aantal vluchten is voorzien? U vernoemde de cijfers van Neder-over-Heembeek en Laken. Ik neem aan dat de mensen uit andere regio's ook recht hebben op die informatie. Als ze daalt in Neder-over-Heembeek en Laken, moet ze elders stijgen. Ik hoop dat u de cijfers voor alle regio's even openhartig zult weergeven.

Ten zevende, waarom maken nachtvluchten met een zuidelijke bestemming met een quote account hoger dan vier nog steeds een bocht naar rechts, naar het noorden, in de plaats van rechtstreeks naar de bestemming te vliegen via de zogenaamde sid CIV 6D? Waarom worden de nachtvluchten via sid CIV 6D niet opgesplitst over meerdere routes over Brussel?

Ten achtste, waarom zijn er geen capaciteitsproblemen op drukke ochtenden, avonden en dagen als er moet worden opgestegen vanaf andere banen dan baan 25R omdat de oostenwind te krachtig is? Waarom zouden die er wel zijn als er omwille van een evenwichtige verdeling voor de omwonenden gedurende de week niet zou worden opgestegen vanaf baan 25R?

Ten negende, waarom gaan de routes voor vertrek met noordelijke en noordwestelijke bestemming vanaf baan 20, dus Sterrebeek, opnieuw over gemeenten die reeds zwaar te verduren krijgt van de vertrekken

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

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

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

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

op startbaan 25R, met name Grimbergen, Strombeek, Meise en Wemmel?

Mijnheer de voorzitter, ik ga over tot mijn tweede reeks vragen over de infrastructuurwerken.

Ten eerste, wat is de stand van het onderzoek naar de installatie van een ILS op baan 07R? Waarom beweert BIAC dat de installatie van een ILS drie jaar duurt als het volgens de fabrikanten van een dergelijk systeem op 3 tot 6 maanden kan? Wanneer komt deze ILS er en zal dit het spreidingsplan beïnvloeden?

Ten tweede, hoever staat het met de studie en de plannen voor de aanleg van een taxibaan langs baan 07L en wat zal de kostprijs hiervan zijn? Wie zal dat betalen? Wat zal de impact hiervan zijn op het spreidingsplan?

Ten derde, hoever staat het met de studie en de plannen voor de aanpassing van baan 07L zelf? Is het de bedoeling om deze baan daadwerkelijk evenwijdig te maken met de 25L zodat deze baan tegelijk met de 25R kan worden gebruikt zowel voor landende als opstijgende bewegingen? Tegen wanneer kunnen de werken worden uitgevoerd? Werd reeds onderzocht wanneer deze baan kan worden verlengd in oostelijke richting en wat zal de impact daarvan zijn op het spreidingsplan?

Ik kom tot mijn vierde en laatste vraag, mijnheer de voorzitter. Ik denk dat ik uiterst beknopt ben geweest. Ik weet dat ik heel snel spreek en daardoor af en toe een steek laat vallen. Hoever staat het met de plannen voor de noodzakelijke en zolang aangekondigde proefdraailoods? Tegen wanneer zal BIAC deze uiteindelijk hebben gebouwd en waar zal die loods komen?

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, dit gaat over burgerluchtvaart. De snelheid van de F16 moeten wij niet halen. U hebt uw best gedaan.

13.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'arrêt de la Cour de cassation était attendu; je n'avais pas manqué de l'annoncer ici, en commission, à une autre époque. Tout juriste un peu averti savait que les arrêts des chambres flamandes de la cour d'appel étaient des arrêts audacieux sur le plan juridique, sans grand fondement. Nous avons donc la satisfaction de voir qu'avec un peu plus de prudence juridique, on se serait épargné bon nombre de difficultés politiques.

Comme l'a dit Mme Lalieux, il n'y a plus de fondement juridique à travailler dans ce dossier avec précipitation. La déclaration gouvernementale, je le rappelle, pose comme principe que le cadastre du bruit est un préalable à toute décision d'élaboration d'un plan, provisoire ou définitif, de répartition équitable des nuisances sonores.

Sur le plan juridique, que reste-t-il qui doit guider l'action du gouvernement? Outre l'arrêt de la Cour de cassation, il reste l'arrêt du Conseil d'Etat du 19 décembre 2003, qui a suspendu le plan du 3 décembre. A bien relire la motivation de cet arrêt, je mets au défi que ce soit de reprendre un plan équivalent à celui du 3 décembre sans subir les conséquences d'une nouvelle suspension de la part du

13.03 Olivier Maingain (MR): Het arrest van het Hof van cassatie was verwacht. Zoals mevrouw Lalieux heeft gezegd, was er geen enkele juridische grondslag meer die ertoe noopte om dat dossier inderhaast te behandelen. In de regeringsverklaring staat dat alvorens wordt beslist een plan uit te werken, er eerst een geluidskadaster moet komen. Op juridisch vlak moet de regering zich laten leiden door het arrest van het Hof van Cassatie, maar ook door het arrest van 19 december 2003 van de Raad van State. Men kan onmogelijk een soortgelijk plan als dat van 3 december uitwerken zonder dat de Raad van State opnieuw een schorsing uitspreekt.

Conseil d'Etat. En effet, toute la motivation de l'arrêt du Conseil d'Etat consiste à dire que "l'utilisation de la piste 02-20 de manière plus intensive porte atteinte à la sécurité, aux droits de l'environnement, au droit à la vie privée des riverains concernés par l'utilisation de cette piste". Puisque mon temps est bref, je ne reprendrai pas ici l'argumentation, mais il suffit de lire les pages 13 et 14 de l'arrêt du Conseil d'Etat. Inutile d'en dire beaucoup plus.

Je conclus en signalant deux choses importantes. Un, monsieur le ministre, vu la disparition de la menace de l'astreinte, reconnaissez-vous qu'il n'y a plus de fondement juridique à prendre un plan de dispersion maximale, comme vous l'avez qualifié jusqu'à présent, dans l'état actuel? Et qu'il y a lieu préalablement d'établir le cadastre du bruit à partir duquel on pourra objectiver les nuisances sonores subies par les riverains, que ce soit de la périphérie nord, de la périphérie est ou des 19 communes? Je n'oppose personne à qui que ce soit: je veux simplement que tout le monde soit traité de manière équitable sans arriver à créer de nouvelles concentrations sur certains quartiers.

Deux, si vous admettez en préalable le cadastre du bruit, acceptez-vous que la procédure d'élaboration de ce cadastre du bruit soit concertée avec les régions concernées? Et que ce n'est qu'après accord avec ces régions qu'on entamera la procédure d'élaboration du plan de répartition équitable des nuisances sonores dues au survol aérien, tant de jour que de nuit, de Bruxelles et de sa périphérie?

13.04 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, deux choses sont incontestablement claires dans ce dossier. Premièrement, M. le ministre a été sèchement rappelé à l'ordre vendredi. Deuxièmement, la méfiance est généralisée à son égard. Elle est généralisée au sein du gouvernement qui a décidé de mettre en place un groupe de travail pour vérifier – je cite un extrait d'un article du journal "Le Soir" - "qu'aucune nouvelle route aérienne n'a été subrepticement tracée". Elle est également généralisée au niveau des habitants qui ont nettement l'impression que le ministre veut favoriser une catégorie de population plutôt qu'une autre. Je ne dis pas que telle est son intention. Mais c'est, en tout cas, l'image qu'il a donnée à la population. Cette image a encore été renforcée par une lettre écrite aux seuls habitants néerlandophones d'une partie du nord de Bruxelles.

Pour le reste, c'est le brouillard total. On ne sait pas suivant quel schéma on vole aujourd'hui, quelles sont les routes qu'on utilise actuellement, quelles seront celles que l'on utilisera le 18 mars pour la nuit et le 18 avril pour le jour. On ne sait plus très bien non plus quelles sont les consignes qui ont été données en matière de vent. On a donc l'impression d'être dans le brouillard en matière de sécurité lors des atterrissages et décollages. On ne sait pas non plus – tout le monde y a fait allusion - où on en est avec l'exécution de l'indispensable cadastre du bruit.

Je voudrais donc vous poser quelques questions tout à fait précises, monsieur le ministre.

1. Quelles sont exactement les routes en vigueur ce 8 mars 2004? Autrement dit, suivant quel schéma de routes vole-t-on?

Tot slot wil ik twee vragen stellen. Erkent u dat er, nu de dreiging van een dwangsom wegvalt, geen enkele juridische grondslag meer is voor het uitwerken van een plan voor een maximale spreiding en dat eerst een geluidskadaster moet worden opgesteld? Ten tweede, als u ermee instemt dat eerst een geluidskadaster wordt opgesteld, aanvaardt u dan dat zulks in overleg met de betrokken gewesten gebeurt? En zal men pas nadat met die gewesten een akkoord wordt bereikt de procedure aanvatten voor het opstellen van een plan voor een billijke spreiding van de geluidshinder, zowel overdag als 's nachts, die door vluchten boven Brussel en de Brusselse rand wordt veroorzaakt?

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

Over de rest heerst de grootste onduidelijkheid.

Volgens welke routes wordt er heden, 8 maart gevlogen? Welke routes en veiligheidsvoorschriften zullen vanaf 18 maart voor de nachtvluchten en vanaf 18 april voor de dagvluchten gelden? De minister wilde immers op die data wijzigingen uitvoeren. Klopt het dat men in de loop van een maand tot driemaal toe de waarden van de windcomponenten die de opstijgen en landingsprocedures bepalen heeft aangepast? Wanneer zal men eindelijk de geluidsmeters installeren in Kraainem, Wezembeek, Sterrebeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Schaarbeek? Waarom heeft de minister zijn informatief schrijven

2. Quelles seront les routes et les consignes en vigueur, le 18 mars pour la nuit et le 18 avril pour le jour puisque le ministre comptait introduire des changements ces deux jours-là?
3. Est-il exact qu'en un mois, on ait changé à trois reprises les valeurs des composantes de vent qui régissent les procédures de décollage et d'atterrissage? On serait passé de 10 nœuds à 5 nœuds puis à 8 nœuds. Ces informations sont-elles exactes? En tout cas, il est grand temps que l'on cesse de jouer avec la vie des gens en changeant sans cesse les normes de sécurité.
4. Quand va-t-on enfin mettre en place les sonomètres à Kraainem, Wezembeek, Sterrebeek, Woluwe-Saint-Lambert et Schaarbeek, qui sont nécessaires pour le cadastre du bruit?
5. Pourquoi le ministre a-t-il écrit, pour les informer, aux seuls Flamands du nord de Bruxelles (Laeken, Neder-Over-Heembeek) et non aux autres citoyens?
6. Que faites-vous encore, monsieur le ministre, au sein du gouvernement?

13.05 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vertrekkende van het arrest van het Hof van Cassatie wilde ik zeggen dat ik mij iets minder droog zal uitdrukken. De droogte waarmee collega de Donnea zich net heeft uitgesproken omtrent uw positie is bijna aride. Ze is van een Sahel-droogte. Mijnheer de minister, in elk geval, het is zo dat het arrest van het Hof van Cassatie u het laatste drukkingmiddel heeft ontnomen om in de regering tot een snelle en aanvaardbare oplossing te komen voor de problematiek van de nachtvluchten. Dat is misschien de iets vochtigere bemerking die wij thans kunnen maken.

Mijnheer de voorzitter, ik zou eerst willen vaststellen dat er een aantal afwezigen zijn in dit debat. Ze hebben zich hierin op andere momenten met kennis en kunde gemengd. Ze wonen in de Noordrand. Ik smacht eigenlijk om de heer Bonte te zien in deze vergadering. Ik zie echter dat hij jammer genoeg verstek moet laten gaan.

Ik zou het eventjes willen hebben over de perceptie. In het mooi Nederlands noemen we dat zo veel droger "de schijn". De schijn wordt thans met een groot probleem geconfronteerd. De schijn, wat goed is voor de mensen verschildt immers van Gewest tot Gewest. Men heeft de noordelijke schijn, de centrale schijn en de zuidelijke schijn. De schijn van het zijn is hetgeen we nu allemaal meemaken.

In Vlaanderen hebben minister Anciaux en premier Verhofstadt de schijn doen ontstaan dat het regeerakkoord voorzag in een maximale spreiding en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee op een evenredige manier de last moest dragen. In Brussel leggen de MR en de PS de nadruk op de spreiding rekening houdend met de bevolkingsdichtheid en de noodzaak aan een voorafgaand geluidskadaster.

Ik kon mijn vreugde nauwelijks inhouden toen mevrouw Lalieux haar vraag stelde. In het Kamerreglement moet er een nieuw parlementair voorwerp worden ingevoerd, namelijk het zegebulletin. Mevrouw Lalieux en de heren Maingain en de Donnea hebben hier zegebulletins gebracht. "On l'a eu!". Ze hebben de minister vast.

Ik wil toch wel eventjes zeggen wat er in het regeerakkoord was

enkel tot de Vlamingen in de Noordrand en niet tot alle burgers gericht? Maakt u, mijnheer de minister, eigenlijk nog deel uit van deze regering?

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

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

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

afgesproken omtrent de spreiding van de nachtvluchten. We moeten dat weten, want anders kunnen we onmogelijk een goede discussie voeren. In het regeerakkoord staat op pagina 29 en volgende: "Wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer en meer bepaald de nachtvluchten neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt. Een precieze evaluatie zal gemaakt worden van de zones die overgevlogen worden – gemeente per gemeente en/of wijk per wijk in de gemeente – om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding. De geluidsimpact zal zone per zone geëvalueerd worden, die zullen op een objectieve manier beschreven zullen worden en volgens het principe van de billijke spreiding.

Onder billijke spreiding verstaat men onder meer een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zones die overvlogen worden en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landingspistes en opstijgpistes. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de veiligheid van de bevolking, met het luchtverkeer en met het beheer van de luchthaven".

Dat is duidelijk voor de Vlamingen onder ons: de Franstaligen hebben eigenlijk hun slag thuis gehaald, want in de regering is er geen afspraak gemaakt over de spreiding. Zoveel is duidelijk.

Mijnheer de minister, dat is natuurlijk het fundamentele probleem waarmee u wordt geconfronteerd.

In die tekst kon iedereen dan wel zijn gading vinden. Het was een beetje "chacun fait ce qui lui plaît". Het was heel duidelijk dat er geen akkoord was. Door het dwangsomarrest is de regering in de problemen gekomen.

Vandaag hernemen de Brusselaars dan ook hun lezing van het regeerakkoord. Ik heb het even voorgelezen, zonder haat en zonder vrees. Dat regeerakkoord botst natuurlijk volledig met de schijn en het verhaal dat in Vlaanderen was ontstaan. Eigenlijk zijn wij in de logica getreden van "mooie woorden, helaas zonder akkoorden".

Vice-eerste minister Onkelinx stelde - met haar temperament, tremolo's en timbre eigen - dat uw aanpassing van het spreidingsplan na het arrest van de Raad van State niet overlegd was in de regering. Dat hebben wij allemaal goed gehoord. Onze buis van Eustachius is een beetje ruimer geworden die ochtend. Volgens haar kon uw aanpassing gewoonweg niet doorgaan. Het verhaal was: "Cela ne passe pas".

Collega Maingain, voorzitter van een kartel van een meerderheidspartij, die afgelopen weekend in "La Libre Belgique" trouwens een bijzonder interessante mededeling heeft gedaan, is opgelucht. Ik denk dat het een beetje ingehouden vreugde is. Er staat namelijk het volgende:

"Olivier Maingain soulagé. Le président du FDF, Olivier Maingain, a dit avoir pris acte de la décision du comité ministériel restreint de suspendre la dernière version du plan Anciaux et de mettre en place un groupe de travail chargé de donner suite à la déclaration

texte de l'accord de gouvernement était suffisamment vague pour que chacun s'y retrouve. Mais à la suite de l'arrêt qui lui a infligé une astreinte, le gouvernement s'est vite retrouvé en difficulté.

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

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

Et M. Maingain, s'exprimant dans les colonnes de "La Libre Belgique" le 6 mars 2004, s'est dit soulagé. Il a pris acte de la décision du cabinet restreint suspendant la dernière version du plan du ministre. Un groupe de travail va être chargé de la mise en œuvre de l'accord de gouvernement, ce qui doit lui faire plaisir à entendre.

gouvernementale."

Hij geeft nog een andere verklaring, weliswaar in dezelfde krant maar op een andere plaats, die volgens mij nog meer impact heeft, met name: "Je reste particulièrement méfiant à l'égard du ministre Anciaux." Als waardeoordeel kan dat natuurlijk tellen.

Dus, de heer Maingain heeft akte genomen van de beslissing van de kern, waarbij de jongste versie van uw plan wordt opgeschort en waarbij een werkgroep belast wordt met de uitvoering van het regeerakkoord. In elk geval gaat uw vlieger niet meer op, mijnheer de minister, maar de vraag is natuurlijk: waar staan wij vandaag? De datum is al gevallen bij andere interpellanten. Waar staan wij vandaag, de maandag na die vrijdag waarop de Ministerraad een eerste minister heeft gezien die als enige een toelichting kwam geven? U mocht tijdens die vergadering in de coulissen blijven. De eerste minister zei dat er een werkgroep is opgericht en dat in de loop van de maand maart een nieuw voorlopig plan, of een voorlopig nieuw plan, moet worden voorgelegd. Hij heeft het volgende gezegd. Ik citeer.

"Le gouvernement va maintenant pouvoir travailler à une répartition équilibrée des charges de bruit sans aller jusqu'aux dispersions absurdes imposées jusque là par l'arrêt de la cour d'appel".

Het is dus duidelijk dat eigenlijk niemand in de regering nog echt goed weet waarover het gaat.

Voor ons is het echter duidelijk dat het uiteraard de Vlamingen in de regering zijn die door de knieën zijn gegaan voor de eisen van de Franstaligen. Brussel zal niet meer geluidslast moeten dragen, wat men daarover ook heeft mogen beweren. De last wordt verdeeld tussen de Oost- en de Noordrand en dat is natuurlijk een gigantische verantwoordelijkheid van u, mijnheer de minister, - ik zeg dat zonder tremolo's - en van de eerste minister als Vlamingen in de regering. De Vlamingen in de verschillende randen worden tegen mekaar uitgespeeld en dat is allesbehalve een fraai schouwspel.

Als tacticus en niet zozeer als strateeg weet u natuurlijk wat er zal komen en u heeft een herderlijk schrijven gericht, gedateerd op 2 maart 2004, aan bepaalde inwoners van bepaalde wijken van Brussel, Neder-over-Heembeek en Laken. U bent natuurlijk kandidaat voor het Vlaams Parlement voor het kiesgebied Brussel. Uit die brief blijkt heel duidelijk dat de Noord- en de Oostrand het wel mogen vergeten.

Wij blijven voorstander van een maximale spreiding. Het probleem van de Noordrand en van de hele regio is een probleem dat door paarsgroen werd gecreëerd door te opteren voor de concentratie op die Noordrand. Vandaag moet de regering de problemen aanpakken die ze zelf heeft gecreëerd. De mensen merken dat, mijnheer de minister. Het is niet goed voor de bevolking, het is niet goed voor de Vlamingen, het is niet goed voor de socialist en evenmin voor uw sp.a-spirit-kartel.

Ik heb drie vragen. Ten eerste, bent u nog belast met dit dossier? Dit is eigenlijk een verlengstuk van de vraag die in de taal van Molière werd gesteld. Bent u binnen de regering nog verantwoordelijk voor dit dossier of is er een interkabinettenwerkgroep die het commando heeft

En attendant, il continue d'exprimer sa méfiance envers M. Anciaux.

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

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

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

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

overgenomen? Zal die interkabinettenwerkgroep beslissen? Zo ja, wie zit die interkabinettenwerkgroep voor?

Ik zal het kort hebben over de veiligheidsproblematiek, ondanks het feit dat die problematiek het eerste is wat ons zou moeten bezighouden. Zijn, ingevolge de veranderde situatie, alle veiligheidsinstructies aan Belgcontrol doorgegeven? Dit is een organisatie die niet alleen in België werkt. Wij weten allemaal over welke raids Belgocontrol verantwoordelijkheid draagt. Is men daar reeds bij machte om die aanpassingen door te voeren? Belgocontrol heeft drie maanden of honderd werkdagen nodig om de gewijzigde procedures voor het opstijgen, landen, aanvliegen en verspreiden, te implementeren. Wat zullen de reacties zijn van de piloten?

Ik kom dan tot de derde cluster van vragen. Hoe zult u het dossier oplossen? Wat stelt u vandaag concreet voor? Verbindt u uw persoonlijk lot aan uw vooropgestelde oplossingen en aan de realisatie ervan? Dat is het belangrijkste. Legt u uw eigen politieke lot in de weegschaal? De commissie verdient hierop een antwoord. Die antwoorden moeten er komen tussen 18 maart en 18 april want dat heeft u zelf aangekondigd.

Op 18 april zal hoe dan ook de klok luiden.

Ten slotte, wat als er zich een ongeval voordoet? Die kans is minimaal en het doet zich hopelijk nooit voor, maar wat als er zich een ongeval voordoet naar aanleiding van de onduidelijkheid die is ontstaan?

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

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

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

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

De **voorzitter**: In afwachting van mevrouw Milquet geef ik het woord aan de heer Cortois.

13.06 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer bondig zijn. Ik ben het eens met mevrouw Lalieux als zij zegt dat uiteindelijk het Hof van Cassatie misschien de juiste beslissing heeft genomen, mijnheer de minister. Het is inderdaad nogal duidelijk dat de oplossing moet komen vanuit de politiek en niet vanuit de rechtbank. Daarover zijn we het volkomen eens.

Mijnheer de minister, in het regeringsplan – tenzij men dit op een andere manier wenst te lezen – werd de concentratiegedachte, die blijkbaar geen goede oplossing was, verlaten en zijn we nu op de piste van de spreiding beland. Ik noteer dat tot nu toe nog niemand heeft gezegd dat die spreidingsgedachte geen goede oplossing is, tenzij daar in tweede instantie een andere gedachte achter schuilgaat, dat ze mogen vliegen waar ze willen als het maar niet over zijn eigen grondgebied is. Ik zou het erg vinden, mijnheer de minister, mocht men in een federale Kamer op deze manier verder blijven redeneren. Vandaar mijn nogal fundamentele vraag vanuit de VLD, ook aan de collega's. Blijft u zich houden aan het spreidingsplan? Hebt u op dat vlak de nodige waarborgen met betrekking tot de veiligheid? Ik kan het mij moeilijk anders indenken.

Het is nogal evident dat bij een goede, maximale spreiding – dat wil ik toch eens duidelijk zeggen – de solidariteit in alle Gewesten, zowel het Vlaams als het Brussels Gewest, moet spelen. Als men het

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

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

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

anders wenst, moet men dat zeggen en moet men niet afkomen met allerhande argumenten die met de grond van de zaak niets te maken hebben. Is men vanuit Brussel bereid nog een stuk solidariteit op te brengen voor een luchthaven die er voor een groot gedeelte ook is voor de Brusselse agglomeratie of wenst u dat alles naar de Oostrand en de Noordrand gaat? Dat is de vraag. Bent u nog in staat, mijnheer de Donnea – ik richt mij in het bijzonder tot u – om een stuk federale solidariteit en loyaliteit op te brengen of laat u zich meeslepen door de electorale periode waarin we nu vertoeven?

Ik richt mij tot de collega's van de meerderheid. Eigenlijk hebt u gelijk als u zegt dat dit dossier niet door een rechter moet worden opgelost. Dat is nogal evident. Het moet dus door de regering worden opgelost en in de regering is daarvoor een bevoegde minister aangesteld. Ik zou ervoor willen pleiten, mijnheer de minister, dat u ons vandaag nog eens klaar en duidelijk zegt wat uw standpunt is. Ik voeg er vanuit de VLD aan toe dat ook voor ons een maximale, billijke spreiding die alle omwonenden rond de luchthaven op eenzelfde manier treft, het uiteindelijke doel moet zijn.

Ik voeg er nog aan toe dat ik toch een beetje ontgoocheld ben dat, ook vanuit de PS, in heel dat dossier op geen enkel moment de problematiek van de tewerkstelling en de nodige zuurstof voor de luchthaven aan bod is gekomen, tenzij ik dat niet heb gehoord.

Blijkbaar speelt het element van de werkgelegenheid op dit ogenblik geen rol. Ik betreur dit.

Mijnheer de minister, bij elke beoordeling van uw initiatieven zal de VLD rekening houden met de kwaliteit van de leefomgeving van alle omwonenden, die op dezelfde wijze moeten worden behandeld. Bovendien zullen we rekening houden met de gevolgen op het vlak van de werkgelegenheid. Ten slotte zullen we evalueren of u de billijke spreiding zo goed als mogelijk realiseert. Voor de VLD zal die spreiding altijd een dynamisch gegeven blijven, omdat er - gelukkig maar zou ik zeggen - zowel in het verkeer als in de technologie en de exploitatie van een dergelijk geheel steeds nieuwe elementen naar voren komen.

13.07 Marie Nagy (ECOLO): Effectivement, l'arrêt de la Cour de cassation était tout à fait prévisible, dans la mesure où il y avait une injonction faite au gouvernement par un tribunal, dans laquelle on ordonnait pratiquement la politique à réaliser et non l'objectif à remplir, l'objectif étant, je pense, une réduction des nuisances sonores pour les habitants survolés et non le fait de dire que cela doit se faire de telle ou telle manière. C'est un jugement qui était relativement prévisible mais qui va induire une série de questions, la principale étant de savoir où nous en sommes actuellement.

Quelle a été la décision du vendredi 5 mars en ce qui concerne les plans de vol? Y a-t-il suspension du plan que vous avez adopté? Y aura-t-il à la date dite une réorganisation des routes choisies? En résumé, je le répète, j'aimerais savoir quelle est la situation actuelle.

Le 27 février, anticipant la décision de la Cour de cassation, vous avez présenté une série d'études qu'il est intéressant de consulter. En effet, dans les documents que vous avez distribués on peut notamment lire: "Eurocontrol déplore de façon explicite

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

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

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

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

In de studies die u al op 27 februari voorstelde, staat te lezen dat Eurocontrol de toename van het aantal vereiste criteria voor de keuze van de pistes en de

l'accroissement du nombre de critères entrant en ligne de compte dans le choix des pistes ainsi que les changements opérationnels requis". D'après Eurocontrol que vous citez, cela ne peut faire qu'accroître la complexité d'utilisation de l'espace aérien. Vous savez bien que complexité et sécurité ne font vraiment pas bon ménage en matière de transport aérien.

Monsieur le ministre, êtes-vous conscient de l'importance et de la complexité des opérations pour la sécurité? L'avertissement que vous lance Eurocontrol à cet égard ne devrait-il pas vous inciter à remettre en question fondamentalement votre politique actuelle? Par ailleurs, je relève que, dans les mêmes documents, Sofreavia vous conseille d'écarter les trajectoires de vol autant que possible du site Seveso. D'où ma question: vous obstinez-vous à maintenir celles qui frôlent quotidiennement ce site, à commencer par la route Onkelinx adoptée par le gouvernement précédent en mai 2003, qui traverse chaque nuit Bruxelles de part en part?

Enfin, en ce qui concerne le cadastre du bruit, on trouve dans ces documents quelque chose d'inquiétant. Dans les éléments de départ, vous indiquez vouloir évaluer le bruit nocturne sur la base des moyennes. Or, vous savez que ce qui réveille les gens, ce ne sont pas des moyennes mais des pics. En conséquence, ce qu'il est important de mesurer, c'est la gêne de l'habitant survolé en termes de pics et pas de moyennes. Si votre cadastre - qui semble être l'alibi pour faire passer la déclaration de majorité - se base sur des moyennes, on est mal parti.

Enfin, je souhaiterais quand même dire que la déclaration du gouvernement indique effectivement qu'il faut une répartition équitable. Aujourd'hui, le premier ministre dit qu'il ne faut pas une dispersion à tout cran; il faut une répartition équitable.

Monsieur le ministre, cela ne veut rien dire! En fait, comment procède-t-on dans les aéroports dans le monde, en général, et en Europe en particulier? On détermine une volonté qui se trouve d'ailleurs dans notre droit puisque les arrêtés existent pour éviter le survol des villes et des zones les plus densément peuplées. Au départ, dans la mesure du possible, on tente d'établir des routes dont l'impact, en cas d'accident, par exemple, et le danger qu'elles représentent au sol soient le plus limité possible. Que ce soit en région bruxelloise ou dans sa périphérie, une politique durable pour l'aéroport de Zaventem devrait conduire à la réflexion concernant un survol minimum des zones les plus densément habitées et à l'établissement des routes en fonction de ce critère-là et en fonction de la direction des vents, deux éléments qui garantissent la sécurité et la prise du moins de risques possible. Cette façon d'agir vous permettrait également de remplir une condition qui figure dans la déclaration et que vous avez dit avoir abandonnée, à savoir la création d'un fonds en vue de permettre aux riverains les plus proches de l'aéroport d'avoir une réduction des nuisances "à l'oreiller" - si j'ose dire - via les programmes d'isolation.

Je termine ici parce qu'il me semble que mes collègues ont déjà posé de nombreuses questions et que je suis vraiment impatiente de vous entendre répondre!

Le **président**: Mme Milquet (question n° 1989) s'étant fait excuser, tous les groupes inscrits sont

opérationnelles keuzes betreft, omdat het gebruik van het luchtruim er alleen maar complexer op wordt. Zet de door Eurocontrol geuite waarschuwing u er niet toe aan uw beleid te herzien? In hetzelfde document raadt men u aan de vluchtroutes verder van de Seveso-site te verwijderen. Waarom blijft u er aan vasthouden, te beginnen met de Onkelinx-route?

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

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

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

intervenues. Je donne donc la parole au gouvernement.

13.08 **Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, ik zal in eerste instantie antwoorden op alle vragen die mij vooraf werden meegedeeld en daarna in de mij resterende tijd proberen te antwoorden op de bijkomende vragen.

Ik begin met de vraag van mevrouw Lalieux.

Notre collègue a dit que la décision du 24 décembre 2003 sur les normes de vent serait une violation de l'arrêt du Conseil d'Etat. Ce n'est pas du tout vrai. La décision faisait suite à l'arrêt du Conseil d'Etat qui avait suspendu la décision du Conseil des ministres du 3 décembre 2003 parce que la sécurité de l'utilisation de la piste 20/02 n'était pas garantie. C'est pour assurer la sécurité de l'utilisation de chaque piste que j'avais demandé au directeur général de faire publier des normes de vent, comme recommandé par l'organisation internationale de l'aviation civile (ICAO). Ces recommandations sont de 15 nœuds pour le vent latéral et de 5 nœuds pour le vent de dos. En guise de comparaison, les composantes de vent sont actuellement de 25 nœuds pour le vent latéral et de 10 nœuds pour le vent de dos, soit des limites beaucoup plus élevées que les recommandations de l'ICAO.

La décision du 24 décembre 2003 appliquait ces recommandations à toutes les pistes de l'aéroport pour des raisons de sécurité. Ainsi, le Conseil d'Etat n'avait aucune raison de mettre en doute l'utilisation des pistes à l'aéroport. Je tiens à faire remarquer que la décision prévoit aussi d'autres conditions météorologiques, telles que la visibilité. Elle stipulait également que chaque pilote pouvait, pour des raisons de sécurité, demander un changement de piste s'il croyait ne pas pouvoir décoller ou atterrir de manière sûre. Le pilote avait toujours la responsabilité finale.

Cette décision devait avoir pour conséquence d'augmenter la sécurité autour de l'aéroport de Bruxelles-National et donc des riverains. Je ne crois pas que quelqu'un puisse faire des objections contre cette affirmation. Un deuxième avantage se situait au niveau des nuisances sonores: plus le vent de dos est faible, plus les nuisances sonores diminuent. Il faut savoir que les composantes de vent étaient limitées à 15 nœuds de vent latéral et 8 nœuds de vent de dos avant le mois de juin 2003. Ces composantes ont été augmentées à la demande de compagnies aériennes – et non pas des pilotes –, en juin 2003, pour atteindre 25 nœuds de vent latéral et 10 nœuds de vent de dos, sans aucune analyse de la sécurité. L'association représentative des pilotes a critiqué à plusieurs reprises les limites ainsi fixées pour des raisons de sécurité.

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

Suite à la séance du Conseil d'Etat du 12 février 2004, le directeur général de la DGTA a été obligé de modifier à nouveau les normes de vent. La modification porte sur le vent de dos relevé à 8 nœuds, ce

13.08 **Bert Anciaux, ministre:** Je répondrai d'abord aux questions qui m'ont été communiquées préalablement.

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

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

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

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

Na de zitting van de Raad van State van 12 februari 2004 was de

qui correspond à la situation existant avant le 13 juin 2003. Toutefois, cette décision reproduisant la situation antérieure – dans laquelle aucun problème de sécurité ni de capacité n'avait été constaté – rencontre les exigences de sécurité. Je refuse de prendre des risques lorsqu'il s'agit de la sécurité des riverains ou des passagers.

Ik kom tot de vragen van de heer Laeremans. Ten eerste, indien geïnteresseerde kamerleden dat wensen, kunnen zij de studies in detail bekijken op de website. Ik ben uiteraard bereid deze studies ter beschikking te stellen van de commissieleden.

Op de website kunnen in elk geval reeds een aantal gegevens worden ingekeken inzake de geluidshinder die gemeente per gemeente werd berekend en inzake het aantal vluchten dat werd gebruikt voor elke route. Er staat op de website ook een vergelijking tussen de huidige en de toekomstige situatie. De studies betreffende de impact op de gezondheid, het leefmilieu en het risico voor derden zullen eveneens op dezelfde wijze ter beschikking zijn.

De gegevens voor de studie betreffen de trafiek van 2003 die werd geëxtrapoleerd naar 2004 - personenvervoer +2% en cargo +8% - en die dan wordt herverdeeld volgens het scenario A34 van het spreidingsplan. Dit wil zeggen rekening houdend met de verwachte samenstelling van de vloot en de verdeling via route- en baangebruik zoals vooropgesteld.

Collega's, teneinde een betere spreiding te bekomen, werd de opdracht gegeven om vanaf baan 25R naar rechts af te draaien op 700 voet. Om redenen van go around, de zogenaamde overshoot - ik heb dat hier al ooit uitgelegd - en route design - dat zijn obstakels - zijn er routes die op 1.700 voet hun afdraaipunt hebben.

Bij de vertrekken vanaf de 25R wordt als algemene regel gevlogen volgens bestemming, namelijk de vluchten naar het westen en het noorden draaien af naar rechts, die naar het zuiden en het oosten naar links. Dit wil zeggen dat er op hetzelfde moment slechts één procedure de baan met een exitpunt verbindt. Dit principe verklaart ook dat indien er slechts één exitpunt bestaat, zoals bijvoorbeeld Chièvres voor Frankrijk, het operationeel onmogelijk is deze route te splitsen. Een tweede reden om deze route niet te splitsen, is dat er verschillende routes naar Chièvres zijn die worden toegepast naargelang het tijdstip, zoals tijdens het weekend, de weekdays, dag en nacht. Wat de nachtvluchten met bestemming Chièvres met een quota count groter dan 4 betreft, maken deze nog steeds een bocht naar rechts in overeenstemming met het regeerakkoord van 10 juli 2003 en het akkoord van 24 januari 2003 van de vorige regering. De procedure Chièvres CD werd destijds ontworpen om het overvliegen van het centrum van Brussel en dus het kanaalgebied te vermijden. Er is dus geen reden om deze route op te splitsen.

De meest zuidelijke van de noordelijke routes is nu de Denut 2C. Die blijft echter uit de buurt van het koninklijk paleis. Wat de Chièvres betreft, zal in het weekend de Chabert-route en tijdens de week de ringroute worden gevlogen.

De impact van het spreidingsplan op het vlak van de geluidshinder

directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart genoodzaakt de normen inzake windkracht en -richting opnieuw te wijzigen, wat neerkomt op een teruggang naar de situatie van vóór 13 juni 2003.

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

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

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

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

wordt gemeente per gemeente berekend.

Het opgemaakte geluidskadaster toont aan dat de gemiddelde geluidsbelasting voor de nacht daalt, zowel wat het aantal omwonenden als wat de ernst van de hinder betreft. Wanneer in drukke periodes van andere banen dan baan 25R moet worden opgestegen ontstaan er wel degelijk capaciteitsproblemen die resulteren in vertragingen bij zowel het landen als het opstijgen. Doordat gelukkig niet de hele dag de maximumcapaciteit gevraagd wordt, kunnen in de daluren de vertragingen ingelopen worden. De vertrekken naar noordelijke en noordwestelijke bestemmingen vanaf baan 20 die in de plaats komen van vertrekken vanaf baan 25 volgen inderdaad dezelfde route als voorheen maar het grote verschil, geachte heer Laeremans, is natuurlijk dat bij vertrekken vanaf baan 20 ten opzichte van baan 25 de vliegtuigen zich reeds op een veel grotere hoogte bevinden wanneer zij Grimbergen, Strombeek, Meise of Wemmel overvliegen, waardoor de veroorzaakte hinder fel verminderd is.

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

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

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

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

13.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Waarom precies daar? Waarom kan dat niet elders?

13.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Pourquoi survole-t-on précisément ces communes?

13.10 Minister Bert Anciaux: Dat geldt overal, natuurlijk. Wanneer men van een andere piste vertrekt, verschilt de afstand natuurlijk naargelang van waar men heen vliegt.

13.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Waarom moet u opnieuw Grimbergen en Meise uitkiezen om ze daarover te laten vliegen? Die hebben het al zwaar te verduren.

13.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ces communes pâtissent déjà considérablement des nuisances sonores?

13.12 Minister Bert Anciaux: Waarde collega, dat zijn natuurlijk vliegtuigen die die kant uit moeten. Ik wil ze perfect via Moskou sturen om naar Amerika te vliegen maar dat is niet echt mijn bevoegdheid. In deze moet ik ze laten vliegen naar de exit points in de richting van Amerika, van het noorden, of van Groot-Brittannië.

13.10 Bert Anciaux, ministre: Les avions doivent emprunter cette direction lorsque leurs destinations se situent en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis.

13.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat kan veel meer westwaarts evengoed, hoor.

13.14 Minister **Bert Anciaux**: Nee, dat kan niet. Maar dat is een technische discussie, voorzitter. Dat kan niet, want daar is er een dalende autostrade. Ik heb dat al eens in detail uitgelegd: in het westen is er de facto een dalende autostrade.

Ik kom tot uw tweede vraag. Vorig jaar reeds heb ik Belgocontrol de opdracht gegeven een studie uit te voeren inzake de opwaardering van de installaties en de infrastructuur op de luchthaven. Alle aspecten zijn daarin opgenomen: financiële aspecten, milieuaspecten, operationele, technische, bouwkundige aspecten, en dergelijke meer. Die studie zal deze week beëindigd zijn. Volgende week zal ik in detail op de hoogte gebracht worden van de resultaten. Zeer recent is dan ook een werkgroep samengesteld die bestaat uit vertegenwoordigers van Belgocontrol, BIAC, het DGLV en de kabinetten van de betrokken ministers, om eventuele plaatsing van ILS – het landingssysteem – op baan 07R te onderzoeken. Ik kan nu reeds zeggen dat die installatie van ILS inderdaad een periode van 3 tot 6 maanden in beslag neemt maar de goede werking hangt af van de omgeving. Daar het onverantwoord zou zijn zo'n dure uitrusting te installeren als achteraf blijkt dat door de omgevingsfactoren ILS onbruikbaar is, moet er eerst een haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd. Bovendien moet men ook onderzoeken welke implicaties de plaatsing van ILS op het spreidingsplan en dus ook op de spreiding van het luchtverkeer zou kunnen teweegbrengen. U merkt op dat zo'n studie opnieuw een groot aantal opties creëert. Hoewel mijn collega van Overheidsbedrijven verantwoordelijk is voor de investeringen in de luchthaven zelf en op de banen, kan ik u medelen dat reeds de eerste stappen zijn gezet voor de verwezenlijking van die studies.

De uitvoering van deze projecten biedt mogelijkheden om het spreidingsplan te verfijnen en een nog optimalere spreiding te verkrijgen. Daarover is er echter nog geen regeringsbeslissing.

Ik kom tot de laatste vraag. Hoewel ook hiervoor mijn collega van Overheidsbedrijven bevoegd is, dient er opgemerkt te worden dat er sinds het Sabena-faillissement veel minder aan proefdraaien wordt gedaan in de burgerluchtvaart. Het grondlawaaï dat wordt veroorzaakt door deze activiteit is dan ook sterk verminderd. Recent zijn op mijn verzoek enkele geluidsmetingen uitgevoerd door BIAC om de hinder van het proefdraaien van de 15^{de} Wing in kaart te brengen. Deze resultaten zullen ook beschikbaar zijn en aanleiding geven tot het zoeken naar de beste plaats op de site om aan proefdraaien te doen. Er is ook een akkoord om dit te doen.

Ik kom nu tot de vragen van de heer Maingain.

En guise de réponse à la remarque selon laquelle je ne respecterais pas les décisions du Conseil des ministres et que je jouerais cavalier seul, je répète encore une fois que le Conseil des ministres du 16 janvier 2004 a confirmé que le ministre de la Mobilité doit prendre des mesures nécessaires à la réalisation d'une répartition équitable des nuisances sonores.

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

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

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

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

De Ministerraad van 16 januari 2004 bevestigde dat de minister van Mobiliteit de nodige maatregelen moet nemen met het oog op een billijke spreiding van de geluidshinder. Ik heb dus niet

Dans le cadre de cette mission, et portant le mandat de son exécution, j'ai le pouvoir de décision et le devoir de prendre des décisions nécessaires. Le moment d'une décision se justifie. D'une part, par les impératifs du délai de publication à l'AIP (Aeronautical Information Publication for Belgium). D'autre part, par la réception des rapports de différentes études d'impact du plan de dispersion au sujet de la sécurité et des nuisances sonores, qui avaient été commandées.

Cette décision n'a pas été prise dans la précipitation. Mais elle résulte, en toute connaissance de cause, de l'étude d'impact environnemental de la dispersion ou de la répartition des nuisances sonores du trafic aérien de et vers Bruxelles-Nord - rédigée par le bureau d'étude "Resource Analysis" -, du cadastre de bruit réalisé par la KUL en collaboration avec le bureau AAC, des "safety cases" pour les nouvelles procédures - que l'on doit à Belgocontrol -, de l'analyse des risques aux tiers due à SOFREAVIA, et, enfin, de l'étude du Pr. Lieven Annemans de l'université de Gand: "Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten". Ces études ont permis de répondre point par point aux critiques du Conseil d'Etat.

Monsieur Maingain, vous m'avez aussi demandé de parler des conséquences principales en termes de nuisances sonores. Première conséquence: je suis content de pouvoir annoncer que moins d'habitants seront fortement incommodés pendant la nuit par le caractère grave des nuisances. Une deuxième conséquence est qu'une répartition plus équitable est réalisée malgré toutes les contraintes, restrictions et limitations.

Les conséquences sont détaillées commune par commune dans le rapport de la KUL du Pr. Thoen, disponible sur le website.

Sur la question relative aux modifications apportées par ce plan, je peux indiquer que le plan a été modifié d'une façon différente, en fait, d'une manière qui répond mieux aux arguments du Conseil d'Etat et qui respecte toujours l'accord de gouvernement. La seule modification concerne les composantes de vent qui, je veux le souligner à nouveau, ne sont pas directement liées au plan de dispersion ou au plan de répartition. Mais j'ai débuté ma réponse avec une explication détaillée au sujet des normes de vent et je pense que cela suffit à ce sujet.

Quant à la question de M. de Donnea, afin d'évaluer le plan de dispersion, un cadastre de bruit a été établi par la KUL Leuven pour les années 2002, 2003 - sur la base de la période représentative du mois d'août - et pour le plan de dispersion futur, donc pour l'année 2004. Différents indicateurs de bruit - L-night, L-den, fréquence de dépassement de 70 dB pendant la nuit et le jour - sont calculés. Cela permet de comparer le nombre d'habitants et la superficie par commune, et déterminés pour chaque indicateur.

Il existe différentes contraintes qui empêchent une dispersion totale des vols, telles que la position et la disponibilité des pistes, les performances des aéronefs et les règles de l'air. Le plan permet une répartition maximale en tenant compte de ces contraintes.

Le renforcement des compétences de l'inspection aéronautique en

alleen de bevoegdheid, maar ook de plicht maatregelen te nemen. Twee factoren spelen een rol in het ogenblik waarop die beslissing werd genomen: enerzijds was er de dwingende termijn voor de publicatie van de AIP (Aeronautical Information Publication for Belgium), anderzijds ontvingen we de verslagen van de verschillende effectenstudies inzake de veiligheid en de geluidshinder van het spreidingsplan.

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

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

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

Om op de vraag van de heer de Donnea te antwoorden: de KUL heeft een geluidskadaster

matière de contrôle des procédures est en cours. Cela exige néanmoins du temps, en raison de la complexité technique et des développements juridiques nécessaires.

Le gradient de montée minimale requis a été augmenté de 4 à 7% par publication aux AIP. Cette disposition, de même que la limitation de vitesse, entrera en vigueur le 15 avril 2004. Le recul de 300 mètres du seuil pour la piste de décollage 25R prévu par l'accord gouvernemental a été réalisé dans les plus brefs délais par NOTAM et par publication AIP.

Les critères d'isolation acoustique avaient été adoptés pour une logique de concentration des vols. La dispersion nécessitera une toute nouvelle réflexion au sujet du programme d'isolation.

Nous disposons aujourd'hui de plus d'informations qu'auparavant. Toutefois, les données disponibles ne nous permettent pas encore de prendre de décision en la matière.

J'en viens maintenant aux questions de MM. De Crem et Cortois et de Mme Nagy.

A la suite de l'arrêt de la Cour de cassation, le pouvoir exécutif a retrouvé sa liberté de choix de politique. Dès lors, nous ne sommes plus, aujourd'hui, sous la contrainte de remédier au problème des nuisances aériennes par une formule imposée consistant en la dispersion des vols de et vers l'aéroport de Bruxelles-National.

Le gouvernement a décidé le concept de dispersion et de répartition dans la déclaration gouvernementale. Par conséquent, je continuerai à suivre la ligne politique de ces derniers mois et derniers jours.

opgemaakt voor 2002-2003 en voor 2004, op basis van diverse indicatoren.

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

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

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

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

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

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

Er zijn geen redenen om aan te nemen dat zou worden afgeweken van de strategie van de spreiding en bijgevolg van de continuïteit in het beleid van de jongste maanden. Er werd immers in de regering

Il ne sera pas dérogé à la stratégie de la dispersion. Je continuerai, en concertation avec le gouverne-

afgesproken om de vluchten beter te laten uitwaaiëren en zo de hinder zoveel mogelijk te spreiden. Ik zal dan ook blijven streven naar een evenwichtige en billijke verdeling van de lasten.

Het enige gevolg van het arrest van het Hof van Cassatie is dat de uitvoerende macht haar bewegings- of beleidsvrijheid volkomen behoudt.

Dames en heren, de beslissingen van zaterdag 28 februari 2004 waren geenszins gebaseerd op de arresten van het hof van beroep. Integendeel, niettegenstaande de opgelegde dwangsommen hebben we drieëneenhalve maand de tijd genomen om de nodige studies te hebben en te laten uitvoeren die nuttig en noodzakelijk waren bij de uitwerking en de uitvoering van een veilige en goede beslissing.

Ik zal, zoals reeds vroeger meermaals meegedeeld, het regeringsplan betreffende de spreiding consequent uitvoeren.

Ik zal nu antwoorden op de vraag van mevrouw Nagy.

J'ai déjà répondu à vos première et troisième questions dans les réponses précédentes.

Il convient de constater que la conception de la nouvelle procédure de décollage avec virage à droite à 700 pieds et pente de montée à 7% permet d'écarter largement de ce site Seveso la plus grande partie du trafic. En outre, avec la répartition des départs sur les différentes pistes, le volume de trafic est en forte diminution dans cette zone, ce qui contribue favorablement à la sécurité routière. C'est une des conclusions mentionnées dans l'étude "analyse de risque aux tiers" réalisée par SOFREAVIA.

Le paramètre proposé par l'OMS est le niveau sur l'oreille qui ne dépasse pas les 45 dB(A) L_{max} plus de 10 à 15 fois par nuit. Conformément au conseil de l'OMS, j'ai demandé à la KUL de calculer également, en plus des autres paramètres le contour de fréquence de 70 dB(A). Ce contour indique le nombre de fois où le bruit dépasse le niveau de 70 dB(A) pendant la nuit. Il montre que le nombre de nuits où les dépassements sont plus fréquents que 10 à 15 fois va fortement diminuer.

Voorzitter, ik geef nog enkele antwoorden op bijkomende vragen. Ik heb steeds van in den beginne een rechtvaardige spreiding voor ogen gehad en nooit, op welke wijze dan ook, heb ik gepoogd om één zone of één bevolkingsgroep voor te trekken. Ik begrijp dat ik woensdag zal worden ondervraagd over mijn brief. Het is louter en alleen omdat het niet mag, dat er geen andere brieven vertrekken. Het was natuurlijk de bedoeling om ook naar andere zones brieven te sturen. Ik heb begrepen dat het niet mag.

Wat het geluidskadaster betreft, op drie december is er een politiek

ment, à rechercher une répartition équilibrée et équitable des nuisances.

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

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

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

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

Le cadastre du bruit est une donnée qui évolue. Le 3

akkoord bereikt over wat een geluidskadaster inhield. In een geluidskadaster, dat een evolutief karakter heeft en gebaseerd is op de bevolkingscijfers en de oppervlakte gemeente per gemeente, worden de geluidscontouren bepaald van de L-night en de L-den - de gemiddelde nacht en de gemiddelde day, evening en night samen, en vindt men twee geluidskaarten terug, plus een kaart met de frequentiecontouren, zowel voor de dag als voor de nacht. Dat gebeurt op basis van het bevolkingsaantal gemeente per gemeente en op basis van de oppervlakte gemeente per gemeente. Het is een evolutief gegeven, omdat er in de loop van de volgende maanden op basis van deze berekeningen metingen moeten gebeuren op het terrein. Die moeten tegen het einde van het jaar leiden tot een evaluatie van de situatie. Dat was van bij de eerste minuut reeds afgesproken, precies met het oog op een bijsturing indien er onvolmaaktheden worden vastgesteld.

De bevolkingcijfers tellen vanzelfsprekend mee. Ik stel ook vast dat op basis van de huidige onderzoeken het aantal mensen dat hinder zal ondervinden gedurende de nacht, ook drastisch afneemt. Wanneer ik daar misschien één punt aan mag toevoegen, de billijke spreiding die ik voorsta, heeft tot gevolg dat het aantal gehinderden in Brussel 's nacht drastisch vermindert, waardoor er eigenlijk nagenoeg geen meer resten, en dat er ook in Vlaanderen een drastische vermindering is. Aangezien het aantal gehinderden in Vlaanderen groter was, blijven er na de spreiding nog altijd personen over die gehinderd worden. Dat kan ook moeilijk anders, gelet op de nabijheid van de pistes.

Wat de Ministerraad van 5 maart betreft, voor alle duidelijkheid, er is een werkgroep die louter en alleen de bedoeling heeft om te bevestigen dat alle beslissingen die ik heb genomen op zaterdag 28 februari 2004, conform de beslissing van de Ministerraad van 16 januari 2004 zijn, niet meer of niet minder.

Ik hoef daarvoor niet te wachten. Het plan gaat gewoon voort. Er is geen uitstel gegeven. De informatie aan de collega's gaat gewoon voort. Op 16 januari ging het wel degelijk over een billijke spreiding.

In het regeerakkoord staat er inderdaad één vreemde zaak. In het Frans spreekt men over "répartition équitable", in het Nederlands over "billijke spreiding". Deskundigen zeggen mij dat "spreiding" te maken heeft met "in de lucht" en "verdeling" met de "pistes". Wij zullen er echter van uitgaan dat het eigenlijk hetzelfde wil zeggen, want anders zou er een probleem zijn.

Het is echter duidelijk dat "billijke spreiding" geen 100%-spreiding is, zoals ik hier altijd heb gezegd. Het is geen maximale spreiding. Om een maximale spreiding te kunnen verkrijgen, moeten er zware bijkomende investeringen in de infrastructuur gebeuren. Die beslissing is echter niet genomen. Dat zou ook pas kunnen als daarover in de regering duidelijk een beslissing valt. Vandaag ga ik voort op wat op 16 januari werd beslist door de regering op basis van het regeerakkoord.

De verhouding van de billijke spreiding, wat de nacht betreft, is wel zeer sterk in het voordeel van Brussel gegroeid, door de forse daling zowel in Vlaanderen als in Brussel. Voor de dag is dat meer gelijk gebracht. Voor de dag is er een fiftyfifty realisatie in de nieuwe

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

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

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

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

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

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

situatie.

Het aantal vluchten kan ook op de site worden vastgesteld. Voor alle zones is heel duidelijk aangegeven waar de verhogingen en waar de verminderingen zijn.

Er werd ook gevraagd naar de situatie van vandaag. Vandaag, op 8 maart, zijn er geen wijzigingen van kracht. Nog altijd is de oude situatie van kracht, nog van onder mijn voorganger, behalve wat betreft de routes in de Oostrand, waar sinds januari nieuwe routes van kracht gegaan zijn.

Op 18 maart worden de nieuwe routes in werking gesteld en wordt het baangebruik voor de nacht gerealiseerd. Vanaf 18 april wordt het baangebruik voor de dag gerealiseerd.

Ik sluit af met de vraag die ik het belangrijkste vind. Dat is de vraag van de heer De Crem: wat in geval er zich een ongeval voordoet? Ik neem dat zeer ernstig. Ik ben mij er ook van bewust dat elke beslissing aanleiding zou kunnen geven tot het vermoeden dat het een oorzaak is om minder veiligheid te hebben. Daarom zeg ik u het volgende. Vanaf het ingaan van het spreidingsplan vanaf 18 maart voor de nacht, vanaf 18 april voor de dag, en de routes vanaf 18 maart, zal er zich een verscherpte veiligheidssituatie voordoen.

De studies maken onder meer uit dat zich door dit spreidingsplan een verbetering voordoet van de veiligheidssituatie voor derden op het terrein.

Wat het veiligheidsonderzoek zelf betreft, de verstrenging van de windnormen – daarmee keren wij terug naar de situatie van vóór de beslissing van mevrouw Durant die de windnormen op vraag van de luchtvaartmaatschappijen wou verzwakken – zal vanzelfsprekend een verhoging van de veiligheid met zich mee brengen.

Mijnheer de voorzitter, tot daar het antwoord op de meeste vragen. Voor alle duidelijkheid, ik heb geantwoord als bevoegd minister.

De **voorzitter**: Alvorens de replieken aan te vatten, wil ik eerst de orde van de werkzaamheden bespreken. Dames en heren, ik stel voor om het debat over de nieuwe verkeerswet te verdagen tot woensdagnamiddag om 14.30 uur. Daarna komt het wetsvoorstel van de heer Bourgeois aan de orde. Namens de commissie heb ik beloofd dat voorstel bij urgentie te behandelen.

Je vous propose de reporter le débat sur la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière à mercredi prochain à 14.30 heures. Ensuite nous discuterons de la proposition de loi de M. Bourgeois, pour laquelle j'avais promis l'urgence.

13.15 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, betekent dit dat de vragen die woensdagnamiddag geagendeerd zijn, naar volgende week worden verschoven?

De **voorzitter**: Neen. Hebt u misschien niet veel tijd?

13.16 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik heb voor deze commissie écht alle tijd.

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

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

De **voorzitter**: Zijn er bezwaren? (Nee)
Aldus is beslist.

Ce n'est pas parce que nous disposons d'un peu plus de temps qu'il faut oublier que la concision fait partie de l'art de la rhétorique.

Collega's, een beknopte repliek is sterker dan een lange versie. Ik verzoek u daarmee rekening te houden.

13.17 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je ne serai pas longue. Je voudrais juste rappeler quelques petites choses au ministre Anciaux: "répartition équitable" ne veut pas dire - le premier ministre l'a répété - dispersion à l'absurde et dispersion totale. J'aimerais bien rappeler aussi que la Région bruxelloise est tout à fait d'accord pour une solidarité loyale. Mais ça veut dire qu'on prend en compte la densité de population et la sécurité de la population. Quand on passe au-dessus d'un champ avec quatre habitations et quand on passe au-dessus d'un million d'habitants, il me semble qu'il y a une différence significative qu'il faut prendre en compte et qu'on prendra, je l'espère, en compte.

Par rapport au cadastre de bruit, je voudrais rappeler que le premier ministre a dit qu'il serait clôturé en fin d'année. On en a une partie. Comme vous le dites, il n'est pas aujourd'hui définitif et, quand il le sera, on le négociera avec les Régions. À partir de ce moment-là, on aura une vision globale des nuisances sonores pour l'ensemble de la population avec différents critères, comme celui de la densité de la population, ce qui nous semble important.

Encore une fois, et je ne vais pas présumer de ce que le groupe de travail va faire, vous avez pris une décision sans en avertir vos collègues du gouvernement, puisqu'il y a aujourd'hui un groupe de travail qui s'est mis en place pour surveiller si la décision que vous avez prise est correcte. Il y a quand même là un peu de "cavalier seul", comme je le répète, et j'espère qu'on n'aura plus une énième fois ce débat où l'on dit "ce que vous avez pris, c'est peut-être oui, c'est peut-être non, il y a un groupe de travail qui va se mettre en place et on recommencera l'ensemble du travail". Je crois qu'il faut éviter de travailler comme ça, dans la précipitation, surtout pour un débat qui est aussi sensible politiquement.

Une dernière chose, monsieur le ministre. Je n'ai pas vu cette lettre. J'espère que vous ne l'avez pas envoyée qu'à des habitants néerlandophones de Laeken et de Neder-Over-Heembeek. Vous savez que je suis à Bruxelles-Ville. Je trouverais inacceptable que vous fassiez une différence entre des habitants néerlandophones et des habitants francophones en tant que ministre fédéral. J'espère que vous l'avez également envoyée en français.

Je trouve ça tout à fait inacceptable et j'espère que ça ne se répètera pas. Je clôture là-dessus, monsieur le président.

Le **président**: Je voulais tout simplement vous signaler que des questions seront posées à ce sujet à M. Bert Anciaux mercredi dans le courant de la journée, en commission de l'Intérieur.

13.18 Karine Lalieux (PS): Comme on en a parlé, j'ai dit mon point

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

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

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

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

Ik hoop dat u die brief niet alleen aan Nederlandstalige inwoners heeft gestuurd. Dat zou onaanvaardbaar zijn.

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

de vue.

Le **président**: Je crois que M. Laeremans a posé une question à ce sujet et qu'elle est à l'agenda de mercredi à la commission.

13.19 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, daarnet heeft de heer de Donnea in het Frans iets heel kernachtigs geformuleerd. Hij zei dat de minister vrijdag wel degelijk tot de orde werd geroepen en wel degelijk heel wat gas heeft moeten terugnemen.

Uw antwoord heeft mij niet helemaal van het tegendeel overtuigd. U heeft weliswaar op een aantal concrete vragen geantwoord en u heeft op een aantal punten gelijk. U maakt er zich evenwel ook gemakkelijk vanaf door te insinueren dat de verklaringen van mevrouw Onkelinx uiteindelijk niet zo belangrijk zijn.

Onder meer was de maximale spreiding ook geen optie, want de infrastructuur laat deze spreiding immers niet toe. Mijnheer de minister, ik stel wel vast dat u, vóór het arrest en de dwangsom die ermee samenhang, voortdurend heeft gezegd dat u zo maximaal mogelijk zou spreiden binnen de bestaande infrastructuur. Nu horen we op dat vlak al heel wat andere klokken luiden in regeringskringen. Nu wordt er gezegd dat men veel meer marge heeft.

Cruciaal is de bevolkingsdichtheid. Ook daar heeft u herhaaldelijk bevestigd in de commissie dat de bevolkingsdichtheid in uw beleid niet mag meespelen. Mocht blijken uit grafieken en geluidsstudies dat de dichtbevolkte gebieden verlicht worden: tant mieux, des te beter. Het mag echter geen element zijn om anders te gaan spreiden. Uit alle mogelijke verklaringen vanuit de hoek van de andere regeringspartijen en ook uit de insinuaties van daarjuist heb ik begrepen dat het de andere richting uitgaat. Ik vrees dat het vooral na de verkiezingen nog veel sterker die richting zal uitgaan.

U heeft mij niet overtuigd. Integendeel, u insinueerde dat de bevolkingsdichtheid in de studies wel meespeelt. Mijnheer de minister, bij het uittekenen van het beleid zou dat echter niet mogen meespelen. U heeft mij terzake helemaal niet overtuigd.

13.20 Minister Bert Anciaux: De bevolkingscijfers heb ik vanzelfsprekend onderzocht. Ik heb het niet gehad over de bevolkingsdichtheid. Ik heb gesproken over bevolkingscijfers.

13.21 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Nu zijn we over woorden bezig.

13.22 Minister Bert Anciaux: Neen, dat is een groot verschil. Ik heb gezegd dat het aantal mensen van de bevolking dat gehinderd is, fors afneemt.

13.23 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat is nuttig om weten. Dat mag nu echter net niet de grote drijfveer zijn voor de spreiding. Het is de individuele last en hinder ...

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

13.20 Bert Anciaux, ministre: Certes, nous n'avons pas tenu compte de la densité de population mais nous avons pris en compte le chiffre de la population.

13.22 Bert Anciaux, ministre: J'ai dit clairement que le nombre de personnes pâtissant des nuisances baissait fortement.

13.24 Minister **Bert Anciaux**: Het is een vaststelling.

13.25 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Het is inderdaad een vaststelling. In dat geval zitten we op dezelfde golf lengte.

Op een aantal concrete vragen, zoals mijn derde vraag, in verband met het feit dat er niet voldoende volgens bestemming wordt gevlogen maar met name overdag tijdens de week veel te veel wordt uitgeweken en niet boven Brussel wordt gevlogen, antwoordde u dat het zo is overeengekomen in januari 2003 en bevestigd in juni of juli 2003. Dat is voor mij geen argument.

13.25 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le ministre reconnaît qu'en semaine, les avions ne suivent pas toujours des itinéraires qui sont fonction de leur destination mais qu'ils s'en écartent souvent pour ne pas survoler Bruxelles. Cela serait la conséquence d'un accord passé en janvier 2003 et qui a été entériné en juillet par l'accord de gouvernement.

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

13.27 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Het stond inderdaad ook in het regeerakkoord. U kan hier echter verder gaan. U zou maximaler of veel beter kunnen spreiden. U doet dat jammer genoeg niet. U gebruikt hier veel te veel het gezagsargument. Er kan veel beter worden gespreid om zo de Noordrand meer te ontlasten.

13.27 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Par conséquent, le ministre pourrait encore améliorer la dispersion. D'autre part, je ne sais pas toujours très bien si le Palais royal peut être survolé.

Wat het koninklijk paleis betreft, zal ik uw antwoord nog eens herlezen. Ik heb daarover immers niet echt duidelijkheid. Zal men het nu kunnen overvliegen of niet? Ik zie u – ik hoop dat dit ook in het verslag wordt opgenomen – neen schudden. Dat is duidelijk.

13.28 Minister **Bert Anciaux**: Ik zal u dat verklaren, zodat men er geen tekening van moet maken. Er zijn geen routes die over het koninklijk domein gaan.

13.28 **Bert Anciaux**, ministre: Aucun itinéraire ne passe par le domaine royal.

13.29 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dat is duidelijk en erg jammer. Iedereen zou beter in de lasten delen, ook prins Filip en zijn kornuiten.

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

Mijnheer de minister, bij devragen vijf en zes is mijn punt dat u antwoordt dat alle cijfers van de studie beschikbaar zijn op het internet. Ik heb daarover mijn twijfels. Ik heb de website immers goed bekeken en heel wat recente cijfers gezien. U geeft op de website echter helemaal niet hetzelfde weer dan wat u in uw verkiezingsbrief in Laken en Neder-over-Heembeek weergeeft.

U zegt duidelijk dat er voor Laken en Neder-over-Heembeek enkele duizenden vluchten minder zijn. Ik heb dat berekend: -15% overdag en -45% 's nachts. Diezelfde duidelijkheid blijkt echter niet uit de cijfers op de website.

13.30 Minister **Bert Anciaux**: Het zijn dezelfde cijfers.

13.30 **Bert Anciaux**, ministre: Ce sont les mêmes chiffres!

13.31 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Op de website hebt u het over de frequentiecontouren boven de 70 decibel en boven 55, 60, 65...

13.32 Minister **Bert Anciaux**: Het is een ander document op de website.

13.32 **Bert Anciaux**, ministre: Vous devez consulter un autre document édité sur mon site.

13.33 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik zal het verder onderzoeken en ik zal het vergelijken met uw verkiezingsbrief, maar ik vind...

13.34 Minister Bert Anciaux: .. informatieve brief.

13.34 Bert Anciaux, ministre: Vous voulez parler de mon "infobrief"

13.35 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): ...diezelfde duidelijkheid tot op heden niet terug. Luc Van der Kelen heeft vorige week in zijn hoofdartikel terecht geschreven dat niemand er nog wijs uit geraakt. Het begint zeer complex te worden. U zult er misschien nog wijs uit geraken, maar het is ook voor 100% uw job. Het is een van onze prioriteiten, maar niet de enige.

Ten laatste, mijnheer de minister, wat de infrastructuur betreft, ben ik in de kou blijven staan. U zegt dat er binnenkort een aantal studies komen. Er was gezegd dat in de eerste helft van dit jaar die studies rond moesten zijn. Nu kondigt u echter nieuwe studies aan. U zegt dat er veel zal afhangen – bijvoorbeeld voor de plaatsing van de ILS-systemen – van de haalbaarheidsstudie. Daaraan moet echter nog begonnen worden. Ik vrees dat u de zaak op de lange baan schuift. Ik had gehoopt dat wij ten laatste in juni daarover duidelijkheid zouden hebben en dat wij zouden kunnen weten tegen wanneer en op welke banen er ILS zou komen, maar u bent het op de lange baan aan het schuiven.

Wat de parallelbaan op de 25L of de 07L betreft, is uw antwoord mij niet duidelijk. Gaat u met dat principe akkoord? Is er een studie bezig over de verlenging? Binnen hoeveel tijd is dat mogelijk? Dat is mij absoluut niet duidelijk, uw antwoord is terzake zeer vaag gebleven.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik rond af met de proefdraailoods. U zegt dat er sinds het faillissement van Sabena veel minder aan proefdraaien wordt gedaan. Dat is een gemakkelijk antwoord, maar ondertussen moest die loods er al drie jaar staan. Die loods moest er eigenlijk al staan voor Sabena failliet was. In de toekomst zal het luchtverkeer op Zaventem onvermijdelijk opnieuw toenemen, dat weten wij allemaal. Die loods blijft nodig. U schuift het nu ineens af op de militaire luchthaven en u zegt dat het onderzoek daar moet gebeuren. Voor mijn part mag er één proefdraailoods komen voor de twee, maar ze moet er wel komen. Op dat vlak zet u eigenlijk de struisvogelpolitiek van minister Durant voort. Er is nog altijd geen duidelijkheid. Ik betreur dat ten zeerste.

13.36 Minister Bert Anciaux: Voor alle duidelijkheid, de haalbaarheidsstudie waarover ik heb gesproken zal deze week klaar zijn.

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

13.36 Bert Anciaux, ministre: Je puis vous communiquer que l'étude de faisabilité sur le ILS sera prête cette semaine.

13.37 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De haalbaarheidsstudie voor de ILS?

13.38 Minister Bert Anciaux: Ja.

13.39 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, finalement, je crois que la réponse à toutes ces questions viendra à nouveau des

13.39 Olivier Maingain (MR): Het antwoord op die vragen zal

décisions de justice parce que le ministre nous sort ses vieux machins! Ses vieux machins, ce sont les études que l'on connaît depuis longtemps mais ce n'est pas le cadastre du bruit, ce n'est pas la décision du gouvernement! Il n'y a pas de cadastre du bruit! Vous avez un modèle mathématique qui est élaboré depuis quelque temps mais qui n'est pas le cadastre du bruit tel que résultant de la déclaration gouvernementale! Il faut presque relire le texte, faire le b.a.-ba comme en première année d'études primaires pour pouvoir comprendre ce que l'on veut!

Je vous en relis un passage. "Pour les nuisances causées par le trafic aérien, plus particulièrement les vols de nuit, le gouvernement, partant de l'accord du 24 janvier 2003, fera procéder à une évaluation précise des zones survolées, commune par commune et/ou quartier de commune par quartier de commune" - toutes choses que l'on n'a pas – "afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations et d'alléger, dans le sens d'une répartition plus équitable, les nuisances ressenties. L'impact du bruit sera évalué zone par zone, définies de manière objective et selon le principe de la répartition équitable. Par répartition plus équitable, on entend notamment une révision des procédures de vol en fonction des populations et/ou des zones survolées et du type d'avion en mouvement, ainsi que l'utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage envisageables, en tenant compte de la sécurité des populations, du trafic aérien et de la gestion de l'aéroport."

Tout cela n'est pas fait! Que l'on ne vienne pas nous dire que l'on a objectivé en quoi que ce soit, avec des études qui sont connues de longue date mais qui ne sont pas les études qui ont été admises au moment de la formation de l'actuel gouvernement!

S'il était vrai que tout cela était fait, pourquoi le Conseil des ministres aurait-il encore décidé vendredi de mettre au point un groupe de travail chargé de définir la méthodologie de l'élaboration du cadastre du bruit? Donc, il n'y a pas de cadastre du bruit, c'est tout! Il n'y a pas de cadastre du bruit, conformément à la déclaration gouvernementale!

13.40 **Minister Bert Anciaux:** Mijnheer Maingain, waarom zegt u dat die studies reeds bekend zijn? Dit zijn nieuwe studies. Dit zijn absoluut nieuwe studies. Vervolgens is er een regeringsbeslissing over de inhoud een geluidskadaster. U hebt gelijk als u zegt dat het definitieve geluidskadaster, het eindpunt van het geluidskadaster nog niet bereikt is. Dat is juist, maar ondertussen heeft de regering – niet alleen ik als minister van Mobiliteit, maar de gehele regering - echter beslist dat het geluidskadaster wel degelijk bestaat. Het moet verder evolueren en moet worden aangepast of gecontroleerd op basis van metingen. Het gaat over – ik herhaal het nogmaals – frequentiecontouren voor de dag en voor de nacht en geluidscontouren voor de dag en voor de nacht, zulks op basis van bevolkingsaantallen en oppervlakte en bevolkingsaantallen per gemeente.

De evolutie van geluidskadaster zit in het feit dat men vanzelfsprekend een geluidskadaster maakt voor 2004. Ik weet dat mijn niet IQ niet zo hoog is als het uwe, maar we spreken hier over een vooruitzicht. Het kan op dit ogenblik moeilijk bevestigd worden met metingen op het terrein. Het moet immers nog komen. Dit model

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

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

wordt in elke studie gebruikt en wordt in heel de wereld als voorbeeld genomen. Het is het INM-model van professor Thoen van de KU Leuven in samenwerking met AAC, een studiebureau uit Nederland. Het wordt in heel de wereld als voorbeeld genomen. Ik stel vast dat er hier een aantal verstandige mensen in Brussel zeggen dat dit geen waarde heeft. Welnu, ik kan niet meer doen dan onze deskundigen hun werk laten doen. Trouwens, op hen allemaal deden ook mijn voorgangers een beroep. Toen werd dat natuurlijk niet betwist. Toen was dat echt wel goed.

13.41 Olivier Maingain (MR): Je reconnaitrai un cadastre du bruit le jour où les parties concernées - Etat fédéral, gouvernement fédéral et gouvernements régionaux - se seront mis d'accord sur la méthodologie. On prendra peut-être en compte la méthodologie du professeur Thoen, en tout ou en partie. On verra bien. Mais pour le moment, rien n'est fait! Qu'on ne dise pas qu'il y a cadastre du bruit, conformément à la demande du gouvernement et de la majorité au moment de la formation!

Vous avez dit que les composantes de vents ont été modifiées dans le sens souhaité pour une plus grande sécurité d'utilisation de la piste 02, à la suite de l'arrêt du Conseil d'Etat. Il faut lire l'arrêt du Conseil d'Etat. Je vous en lis des extraits: "Considérant qu'il y a lieu d'observer au préalable que la partie adverse" - c'est l'Etat - "ne conteste pas que la piste 02-20 n'est pas orientée dans le sens des vents dominants, qu'elle ne conteste pas non plus qu'elle est courte, ni qu'elle n'est ou n'était utilisée que de manière occasionnelle, soit en cas de vents trop forts ou en cas de travaux sur une autre piste principale, que de même elle ne conteste pas davantage que son utilisation entraînera des nuisances sonores plus importantes que celles résultant des autres pistes en raison de sa distance plus réduite" - c'est uniquement un problème de distance de piste; même le vent n'y fait pas grand-chose - "tant à l'atterrissage qu'au décollage (...)". Plus loin, "Considérant que le dossier" - remis par l'Etat - ", et notamment le plan d'action pour la dispersion des vols de nuit et de jour de l'aéroport, établi le 26 septembre 2003 par BRUNORR à la demande du gouvernement, révèle que d'autres scénarios de dispersion des vols sont possibles, que les différents scénarios qui ont certes reçu l'aval d'Eurocontrol en termes de sécurité ne tiennent pas compte, de l'aveu même des auteurs du rapport, des densités de population survolées ou de la dispersion au-dessus des zones survolées", - c'est clair - ",que seul le nombre de décollages et d'atterrissages par piste sont pris en compte (...)". Ce rapport ajoute "que la modification du schéma actuel d'utilisation des pistes entraînera des modifications dans la quantité et l'intensité des nuisances subies par les riverains" - c'est le rapport déposé par le gouvernement devant le Conseil d'Etat, aveu explicite - "et que l'impact environnemental de ces modifications n'est pas pris en compte dans ce modèle théorique de M. Thoen; qu'au surplus, il y a lieu d'observer que le scénario retenu constitue un amendement du plan A13, amendement que l'on ne retrouve pas dans le rapport BRUNORR soumis à Eurocontrol et que celui-ci n'a donc pas pu être examiné (...)" Tout est dit dans l'arrêt du Conseil d'Etat.

1. La piste 02-20 est dangereuse parce qu'elle est courte et elle présente des inconvénients en termes de sécurité et de nuisances sonores. Ce problème subsistera tant que cette piste restera aussi courte.

dans le monde entier. Mes prédécesseurs ont également eu recours à ce modèle.

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

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

2. Le plan de dispersion tel qu'arrêté le 3 décembre, confirmé ou pas le 16 janvier, ne tient pas compte du critère de densité des populations. Annoncer une nouvelle fois la même mesure, cela signifie retourner devant le Conseil d'Etat pour arriver à la même suspension. C'est ce que je vous prédis. Bonne chance! Cela fait vivre les avocats! Et cela donnera satisfaction à tous ceux qui les aideront car nous serons nombreux à soutenir les riverains concernés.

13.42 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord rassurer M. Cortois.

Je suis partisan de la solidarité. Je l'ai d'ailleurs prouvé. J'aurais pu refuser, l'an passé, la route Onkelinx en invoquant le fait qu'un accord avait été passé le 23 ou le 24 janvier. En mai, j'ai accepté de revenir en arrière par solidarité et pour éviter un imbroglio politique incroyable en Brabant flamand.

Donc, d'accord pour la solidarité, mais pas pour une solidarité à la sauce Anciaux, d'accord pour une solidarité basée sur un véritable cadastre du bruit, basée sur des mesures par sonomètres et pas sur des modèles mathématiques théoriques, et également pour une solidarité qui tienne compte des densités de population.

Sous cette réserve, je suis pour la solidarité jusqu'aux 25.000 mouvements. Si l'on veut dépasser les 25.000 mouvements, je dis qu'il faut alors chercher un autre aéroport. Comme je le soutiens depuis 1997, il convient de développer un deuxième aéroport, de s'engager dans un schéma à la Washington, avec un aéroport national qui dessert les vols de proximité et un autre aéroport, quelque part entre Bruxelles et Paris probablement, qui dessert les longs courriers, les vols de nuit, le fret, La Poste, etc. Au-delà de 25.000, je ne suis plus d'accord!

13.43 Bert Anciaux, ministre: Pardon, monsieur, une solidarité à la sauce Anciaux? Attention!

13.44 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur Anciaux, quel est votre problème? Quand on vous écoute, vous êtes pétri de bonnes intentions, mais l'enfer est pavé de bonnes intentions. Et votre problème est un problème fondamental de crédibilité.

Vous avez voulu faire des forcings, vous avez posé une série de gestes qui font que la population - à tort, sans doute, je ne vous fais pas de mauvais procès d'intention, moi - n'a plus confiance dans votre

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

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

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

13.43 Minister Bert Anciaux: Wat bedoelt u met "solidariteit op zijn Anciaux"?

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

capacité de gérer ce dossier. Voilà votre problème et vous n'allez pas en sortir. Des lettres comme celles que vous avez envoyées à Laeken ne font que conforter la méfiance de la population et de la classe politique à votre égard. Je le répète, c'est cela votre problème.

Pour moi, il faut un véritable cadastre du bruit. Vous ne l'avez toujours pas aujourd'hui, M. Maingain l'a rappelé. Il faut également tenir compte de la densité de la population. Et je dis non au statu quo en attendant le véritable cadastre du bruit. En effet, aujourd'hui, des centaines de milliers de personnes sont survolées sur la base d'un schéma qui ne repose pas sur des bases objectives.

Pour terminer, je sais bien qu'aucun schéma de dispersion, ni le vôtre ni le mien ni n'importe lequel, ne satisfera la totalité de la population. On a commis l'erreur d'ouvrir cette boîte de Pandore en 1999. Il aurait mieux valu laisser dormir cette situation, on aurait continué comme avant. En 1999, ce fut une grave erreur historique de Mme Durant, pour laquelle j'ai beaucoup de sympathie par ailleurs. Nous voilà à présent avec un bébé pourri sur les bras; on ne pourra pas en sortir et vous n'aurez jamais l'unanimité. Il s'agit donc de minimiser le nombre de mécontents. C'est pour cette raison qu'il nous faut ce cadastre du bruit.

Cela dit, l'unanimité est nécessaire sur un élément, monsieur le président: l'unanimité des pilotes sur les normes de sécurité. Là, on peut avoir une unanimité. Je vous demande donc, monsieur le président, d'organiser prochainement une audition des pilotes pour avoir au moins leur avis.

Je pense, et j'en fais crédit à M. Anciaux, que ni lui ni personne n'aura jamais un plan de dispersion satisfaisant pour tout le monde. C'est impossible. Je ne demande donc pas l'unanimité de la population, mais un minimum de mécontents. Par contre, nous devons avoir l'assurance que le plan proposé par M. Anciaux et les schémas de vol actuels rencontrent l'unanimité des pilotes. Voilà pourquoi je demande formellement au président de la commission, M. Van den Eynde, de bien vouloir organiser l'audition des représentants des pilotes pour connaître leur avis sur ces questions.

Le **président**: Monsieur de Donnea, à ce sujet, je crois que, pour l'instant, nous ne pouvons pas prendre cette décision faute de quorum, mais je l'inscrirai à l'agenda de la prochaine réunion. Tout le monde sera prévenu par courrier et, à ce moment-là, on pourra prendre la décision.

13.45 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal kort zijn. Om nog eens iets positief in dit dossier te zeggen, ik denk dat wij toch heel wat verder staan dan een jaar geleden. Wij hebben tenminste de statistische gegevens die waard zijn wat ze waard zijn, maar die er toch al zijn. Dat is al een belangrijk gegeven.

Onze meesterkok, de heer de Donnea, heeft de zaal verlaten. Gezien het feit dat de Anciaux-saus kabbelt, ziet het er niet goed uit voor de regeringssolidariteit om dit dossier af te handelen. Ik denk dat wij hier aangekomen zijn in een volledig vastrijden van dit dossier.

Ik heb een interessante toelichting gehoord van de minister over de veiligheidsrisico's die de regering-Verhofstadt heeft genomen in mei

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

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

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

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

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

Il ressort de la réponse du ministre

en juni 2003 door de windnormen te verhogen.

qu'en mai et en juin 2003, le gouvernement a pris des risques en ce qui concerne les normes de vent.

13.46 Minister **Bert Anciaux**: Die beslissing is niet in de Ministerraad gekomen. Die beslissing is niet in het kernkabinet gekomen. Die beslissing is dus niet de verantwoordelijkheid van de totale regering geweest.

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

13.47 **Pieter De Crem** (CD&V): Zij is er op vraag van de luchtvaartmaatschappijen gekomen. Ik ging mijn zin nog afmaken. "En dat op vraag van de luchtvaartmaatschappijen" ging ik nog zeggen. U hebt gezegd dat dit interessante informatie is die wij hier vernemen. Ik denk dat het mevrouw Nagy en onze collega's van de cdH – hier afwezig – bijzonder zal verheugen om vast te stellen in welke mate is ingegaan op de druk van de luchtvaartmaatschappijen om de knoopcoëfficiënten voor de laterale en de rugwinden opdrijven. Dat is gebeurd onder het mom dat er een aantal verstrengingen zouden zijn, maar dat is gewoon een doekje voor het bloeden. Het is immers het intrekken van de norm-Durant-Onkelinx.

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

13.48 Minister **Bert Anciaux**: Alleen mevrouw Durant, dat heeft niets met mevrouw Onkelinx te maken.

13.49 **Pieter De Crem** (CD&V): In het interregnum, tussen het naar beneden komen van de pui van de Wetstraat 16 van mevrouw Durant - "j'en ai marre" - en Deleuze die daar stond te briesen alsof hij een slag van de molen had gekregen en dan de overname door mevrouw Onkelinx van de portefeuille noem ik dus de norm-Durant-Onkelinx.

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

13.51 **Pieter De Crem** (CD&V): Goed, dan noemen wij het de norm-Durant. Wie is er dan tussen het ontslag van Durant en de vorming van een nieuwe regering minister van Verkeer geweest? Dat was mevrouw Onkelinx, als ik mij niet vergis. Zij heeft daar de geografie van haar toekomstige kieskringgebied, Brussel 19, bijzonder goed op de kaart gezet. Wij herinneren het ons nog goed.

13.51 **Pieter De Crem** (CD&V): Nous sommes à l'aube d'une période importante. Le premier ministre a annoncé qu'un nouveau plan serait publié en mars.

Wij komen in een bijzonder belangrijke periode, 18 maart en 18 april. Ik veronderstel dat binnen die periode – Anciaux staat een beetje mat en Onkelinx is aan zet – de eerste minister zegt:

"Un nouveau plan provisoire devrait être présenté dans le courant du mois de mars".

Er komt een nieuw plan. Het bestaande plan wordt niet een beetje aangepast of er wordt niet een beetje gerammeld hier en daar in de marge. De eerste minister heeft gezegd ...

13.52 Minister **Bert Anciaux**: De eerste minister heeft hetgeen u beweert, zeker niet gezegd. Ik merk dat u uw informatie haalt uit één of ander kopietje van één of ander ...

13.52 **Bert Anciaux**, ministre: Le premier ministre n'a pas tenu pareils propos.

13.53 **Pieter De Crem** (CD&V): Neen, het komt uit de Libre Belgique, die toch een gezagsgetrouwe krant is, eigenlijk een beetje de

13.53 **Pieter De Crem** (CD&V): Ces déclarations figurent dans "La

Osservatore azzurro van de regering.

De nieuwe vervalperiode is tussen 18 maart en 18 april.

Mijnheer de minister, ik wou eerst niets zeggen over de problematiek van de 15^{de} Wing. Als u echt iets in de marge wilt hebben, dan is dit het absoluut.

13.54 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer De Crem, er werd daarover een vraag gesteld.

13.55 **Pieter De Crem** (CD&V): Minister Flahaut heeft nu wel andere zaken aan zijn hoofd, maar ik wil u nog even herinneren aan het interessante feit dat hij van plan is de 15^{de} Wing weg te halen van Melsbroek. Dat zal geen probleem zijn aangezien hij het wil brengen naar Beauvechain, zijn own private garden brengen. Het is interessant dat het faillissement van Sabena en het verdwijnen van de 15^{de} Wing er ook zou moeten voor zorgen dat het er allemaal veel beter uitziet.

Belangrijkste politieke zaak is dat er een werkgroep komt. Wie wordt voorzitter van die werkgroep?

13.56 Minister **Bert Anciaux**: Mijn kabinetschef.

13.57 **Pieter De Crem** (CD&V): Uw kabinetschef? Dus niet de eerste minister?

13.58 Minister **Bert Anciaux**: Het is een gewone interkabinettenwerkgroep zoals er elke dag vele worden samengesteld.

13.59 **Pieter De Crem** (CD&V): Wie is voorzitter van die werkgroep? Uw kabinetschef?

13.60 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb uw vraag al beantwoord. Mijn directeur.

13.61 **Pieter De Crem** (CD&V): Uw kabinetdirecteur is voorzitter van die werkgroep. Dat is bijzonder interessant om weten.

Ik ben ervan overtuigd dat naar aloude paars-groene traditie het dossier u op één of ander moment zal worden onttrokken. We zullen op een bepaalde ochtend wakker worden met het nieuws op de VRT en op de RTBF dat de eerste minister het dossier naar zich toe heeft getrokken. Dat is een traditionele truc wanneer het niet meer gaat. Ik denk dat die tijd niet veraf meer ligt, zeker nadat ik hier de bijzonder interessante en collegiale uiteenzettingen van de MR en het FDF heb gehoord. Dat is een belangrijke vaststelling en ik kijk uit naar de beslissingen die u zult nemen.

Ik wil nog twee aanbevelingen of vaststellingen doen. Het is maar te

Libre Belgique".

Dans sa réponse, le ministre Anciaux accorde une grande attention à toute une série d'aspects marginaux que j'aborderai donc également.

13.55 **Pieter De Crem** (CD&V): On pourrait demander au ministre Flahaut de s'expliquer sur le dossier du 15^e Wing: il compte en effet le déplacer de Melsbroek à Beauvechain, dans son arrière-cour. De telles manœuvres et la faillite de Sabena sont manifestement nécessaires pour assurer la viabilité des alentours de Zaventem.

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

13.56 **Bert Anciaux**, ministre: Mon directeur de cabinet.

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

13.58 **Bert Anciaux**, ministre: Bien évidemment non. Il s'agit d'un simple groupe de travail intercabinets.

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

J'espère que la sécurité est aujourd'hui renforcée. Il serait assez fort qu'elle se soit dégradée.

hopen dat er een verscherpte veiligheidssituatie is. Het zou immers verschrikkelijk zijn indien door de aangebrachte wijzigingen een onveiligere situatie zou ontstaan dan voorheen.

13.62 Minister **Bert Anciaux**: Dat is juist.

13.63 **Pieter De Crem** (CD&V): Ik vind dat er een veiligheidsaudit moet komen met het vliegend personeel, de vertegenwoordigers van de piloten en van IATA, die zwart op wit moeten kunnen zeggen dat de situatie veiliger is dan voorheen en dat het opstijgen - het gaat hier niet over het landen - in de nieuwe tekening niet risicoloos is, maar met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid risicoloos verloopt.

13.63 **Pieter De Crem** (CD&V): Il convient de procéder à un audit de sécurité impliquant le personnel navigant. J'insiste pour que celui-ci fasse une déclaration écrite confirmant que la situation est plus sûre que précédemment et que les risques liés au décollage sont réduits au minimum.

13.64 Minister **Bert Anciaux**: Zij hebben dat bevestigd.

13.65 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, spijtig dat de heer Maingain de commissie verlaten heeft. Na het antwoord van de minister te hebben beluisterd, kan ik alleen maar vaststellen dat de heer Maingain ongelijk heeft over heel de lijn. Hij is echter weg.

13.66 **Willy Corts** (VLD): Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister heeft me voldoening geschonken.

13.66 **Willy Corts** (VLD): La réponse du ministre me donne satisfaction.

(...) U bent snel tevreden.

13.67 **Willy Corts** (VLD): Misschien.

Uit de reacties van de Franstalige meerderheidspartijen kan ik opmaken dat zij grotendeels door de minister overtuigd werden. Voor de politieke duidelijkheid is het belangrijk, mijnheer de minister, te mogen vaststellen dat u het dossier beheerst en dat de interkabinettenwerkgroep – mijnheer De Crem, ik hoop voor u dat u dat nog zult leren - een normaal instrument is waar er toelichting wordt gegeven bij genomen beslissingen in een politiek dossier. Op die manier heb ik daar geen probleem mee.

Ik steun de vraag inzake een hoorzitting met betrekking tot het veiligheidsaspect. Mijnheer de minister, kan men inzake dat aspect vergelijkingen maken met de vorige periode? Zoals u leef ik dicht bij de luchthaven. In de periode van de explosie van de luchtvaart en van Zaventem tussen 1995 en 2000 werd het beheer van de routes en de procedures zeer pragmatisch uitgevoerd. Men loste de problemen op wanneer ze zich voordeden. De heer de Donnea beweert dat er geen problemen waren. Er was op dat ogenblik geen communicatie.

Het veiligheidsaspect is heel belangrijk. Het is een gemakkelijk argument, mijnheer De Crem. Ik hoor u denken "Ge moet geen angst hebben, maar ik maak me toch ongerust". U woont in Aalter. Ik hoef dus geen angst te hebben, maar u maakt zich een beetje ongerust. Voor omwonenden is dat geen perfecte boodschap.

Indien men een hoorzitting organiseert, zou het, mijns inziens, goed zijn een vergelijking te maken tussen de manier van aanpak ten tijde van mevrouw Durant en nu. Ik heb de indruk dat er nu meer systematisch te werk wordt gegaan. Ik deel het standpunt dat op elk

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

ogenblik een ongeval zich kan voordoen. Daarom moet nog niet onmiddellijk de oorzaak bij de minister - wie die ook is - worden gezocht. Bedankt voor de geruststelling.

13.68 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Cortois, in mijn beslissingen van 28 februari heb ik een historiek opgenomen. In het verleden werden alle aanpassingen aan routes telefonisch meegedeeld en werden niet eens geschreven. De minister of zijn kabinetschef of wie dan ook telefoneerde naar de verantwoordelijke bij Belgocontrol en daarvoor naar de Regie der Luchtwegen om de route te melden. Niet meer of niet minder!

Alhoewel een aantal wijzigingen werd doorgevoerd inzake windnormen, wijs ik erop dat de windnorm waarover een beslissing is gevallen in Zaventem, vele jaren - bijna 20 jaar - gediend heeft.

13.69 **Marie Nagy** (ECOLO): Une petite incise simplement par rapport à ce qui a été dit ici sur les routes.

Je rappelle que, lorsque le gouvernement "arc-en-ciel" a décidé la route Onkelinx, la décision a été prise de but en blanc, ce qui n'a pas été le cas pour les décisions prises durant la précédente législature, sous Mme Durant: les routes étaient chaque fois contrôlées, vérifiées par Belgocontrol et par des experts internationaux.

Je ne veux pas débattre des contre-vérités qui sont émises mais, compte tenu de ce qui vient d'être dit et qui me semble exagéré, oui, je le répète: la route Onkelinx a été faite comme ça; mais, entre 1999 et mai 2003, les décisions n'ont pas été prises de cette manière-là. Il y avait chaque fois une validation et c'était bien là ce qu'on reprochait à la gestion d'Isabelle Durant. Elle objectivait ses décisions en matière de routes.

13.70 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw Nagy, ik heb wat dat betreft alleen gesproken over de windnormen.

13.71 **Marie Nagy** (ECOLO): Je tenais à préciser cela par rapport aux éléments qui pourraient laisser sous-entendre certaines choses.

J'ai entendu la réponse du ministre ainsi que les différents collègues et je constate qu'on a une version "télé", une version "premier ministre", une version "Anciaux", une version "Onkelinx", une version du duo de Donnea-Maingain. Chacun nous dit quelque chose de différent. À Petit-Leez, les uns nous disent que la décision sera prise en septembre, que toutes les questions liées à cette problématique seront reportées en septembre. Cela, c'était Petit-Leez, show médiatique et "grand bazar". On pouvait s'imaginer que le report à cette période était choisi pour "jouer" après les élections, d'autres plus sérieux auraient prétendu que c'était pour valider les hypothèses.

Aujourd'hui, votre réponse à vous, ministre Anciaux, est que vous continuez à appliquer vos plans: le plan 1 et le plan 2 car ils sont conformes aux différentes décisions juridiques. Dans cette partie de poker menteur, il y a des gens qui ne disent pas tout à fait la vérité: si dix réalités différentes nous sont proposées, c'est qu'il doit y avoir un problème. Vous revenez sur la question des études sur les ILS, indispensables à la réalisation de l'accord de majorité. Je tiens à

13.68 **Bert Anciaux**, ministre: L'arrêté royal que j'ai pris le 28 février 2004 comporte un aperçu historique. Par le passé, le ministre adaptait les routes par un simple coup de téléphone. Aucune demande écrite n'était requise.

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

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

13.70 **Bert Anciaux**, ministre: J'ai n'ai parlé que des normes en matière de vent.

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

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

signaler à mes collègues qui ne l'auraient peut-être pas bien lu que cela veut dire que le fait de confirmer l'installation des ILS sur la piste 07 implique l'autorisation des atterrissages en rase-mottes sur la Région de Bruxelles-Capitale, chose qui n'a jamais été dite ni présentée comme un élément indispensable au plan.

J'entends bien ce que vous entendez par "répartition équitable" mais que ce soit bien clair pour nos collègues, c'est une décision qui apparaît sous un angle technique et qui va faire en sorte que les avions puissent arriver en rase-mottes sur la Région bruxelloise.

13.72 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw Nagy, ik zeg u heel duidelijk wat een répartition équitable is. Dat is wat ik noem een billijke spreiding, maar geen 100 procent spreiding. Voor 100 procent spreiding moeten er werken aan de infrastructuur worden uitgevoerd. Daarin hebt u gelijk. Ik heb niet gezegd dat ILS op de 07 onder de huidige, voorziene beslissingen valt. Ik heb gezegd dat daarvoor een nieuwe beslissing van de regering nodig is. Dit is op dit ogenblik geen uitvoering van de beslissingen van de regering en geen uitvoering van het regeerakkoord. Dit gaat inderdaad verder. Dat wil niet zeggen dat het onmogelijk is. Ik zeg alleen dat het niet valt onder de répartition équitable. Het is meer dan dat.

13.73 **Marie Nagy** (ECOLO): Mais cela signifie que vous faites étudier la possibilité de cette forme d'atterrissage. C'est ce que vous avez demandé.

13.74 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw Nagy, het is de enige mogelijkheid om bij noordoostenwind de hinder niet te moeten concentreren op de Oostrand. Dit is een vraag van alle Franstaligen die dit belang terecht mede willen behartigen. Ik herhaal dat dit de enige mogelijkheid is om bij noordoostenwind de concentratie te vermijden op de Oostrand.

13.75 **Marie Nagy** (ECOLO): J'espère que mes collègues vont lire vos déclarations. Je pense qu'ils sont tellement occupés par le problème de cadastre du bruit et par d'autres choses, qu'ils ne voient pas ce qui s'annonce ni quels sont vos plans.

Entendez-moi bien, je n'ai aucun problème de solidarité. Excusez-moi, mais c'est un débat complètement absurde. Regardez l'ensemble des aéroports internationaux et les routes au-dessus de Düsseldorf ou Francfort. On ne dit pas: "Les uns doivent avoir, mais pas les autres." On regarde, en essayant d'éviter les noyaux les plus denses. Quelle que soit la commune ou la majorité politique, il n'existe en Europe aucun aéroport fondé sur le principe qu'il faut disperser ou répartir les vols.

13.76 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Nagy, ik vind dit een zeer interessant debat. Eerst en vooral moet u eens nagaan waar de luchthavens die dicht bij een agglomeratie liggen zich bevinden. Er zijn weinig luchthavens die zich bevinden in het noordoosten van de agglomeratie. Zaventem ligt in het noordoosten.

over het Brussels Gewest kan worden gevlogen.

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

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

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

13.75 **Marie Nagy** (ECOLO): Ik denk dat mijn collega's dermate bezig zijn met het geluidskadaster dat zij niet inzien welke uw plannen zijn. Ik ben uiteraard voorstander van solidariteit maar dit is een absurd debat. Als men de routes boven andere internationale luchthavens zoals Düsseldorf of Frankfurt bekijkt, stelt men vast dat men daar probeert de dichtbevolkte kernen te vermijden. Op geen enkele Europese luchthaven wordt uitgegaan van het principe dat de vluchten gespreid of verdeeld moeten worden.

13.76 **Bert Anciaux**, ministre: La comparaison que Mme Nagy établit avec les autres aéroports ne tient pas. Les aéroports européens se situent très

We weten dat de heersende winden voornamelijk zuidwestenwinden zijn. Dit verandert misschien de volgende jaren door klimaatwijzigingen. In principe stijgt men op tegen de wind in. Dat wil zeggen dat als de luchthaven in het noordoosten van een agglomeratie ligt de vliegtuigen over de agglomeratie vliegen.

Ten tweede, als u de studie maakt waar de luchthavens zich bevinden ten opzichte van de agglomeraties, dan moet u eens aandacht schenken aan Schiphol. Wat u zegt is niet alleen niet juist, er bestaat daarover zelfs een wet - misschien is dat wel een oplossing voor deze problematiek - die op basis van een aantal internationale uitspraken van het Hof voor de Rechten van de Mens en dergelijke, verplicht om over Amsterdam te vliegen. Dit is slechts één voorbeeld. De meeste luchthavens bevinden zich niet in de situatie van Zaventem.

13.77 Marie Nagy (ECOLO): Je conviens que la situation de l'aéroport pose problème mais, déjà en 1958, un arrêté permettait d'interdire le survol de la ville, sauf en cas de besoin extrême.

13.78 Bert Anciaux, ministre: Cet arrêté a été cassé!

13.79 Marie Nagy (ECOLO): Pas du tout, cet arrêté est toujours d'application!

C'est assez logique puisqu'il y a la question des nuisances sonores. J'estime qu'il faut trouver une solution à ce problème mais plus vous dispersez, moins vous pouvez, par exemple, mettre en œuvre – et c'est que vous avez indiqué en réponse à l'une de mes questions – un plan d'isolation, y compris pour les riverains proches qui pourtant pourraient bénéficier de ce plan d'isolation.

C'est assez logique, je le répète, puisque si, par malheur, un avion venait à tomber, le risque au sol n'est évidemment pas le même. Si un avion connaît des problèmes dans les moments les plus dangereux – l'atterrissage et le décollage –, la proximité d'une zone dense d'habitations causera plus de dégâts au sol. On espère tous que cela n'arrivera pas. Mais ce risque existe, il est réel. Or, vous n'en tenez pas compte. Cet aéroport est l'unique aéroport en Europe à ne pas en tenir compte!

13.80 Minister Bert Anciaux: Mevrouw Nagy, één zaak nog. Ik heb het al verschillende keren gezegd. Een van de absolute veiligheidsmaatregelen die gehanteerd worden in de internationale luchtvaart, is dat ingeval van een of ander probleem of van een of ander conflict tijdens de vlucht – bij het opstijgen, want daar gaat het over – de piloot verplicht is alle procedures te vermijden, recht door te vliegen en zo snel mogelijk hoogte te nemen. Mevrouw Nagy, dat is de internationale verplichting. Ik leid daar niet uit af dat het meest veilige is alle vliegtuigen recht door te laten vliegen. Ik stel alleen vast dat, indien er zich een conflict voordoet, de piloot de verplichting heeft alle procedures te vergeten en één zaak voor ogen te hebben: recht door en zo snel mogelijk hoogte nemen.

rarement au nord-est d'une agglomération. En effet, les vents dominants soufflent du sud-ouest. En principe, les avions décollent face au vent, de sorte qu'ils doivent presque constamment survoler l'agglomération.

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

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

13.78 Minister Bert Anciaux: Maar dat besluit werd verbroken.

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

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

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

13.81 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, vous pouvez avoir raison tout seul contre l'ensemble des choses qui se font partout! Je n'ai pas de problème!

En ce qui concerne les autres questions que je vous avais posées dont celle à propos des objections d'Eurocontrol, vous n'avez pas vraiment répondu, notamment concernant la complexité des procédures et le fait que vous ayez choisi des procédures alternées de modification, ce qui accroît les risques comme vous le signale Eurocontrol. Vous n'avez pas vraiment donné de réponse à cette question. En fait, je crois que l'utilisation alternée des pistes est un objectif en soi.

Comme on l'a rappelé, il y avait une obligation de consultation des parties pour ce qui concerne l'adoption des plans. Je suis personnellement assez contente de la proposition qui consiste à entendre les pilotes, notamment sur le fait, comme le disaient également SOFREAVIA et Eurocontrol, que certains choix ne tiennent pas suffisamment compte des problématiques liées au vent, ce qui risque de poser des problèmes.

Je pense que le cœur des difficultés se trouve dans la déclaration de majorité et, qu'en fait, une fois par votre bouche, une fois par la bouche des autres membres de votre gouvernement, on essaie de contenter tout le monde! Mais tant qu'il n'y aura pas une objectivation des décisions et que l'on ne sortira pas de cette logique folle de la répartition, on ne trouvera pas de solution car vous allez sans cesse être confronté à des recours et à des mécontentements.

Je terminerai en faisant référence à cette annonce de M. de Donnea qui dit que "tout allait si bien avant". Qu'il demande à M. Vandenhoute qui a agité les comités pendant bien longtemps, avant même que Mme Durant ne fasse de la politique, pour expliquer quels étaient les problèmes. Il y avait les avions hushkittés, il n'y avait pas de quotas de bruit, il y avait la route Chabert, il y avait toute une série de choses qui ne fonctionnaient pas dans l'aéroport! Dire que tout à coup on a créé un problème, c'est faux et archi-faux! C'est montrer que l'on ne sait pas gérer la complexité et la difficulté! Cela n'augure rien de bon pour l'avenir.

13.82 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u hebt daarnet gezegd dat er veel op internet staat maar dat u ook bereid bent, als de commissieleden dat vragen, de studie van Thoen ter beschikking te stellen. Hebt u die studie bij? Kunt u die studie naar belangstellenden opsturen?

13.83 Minister Bert Anciaux: Ik heb die studie niet bij mij maar u kunt ze heel gemakkelijk van het internet downloaden.

13.84 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Staat die studie er integraal op?

13.85 Minister Bert Anciaux: De studie van professor Thoen voor 2003 en 2004 staat er volledig op. Als ik me niet vergis, staat ook het geluidskadaster 2002 op het internet.

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

Ik denk dat de kern van de problemen bij de meerderheidsverklaring ligt en dat men probeert iedereen tevreden te stellen. Zolang men niet van de logica van de spreiding afstapt, zal men geen oplossing vinden.

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

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

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

13.86 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dat is toch niet veel dan?

13.87 Minister **Bert Anciaux**: Het is te zeggen, men kan bij zo'n geluidskadaster de kaarten natuurlijk vergroten. Ik heb u hier in de commissie op een bepaald moment de kaarten meegegeven gemeente per gemeente. Natuurlijk, wat op het net staat is het overzicht. Als men dat uitvergroot, heeft men natuurlijk gemeente per gemeente. Ik neem aan dat dit niet echt nodig is want in de cijfers is het wel degelijk gemeente per gemeente aangegeven, zowel wat betreft het aantal gehinderden in bevolking als in oppervlakte.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.14 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.14 heures.