



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

08-11-2004

Après-midi

maandag

08-11-2004

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 BELANG</i>	<i>Vlaams Belang</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 M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le financement de la gratuité des abonnements pour les trajets domicile-lieu de travail" (n° 3982) 1

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne Thalys sur la dorsale wallonne" (n° 3983) 2

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

Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le jugement de la cour d'appel de Bruxelles à l'encontre d'Eurostation" (n° 4000) 5

Orateurs: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'imputation des travaux d'entretien et d'investissement à la SNCB" (n° 4029) 8

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la répartition géographique du nouveau matériel roulant de la SNCB" (n° 4030) 9

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives de développement des lignes internationales par la SNCB" (n° 4079) 10

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les mesures prises par La Poste dans le cadre de la mise à concurrence des envois postaux de plus de 50 grammes" (n° 4080) 13

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiering van de gratis abonnements voor het woon-werkverkeer" (nr. 3982) 1

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de Thalys-verbinding op de Waalse as" (nr. 3983) 2

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

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veroordeling van Eurostation door het hof van beroep te Brussel" (nr. 4000) 5

Sprekers: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanrekening van onderhouds- en investeringswerken bij de NMBS" (nr. 4029) 8

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geografische spreiding van het nieuwe rollend materieel van de NMBS" (nr. 4030) 9

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkelingsperspectieven van de internationale lijnen bij de NMBS" (nr. 4079) 10

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de maatregelen die door De Post genomen worden in het kader van het openstellen voor mededinging van postzendingen van meer dan 50 gram" (nr. 4080) 13

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les heures supplémentaires effectuées par les travailleurs de La Poste" (n° 4105)

16

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overuren bij De Post" (nr. 4105)

16

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les retards dans les paiements de l'Etat à La Poste" (n° 4106)

19

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de te late betalingen van de overheid aan De Post" (nr. 4106)

19

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences de Géoroute et des nouveaux centres de tri" (n° 4121)

22

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van Georoute en de nieuwe sorteercentra" (nr. 4121)

22

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les centres de vacances de La Poste" (n° 4131)

27

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vakantiecentra van De Post" (nr. 4131)

27

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la recherche d'un partenaire pour La Poste" (n° 4132)

29

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zoektocht naar een partner voor De Post" (nr. 4132)

29

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'approche de l'absentéisme à La Poste" (n° 4133)

30

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpak van het absentéisme bij De Post" (nr. 4133)

30

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rapport d'efficacité relatif à la distribution d'électricité par BIAC" (n° 4189)

32

Orateurs: **Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het efficiëntierapport inzake elektriciteitsdistributie door BIAC" (nr. 4189)

32

Sprekers: **Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste ministre en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote au vice-premier

34

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-

34

ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la publicité de l'administration au sein de la SNCB" (n° 4195)

Orateurs: **Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les rumeurs concernant l'augmentation des tarifs de la SNCB prévue pour l'année prochaine" (n° 4257)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réactivation de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht et le désenclavement ferroviaire de la province du Limbourg" (n° 4228)

Orateurs: **Liesbeth Van der Auwera, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets à la gare de Trois-Ponts" (n° 4233)

- M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets à la gare de Trois-Ponts" (n° 4292)

Orateurs: **André Frédéric, Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Annelies Storms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une liaison ferroviaire directe entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 4259)

Orateurs: **Annelies Storms, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François-Xavier de Donnea au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le RER" (n° 4057)

Orateurs: **François-Xavier de Donnea, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "l'obligation pour les écoles de conduite de disposer d'un terrain d'entraînement"

premier ministre et ministre van Begroting en Overheidsbedrijven over "de openbaarheid van bestuur bij de NMBS" (nr. 4195)

Sprekers: **Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geruchten over de tariefverhogingen bij de NMBS voor volgend jaar" (nr. 4257)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reactivering van de spoorweglijn Hasselt-Maastricht en de openbare vervoersontsluiting van de provincie Limburg" (nr. 4228)

Sprekers: **Liesbeth Van der Auwera, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in het station van Trois-Ponts" (nr. 4233)

- de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in het station van Trois-Ponts" (nr. 4292)

Sprekers: **André Frédéric, Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een rechtstreekse treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 4259)

Sprekers: **Annelies Storms, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het GEN" (nr. 4057)

Sprekers: **François-Xavier de Donnea, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de verplichting voor de rijsscholen om over een oefenterrein te

(n° 3479)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

beschikken" (nr. 3479)

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la perception immédiate des amendes" (n° 3710)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke inning van geldboetes" (nr. 3710)

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Questions jointes de
- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "les problèmes concernant les vélomoteurs" (n° 4066)

- Mme Frieda Van Themsche au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les cyclomoteurs non conformes" (n° 4077)

- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "la visibilité des cyclomotoristes" (n° 4083)

- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "la plaque minéralogique pour cyclomoteurs" (n° 4129)

- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les plaques minéralogiques pour les cyclomoteurs" (n° 4272)

Orateurs: **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Frieda Van Themsche**, **Hilde Vautmans**, **Jan Mortelmans**

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de problemen in verband met bromfietsen" (nr. 4066)

- mevrouw Frieda Van Themsche aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "onaangepaste bromfietsen" (nr. 4077)

- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de zichtbaarheid van de bromfietser" (nr. 4083)

- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de nummerplaat voor bromfietsen" (nr. 4129)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "nummerplaten voor bromfietsen" (nr. 4272)

Sprekers: **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Frieda Van Themsche**, **Hilde Vautmans**, **Jan Mortelmans**

Interpellations et questions jointes de
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 464)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le nombre de plaintes introduites auprès du Service fédéral de médiation de l'aéroport national" (n° 4072)

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel" (n° 4108)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "la situation en ce qui concerne la politique de dispersion" (n° 469)

Orateurs: **François-Xavier de Donnea**, **Marie Nagy**, **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Bart Laeremans**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Interpellaties en samengevoegde vragen van
- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten vanop Zaventem" (nr. 464)

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het aantal klachten dat werd ingediend bij de federale Ombudsdienst voor de nationale luchthaven" (nr. 4072)

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het opmaken van een echt geluidskadaster" (nr. 4108)

- heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken in het spreidingsbeleid" (nr. 469)

Sprekers: **François-Xavier de Donnea**, **Marie Nagy**, **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Bart Laeremans**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Motions

Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle directive portuaire européenne" (n° 4155)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle directive portuaire européenne" (n° 4236)

Orateurs: **Jef Van den Bergh**, **Jan Mortelmans**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Moties

Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe Europese havenrichtlijn" (nr. 4155)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe Europese havenrichtlijn" (nr. 4236)

Sprekers: **Jef Van den Bergh**, **Jan Mortelmans**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 8 NOVEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 8 NOVEMBER 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le financement de la gratuité des abonnements pour les trajets domicile-lieu de travail" (n° 3982)

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiering van de gratis abonnements voor het woon-werkverkeer" (nr. 3982)

01.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le ministre, la SNCB, ainsi que la presse nous l'annonce, vient de décider d'augmenter le prix de ses abonnements annuels. On indique une augmentation de 11% sur ses abonnements annuels spécifiquement. Il apparaît que cette hausse tarifaire a été décidée pour faire face aux coûts que représente pour la SNCB le fait d'offrir la gratuité des cartes annuelles de train pour les employés du secteur public, les agents des services publics fédéraux et employés des entreprises publiques. Cette gratuité devrait d'ailleurs être étendue en janvier prochain au secteur privé: la part patronale de prise en charge du coût de l'abonnement passera de 60 à 80% pour l'entreprise alors que la SNCB prendra à sa charge les 20% restants. En raison de l'augmentation tarifaire annoncée, on peut craindre que, in fine, ce soient les entreprises privées qui financent cette gratuité dont le coût est évalué à quelque 10 millions d'euros par an.

Je souscris bien évidemment pleinement aux décisions du gouvernement qui tendent à promouvoir l'utilisation des transports en commun pour le plus grand nombre et en particulier les personnes qui se rendent chaque jour sur leur lieu de travail. Je m'interroge toutefois sur le financement de ces mesures puisqu'il apparaît que la SNCB les compense par une augmentation tarifaire, ce qui fait reposer leur coût uniquement sur les entreprises privées qui interviennent pour 80% du prix des abonnements.

Est-il acceptable que la SNCB reporte ainsi la charge de sa part contributive à la gratuité de ses abonnements annuels sur les entreprises ou sur d'autres catégories de voyageurs?

01.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je pense qu'il y a ici un malentendu persistant. Pour le moment, il n'y a presque pas de cartes

01.01 **Olivier Chastel** (MR): De NMBS heeft beslist de prijzen van de jaarabonnements met 11% te verhogen ter compensatie van de gratis jaartreinkaarten voor de ambtenaren. Overigens zal het gratis jaarabonnement vanaf januari 2005 ook voor de privé-sector gelden.

Ik twijfel niet aan het nut van gratis treinvervoer, maar het feit dat het uiteindelijk de bedrijven zijn die voor de financiering ervan opdraaien, doet mij de wenkbrauwen optrekken. De bedrijven komen nu voor 80% tegemoet in de kosten voor een abonnement.

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dit is een misverstand.

annuelles. La plupart des gens achètent ou achetaient des cartes mensuelles.

Pour une personne travaillant toute l'année, le coût d'un abonnement mensuel est d'environ 10,5 mois.

Auparavant, le coût d'un abonnement annuel équivalait à neuf mois mais cela ne concernait qu'une minorité de personnes car la plupart des navetteurs utilisaient des abonnements mensuels.

Avec le nouveau système, toutes les entreprises souhaitaient passer au système annuel et ne payer que 9 mois. Dès lors, nous avons décidé de relever le plafond à 10 mois, ce qui reste toujours inférieur aux 10,5 mois payés actuellement par la plupart des gens. De cette manière, l'Etat évite de perdre trop d'argent au niveau de son intervention auprès de l'employeur, à savoir 14%.

Pour les entreprises privées, 90% des abonnements sont des abonnements mensuels. Ces entreprises payent en moyenne 10,5 mois. Lorsqu'elles vont utiliser le système annuel, elles vont payer 10 mois. Donc, pour elles, il n'y aura pas d'augmentation.

L'augmentation concerne ceux qui, sans bénéficier de la gratuité, achètent un abonnement annuel. Cependant, cela concerne un tout petit nombre de personnes et, dans le secteur public, il n'y en a presque plus. Dans le secteur privé, 10% des voyageurs utilisent encore ce système mais le système d'abonnement mensuel y reste jusqu'à présent prépondérant.

Les frais n'augmenteront pas dans le cas d'achat d'abonnements annuels. Voici donc, en l'état, les deux systèmes. Si nous n'avions pas relevé le plafond à dix mois, nous aurions perdu beaucoup d'argent.

Il ne s'agit pas d'une augmentation pour l'entreprise qui paie l'abonnement, sauf dans le cas des 10% de voyageurs ayant déjà un abonnement annuel. Pour ceux-là, le système de la gratuité serait plus intéressant.

Globalement, 5% des voyageurs subiront une augmentation des prix. Pour les autres, il s'agira d'une diminution.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne Thalys sur la dorsale wallonne" (n° 3983)

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de Thalys-verbinding op de Waalse as" (nr. 3983)

02.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, il y a un peu plus d'un an, je vous interrogeais sur la nécessité de modifier les horaires du dernier Thalys partant de Liège pour Paris via Namur, Charleroi et Mons. D'autres collègues sont intervenus récemment sur le sujet. Il est en effet essentiel d'améliorer l'attractivité de cette ligne et le seul moyen d'y parvenir est de faire en sorte que ce train rapide au départ de Liège arrive à Paris avant neuf heures.

Er is geen sprake van een prijsverhoging.

De meeste reizigers met een abonnement maakten gebruik van de maandtreinkaart, waarmee ze het equivalent van tien en een halve maand treinen per jaar betaalden. De zeer kleine minderheid van jaarkarthouders spoorde voor de prijs van negen maanden. In de privé-sector zijn zo'n 90% van de abonnementen maandabonnementen.

Met het nieuwe systeem kiezen de reizigers massaal voor een jaarabonnement, en de NMBS heeft beslist de prijs ervan vast te stellen op het equivalent van tien maanden.

Een wijziging zal enkel gevolgen hebben voor een kleine minderheid van circa 10% van de reizigers.

02.01 Olivier Chastel (MR): Ik stelde u een jaar geleden al een vraag over de noodzaak om voor een trein met aankomst in Parijs vóór 9 uur 's morgens te zorgen, teneinde de Thalys-lijn met vertrek vanuit Luik aantrekkelijker te maken. Die lijn kampt immers met

Personnellement, je regrette profondément qu'aucune modification d'horaire ne puisse intervenir à bref délai. Quand on reprend l'horaire d'arrivée des trains à grande vitesse à Lille-Europe aujourd'hui, on se rend compte notamment que trois trains au départ de Lille arrivent à Paris avant neuf heures. De ce fait, il n'y a pas de raison de ne pas trouver de créneau horaire pour le seul Thalys nous concernant en Région wallonne, celui de la dorsale wallonne.

La Région wallonne a fourni des efforts significatifs de promotion de la ligne et la SNCB doit prendre en charge le coût de son déficit d'exploitation. Ce sont des raisons suffisamment importantes pour inciter les administrateurs belges au sein de la société Thalys à exiger une adaptation des horaires pour répondre à cette demande légitime de la clientèle de rejoindre Paris avant neuf heures.

Monsieur le ministre, vous connaissez sûrement la réponse et vous allez pouvoir me dire à quelle heure le Thalys partant d'Ostende arrive à Paris.

Une autre piste à suivre pour rentabiliser la ligne sur la dorsale wallonne serait de développer des formules tarifaires adaptées aux trajets purement nationaux afin d'inciter les voyageurs nationaux à emprunter le Thalys plutôt qu'un train traditionnel pour se rendre de Liège à Charleroi ou à Mons.

Cela suppose évidemment une adaptation des prix pour ces trajets intra-belges. Aujourd'hui, le fait de monter dans le Thalys coûte deux fois plus cher que de monter dans un train normal. La SNCB envisage-t-elle des dispositions tarifaires spécifiques visant à augmenter l'attractivité pour les trajets intérieurs?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, je sais qu'à Ostende, le train part à 6h45, mais j'ignore quand il arrive à destination. La moyenne des utilisateurs à Ostende est de quatre par jour! Les Classes moyennes insistent pour que la situation perdure, car c'est très important pour la ville.

En ce qui concerne l'horaire du Thalys, vous n'êtes pas sans savoir que nous ne sommes pas seuls à décider. Les heures d'arrivée à Paris sont tributaires des autorités de la gare parisienne, à savoir la SNCF. Nous y avons des "slots" valables pour les TGV en provenance de la Belgique mais d'ailleurs aussi. Donc, les seuls créneaux horaires attribués à Thalys comme entreprise, pour les arrivées avant neuf heures en provenance de la Belgique sont 8h05 et 8h35. Nous avons donc deux possibilités d'arrivée, pas plus. Ces "slots" sont utilisés pour les trains au départ de Bruxelles.

Tant les responsables de Thalys France que de Thalys Belgique pensent qu'il n'est pas utile de laisser tomber une arrivée en provenance de Bruxelles au profit d'un train en provenance de la dorsale wallonne. Nous avons tenté de négocier davantage de créneaux horaires, mais nous ne les avons pas encore obtenus. Voilà pourquoi nous ne savons modifier ces horaires. Ainsi, les arrivées avant neuf heures dépendent notamment de la possibilité d'augmenter le nombre de ces arrivées.

Cela dit, même si cette possibilité nous est offerte, il faudrait s'interroger. La Région wallonne a mené une enquête, dont les

een exploitatiekorting waarvoor de NMBS moet opdraaien.

Om welk uur komt de Thalys met vertrek vanuit Oostende aan?

Kan men tevens geen voordeliger tariefformules voor binnenlandse trajecten op die lijn uitwerken?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: Ik weet dat de trein vanuit Oostende vertrekt om 6.45 uur, maar ik weet niet wanneer hij aankomt. Gemiddeld zijn er vier reizigers per dag. De plaatselijke middenstand is voorstander van het behoud van die trein, omwille van zijn belang voor onze stad.

Wij beslissen niet alleen over die aangelegenheid. Wij beschikken over twee slots in Parijs: om 8.05 en om 8.35 uur, die aan de Thalys vanuit Brussel zijn toegekend. Thalys Frankrijk vindt het niet aangewezen een van die slots aan een trein met vertrek op de Waalse as toe te kennen. We zijn er evenmin in geslaagd bijkomende slots te verwerven.

Men kan zich in dit verband echter een aantal vragen stellen vermits het Waalse Gewest een onderzoek heeft gevoerd waaruit blijkt dat slechts 26% van de

résultats sont assez surprenants. Seulement 16% de la clientèle souhaitent un départ avant sept heures, 33% entre sept et huit heures, 22% entre huit et neuf heures et 27% après neuf heures. Globalement, la clientèle ne demande donc pas d'être à destination à neuf heures. Nous sommes surpris car nous pensions que le chiffre serait plus élevé mais seulement 16% parlent d'un départ avant sept heures.

Il semble donc que les gens soient plus intéressés par l'heure de départ que par l'heure exacte d'arrivée. Cela dit, ce n'est pas parce qu'on le dit dans une enquête que cela correspond exactement à la réalité. L'élément prépondérant dans ce cas-ci est le nombre de créneaux horaires.

Le fait que la demande soit plus élevée que l'offre provient de l'importance de la gare de Paris.

En ce qui concerne des formules tarifaires pour le Thalys, les relations suivantes demandent une réservation obligatoire: Liège Guillemins-Namur, Charleroi-Mons, Namur-Charleroi, Mons-Charleroi. Pour ces trajets purement nationaux, il existe une gamme tarifaire variée. On peut notamment citer Librys, Senior, Jeune, Enfant ou un voyage avec un billet du service intérieur moyennant supplément.

Cependant, ce que vous dites n'est pas déraisonnable. En effet, aussi longtemps qu'une grande partie des places n'est pas utilisée, imaginer d'autres possibilités pour rentabiliser la ligne tel que, par exemple, un supplément moins élevé n'est peut-être pas un mauvais test. Je vais donc demander si une diminution du supplément n'est pas à prendre en compte pour augmenter l'attractivité de ces lignes.

02.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse en deux volets, à la fois sur les heures d'arrivée à Paris et sur la différenciation tarifaire.

La Belgique ne possède, pour toutes ses lignes Thalys, que deux slots avant neuf heures à Paris. C'est évidemment peu puisque les seuls trains rapides au départ de Lille-Europe en ont trois!

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce sont des Français.

02.05 Olivier Chastel (MR): D'accord mais, même si on n'a pas tout à dire dans la société Thalys, on a un certain nombre d'administrateurs belges représentant la Belgique, en l'occurrence la SNCB, au sein de cette société.

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce n'est pas la société Thalys qui décide du nombre de slots. C'est la SNCF, unilatéralement! Cela concerne la gare de Paris. Par conséquent, la SNCF est gestionnaire de l'infrastructure; ils décident seuls pour Thalys.

02.07 Olivier Chastel (MR): Connaissez-vous les démarches déjà entreprises?

02.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Je l'ai demandé à plusieurs reprises. Mais il faut savoir que la gare de Paris a un taux d'occupation très élevé. Quant à Lille, les arrivées en provenance de

clients graag voor 7 uur zou willen vertrekken, terwijl 33% graag tussen 7 en 8 uur zou vertrekken, 22% tussen 8 en 9 uur, en 27% na 9 uur. Dat is toch opmerkelijk. De vertrekuren zijn dus de doorslaggevende factor.

Wat de verschillende tarieven betreft, zijn de reservaties verplicht op de volgende lijnen van de Waalse as: Luik-Namen, Charleroi-Bergen, Bergen-Charleroi en Namen-Charleroi. Op zuiver nationaal vlak bestaat er een brede tarievenwaaier met weliswaar een toeslag.

Zolang heel wat mogelijkheden onbenut blijven, zou de vermindering van de toeslag een interessante test vormen om de reisformule aantrekkelijker te maken. Ik zal die oplossing opperen.

02.03 Olivier Chastel (MR): Vanuit België vertrekken er maar twee Thalys-treinen met aankomst in Parijs vóór 9 uur. Dat is weinig. Vanuit Rijsel vertrekken er merklijk meer HST's die vóór 9 uur in Parijs aankomen.

02.06 Minister Johan Vande Lanotte: Daarover beslist de SNCF.

Londres sont probablement comprises dans les slots. Le chauvinisme français n'est pas étranger à ces décisions.

02.09 Olivier Chastel (MR): En ce qui concerne la particularité des différenciations tarifaires, j'insiste pour que vous demandiez à la SNCB de réduire ce supplément. Cela permettra d'utiliser au mieux les nombreuses places libres restant sur le Thalys, notamment en réseau intra-belge entre Liège et les autres villes wallonnes.

02.09 Olivier Chastel (MR): Ik dring erop aan dat u een vermindering van de toeslag bepleit, teneinde voor een optimale bezetting van de overblijvende plaatsen te zorgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le jugement de la cour d'appel de Bruxelles à l'encontre d'Eurostation" (n° 4000)

03 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veroordeling van Eurostation door het hof van beroep te Brussel" (nr. 4000)

03.01 Richard Fournaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai lu dans le journal "Trends Tendances" pour ne pas le citer que la cour d'appel de Bruxelles a récemment condamné Eurostation à acquitter une indemnité pouvant varier, après expertise, entre 14 et 60 millions d'euros et ce, à l'égard de certains partenaires privés, actionnaires minoritaires au sein d'Eurostation.

03.01 Richard Fournaux (MR): Eurostation, dochteronderneming van de NMBS, werd zopas veroordeeld tot de betaling van een vergoeding van 14 tot 60 miljoen aan private partners-minderheidsaandeelhouders.

Etant donné les liens existant entre Eurostation et la SNCB, puisqu'il s'agit d'une filiale, on est en droit de penser que cette nouvelle charge financière qui pèsera directement sur la filiale sera susceptible de générer des conséquences sur la SNCB elle-même.

In eerste instantie zou ik graag uw visie kennen op de uitspraak en op de beroepsmogelijkheden. Ik zou deze vraag echter in de ruimere context van de tegeldemaking van de onroerende activa van de NMBS - en vooral van de activa die door Eurostation worden beheerd - waarover we begin 2004 in commissie een debat hadden, willen plaatsen. U was niet tegen een verkoop van de aandelen van Eurostation gekant. De heer Vinck had het destijds over 30% van de aandelen en u sprak over een mogelijke audit om de waarde van de activa te bepalen. Wat is de stand van zaken?

Monsieur le ministre, la question qui vous a été envoyée visait tout simplement à connaître votre point de vue sur ce jugement et sur le fait de savoir s'il était définitif ou s'il pouvait encore être sujet à quelque recours que ce soit de la part d'Eurostation ou de la SNCB, tel qu'un recours en cassation par exemple.

Au-delà de cela, je voudrais relier cette question tout à fait ponctuelle au débat qui a eu lieu au sein de cette commission le 14 janvier 2004 lorsque mes collègues MM. Chastel et Massin vous avaient posé des questions concernant la valorisation de l'actif immobilier de la SNCB et, surtout, ce qui était géré par Eurostation, filiale à 100% de la SNCB, notamment à propos de la vente de certains terrains, etc.

Monsieur le ministre, je ne vais pas vous rappeler tout ce qui s'est dit ce jour-là puisque, comme je viens de le dire, les questions de mes collègues Chastel et Massin avaient généré un véritable débat dans cette commission, débat au terme duquel le gouvernement et vous-même n'étiez manifestement pas opposés à une vente d'actifs ou d'actions de la part d'Eurostation à des partenaires.

A l'époque, M. Vinck avançait un pourcentage qui tournait, si je ne m'abuse, autour de 30%. En outre, pour votre part, vous n'étiez pas opposé à la vente d'une part de la société ou de la filiale.

Par ailleurs, vous évoquiez la réalisation d'un audit afin que le gouvernement et les Chambres puissent être informés et ainsi avoir

un meilleur aperçu des actifs immobiliers gérés par Eurostation.

Monsieur le ministre, permettez-moi donc d'élargir la question ponctuelle relative au suivi à réserver au jugement rendu par la cour d'appel de Bruxelles au début de cet automne et de remettre cette problématique dans le contexte du débat qui a eu lieu sur l'avenir d'Eurostation, de la vente d'une partie des ses parts et de l'audit que vous vouliez réaliser.

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Fournaux, la situation n'est toujours pas très claire, mais elle a le mérite d'évoluer.

Quelques arrêts ont été rendus, mais rien n'est définitif. Autrement dit, une action est actuellement en cours mais des estimations doivent encore être faites. Je répète qu'aucune décision définitive n'a été prise. Toutefois, un dédommagement devra être payé parce que le contrat a été mal négocié au départ, c'est-à-dire en 1994 si mes souvenirs sont bons. La somme reste à déterminer. Mais nous avons fait appel à des avocats et des médiateurs pour tenter d'arriver à un règlement à l'amiable. En effet, il n'est pas souhaitable que la situation en la matière ne soit pas clarifiée. C'est un premier élément.

Deuxièmement, nous allons réaliser un audit des biens immobiliers qui ne sont pas nécessaires au fonctionnement de la SNCB. Ils ont été transférés vers le Fonds d'investissement fédéral (FIF). La Sopima va essayer de les rentabiliser et de les vendre. Nous le faisons domaine par domaine pour éviter notamment une action spéculative qui consisterait à tout vendre en une fois.

Il faut donc d'abord trouver un règlement à l'amiable, si nécessaire au tribunal, pour annuler cette plainte qui traîne depuis dix ans. Ensuite, il importe de rentabiliser et activer quelque quarante-deux biens qui sont la propriété de la SNCB mais qui ne font pas partie de son "core business". Car j'estime que, dans une entreprise en restructuration comme la SNCB, il faut se limiter au "core business". C'est pourquoi les actions immobilières doivent être limitées. De même, c'est la raison pour laquelle nous voulons que, dans un certain délai, ABX soit vendue et qu'elle sorte du giron de la SNCB. Cette dernière doit être un transporteur, et non pas une société immobilière, ni de fret par camions.

Donc, j'insiste sur ces deux points: le règlement à l'amiable et la vente. Pour le règlement à l'amiable, je dois préciser que les échos parus dans la presse sont très clairement influencés par des personnes qui espèrent en obtenir beaucoup. Les chiffres que nous lisons dans ces articles - je veux parler des 60 millions d'euros - me semblent fantaisistes.

03.03 Richard Fournaux (MR): Pour vous, ces 60 millions sont de la fantaisie?

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je le pense.

03.05 Richard Fournaux (MR): Monsieur le ministre, j'aimerais y voir clair. Je comprends très bien que vous pensiez qu'il est utile pour la SNCB de revenir à son "core business", comme vous dites, et qu'il faut évaluer une série d'actifs immobiliers qui ne sont pas nécessaires

03.02 Minister Johan Vande Lanotte: Er is een duidelijke evolutie aan de gang maar niets is definitief. Vast staat dat wij iets moeten betalen. Die verschuldigde schadeloosstelling is het gevolg van een overeenkomst waarover van meet af aan slecht werd onderhandeld. Wij streven naar een minnelijke schikking om tot een oplossing te komen voor een klacht die al tien jaar hangende is. 60 miljoen lijkt me echter overtrokken!

Wij zullen overgaan tot een doorlichting van de onroerende goederen die voor de werking van de NMBS niet noodzakelijk zijn. Ze zullen worden overgeheveld naar het fonds voor spoorinvesteringen met het oog op hun verkoop. Wij willen domein per domein verkopen teneinde speculatie te voorkomen.

De NMBS moet een vervoerder zijn en geen vastgoedmakelaar.

03.05 Richard Fournaux (MR): Maar dat heeft niets te maken met de verkoop van Eurostation.

à court, moyen ou long terme pour l'exploitation de la SNCB. Je comprends également qu'il vaut mieux s'en débarrasser en les valorisant au mieux. Cela me paraît être de bonne politique. Il n'y a aucun problème à cet égard. Mais ceci n'a rien à voir avec la vente d'Eurostation - qu'il s'agisse d'une vente des parts ou d'une participation.

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre: La vente d'Eurostation - et les offres qui ont été faites - était conditionnée par le règlement préalable de ce litige.

03.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: De verkoop van Eurostation was afhankelijk van de beslechting van het geschil.

03.07 Richard Fournaux (MR): Cela veut donc dire que tant que le litige n'est pas réglé à l'amiable il ne peut y avoir de vente partielle ou totale d'Eurostation.

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Une fois le litige réglé, il ne subsiste plus aucune raison de le vendre au complet. Il faut alors vendre la société par morceaux. Vous comprenez? La demande de vendre était une forme de règlement à l'amiable: on payait et, de la sorte, le litige était résolu.

03.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Als dat van de baan is, bestaat er geen reden meer om alles in één keer te verkopen.

03.09 Richard Fournaux (MR): C'était donc aux successeurs de gérer ce litige.

03.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour moi, c'était trop spéculatif. Car on ne sait jamais ce qui se passe après coup.

03.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: De verkoop in één keer vóór de regeling van het geschil was een manier om de opvolger ermee op te zadelen maar volgens mij is die verrichting te speculatief. We doen er beter aan per schijf te verkopen.

Nous allons donc trouver un accord sur les litiges. On prendra les biens qui sont là, qui constituent la valeur, et on les met un par un. Parce que je veux aussi éviter que si on mettait tous ces biens ensemble et qu'on les vendait, envers les autorités publiques qui en sont responsables, ce ne serait pas (...) non plus.

03.11 Richard Fournaux (MR): C'est donc Eurostation qui vendra ces actifs, purement et simplement?

03.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, ils ont été repris à Eurostation et placés dans le fonds d'investissement qui accompagne la reprise de la dette, et c'est Sopima qui va maintenant les activer.

03.13 Richard Fournaux (MR): La question de M. Chastel portait aussi sur la ventilation des recettes liées à ces opérations immobilières.

03.13 **Richard Fournaux** (MR): Hoe zal de opbrengst van die verkoop gespreid worden?

03.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Elles iront au FIF.

03.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: Alles gaat naar het Fonds voor spoorweg-infrastructuur, het FSI.

03.15 Richard Fournaux (MR): Donc elles vont dans le fonds de financement?

03.16 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela fait partie de l'action de reprise de la dette. On trouve que c'est un effort que doit faire la SNCB.

03.17 **Richard Fournaux** (MR): C'est tout ce que je voulais savoir. Merci.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 **Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'imputation des travaux d'entretien et d'investissement à la SNCB" (n° 4029)**

04 **Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanrekening van onderhouds- en investeringswerken bij de NMBS" (nr. 4029)**

04.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en matière de répartition géographique des investissements à la SNCB, la règle 60/40 hors enveloppe consacrée à Bruxelles, est censée éviter les heurts entre Communautés.

Dans la pratique, il est apparu que cette clé de répartition pouvait être facilement contournée par un jeu d'écritures comptables. Au lieu d'imputer des travaux d'investissement ou de maintien de capacité pour un certain nombre de kilomètres de voies, il suffit de fractionner le total des kilomètres en plusieurs lots de centaines de mètres d'entretien des voies. Cette pratique est d'autant plus aisée que c'est le même service qui exécute les travaux et qui les impute d'un point de vue comptable.

Il semble que lors de sa prise de fonction, le nouvel administrateur délégué ait demandé un rapport sur la question.

Monsieur le ministre peut-il confirmer ce point? Le cas échéant, peut-il nous communiquer le contenu de ce rapport?

Quels sont les mécanismes qui permettent actuellement d'éviter que se perpétuent ces manœuvres qui tendent à contourner la clé de répartition 60/40?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, la clé de répartition 60/40 est en effet appliquée aux travaux d'investissement tant lors de l'établissement des budgets d'investissement que de leur exécution suivant les mêmes éléments géographiques.

Le traitement comptable, donc l'imputation, est réglementé par une instruction spécifique émanant de la direction Finances et Infrastructure. Cette réglementation, l'instruction 11F/12i qui date de 1992, veille au respect de l'application de la législation comptable quant à la distinction entre travaux d'exploitation et travaux d'investissement, qui représentent le maintien de la capacité. La classification "entretien et investissement" et "exploitation et investissement" est régie par la loi et ne devrait donc pas être sujette à modification. Cette instruction indique clairement quand un travail doit être considéré comme de l'entretien et quand il doit être considéré comme un investissement. Les fonctionnaires dirigeants responsables des travaux sont donc tenus de respecter cette réglementation.

D'un point de vue réglementaire, toutes les mesures sont prises afin d'éviter le procédé que vous avez décrit qui irait en effet à l'encontre

04.01 **François Bellot** (MR): Om te voorkomen dat de geografische spreiding van de investeringen van de NMBS tot communautaire spanningen zou leiden wordt de 60/40-regel toegepast. In de praktijk kan deze regel echter via allerlei boekhoudkundige knepen omzeild worden.

De nieuwe gedelegeerd bestuurder zou daarover een verslag gevraagd hebben. Klopt dit? Welke controlemechanismen zijn er om dergelijke kunstgrepen te voorkomen?

04.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: De boekhoudkundige verwerking verloopt volgens specifieke instructies die werden opgesteld door de directie Financiën en Infrastructuur. Deze laatste ziet toe op de naleving van de boekhoudwetgeving.

Deze instructies bepalen of een werk als een onderhoudstaak of als een investering moet beschouwd worden. De personen die de leiding over de werkzaamheden hebben, moeten deze wetgeving naleven.

Er bestaat dus een reglementair kader ter voorkoming van de toestand die u beschreven heeft en die de communautaire verdeelsleutel in het gedrang zou

des principes de répartition entre Communautés.

Chaque année, un rapport sur l'exécution du budget d'investissement est rédigé, comme décrit dans le contrat de gestion, avec notamment l'indication du degré de respect de cette règle qui, en globalité, est respectée.

Le mécanisme dont vous parlez ici ne me semble donc pas se produire. Si, malgré tout, il se produisait, cela irait à l'encontre des règlements et instructions internes de la SNCB.

brengen. Jaarlijks wordt een verslag opgesteld over de uitvoering van de investeringsbegroting. Daarin wordt aangegeven in welke mate deze sleutel gerespecteerd werd.

Het mechanisme waar u naar verwijst doet zich bij mijn weten in de praktijk niet voor. Als dit toch het geval zou zijn dan zou het in strijd zijn met de interne reglementeringen en instructies van de NMBS.

04.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous n'avez rien dit quant au rapport éventuel qui aurait été rédigé.

04.03 François Bellot (MR): U heeft niet gesproken over het eventuele verslag van de nieuwe gedelegeerd bestuurder.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je n'ai pas connaissance de ce rapport.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik heb geen weet van een dergelijk verslag.

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

05 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la répartition géographique du nouveau matériel roulant de la SNCB" (n° 4030)

05 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geografische spreiding van het nieuwe rollend materieel van de NMBS" (nr. 4030)

05.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'augmentation du trafic voyageur sur le réseau national de la SNCB oblige l'entreprise publique à commander de nouvelles voitures à double étage de type M6.

05.01 François Bellot (MR): Het stijgende reizigersverkeer noopt de NMBS ertoe nieuwe dubbeldekrijtuigen van het type M6 te bestellen. Dit nieuwe materieel wordt klaarblijkelijk vaker ingezet in Vlaanderen dan in Wallonië.

Lors de la mise en service de ce nouveau matériel, il est apparu que la distribution géographique favorisait la Flandre au détriment de la Wallonie.

Certains ont prétendu justifier cette situation en avançant le fait qu'il fallait répondre aux besoins de mobilité de la Flandre qui sont plus importants, ce qui laisse entendre, à tort, que la Wallonie n'éprouve pas de problème en la matière.

Sommigen baseren zich op het argument dat de mobiliteits-behoefte in Vlaanderen groter zijn dan in Wallonië om te beweren dat Wallonië het gerust zonder dit nieuwe materieel kan stellen.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser les questions suivantes.

Quelle est actuellement la répartition par ligne des voitures M6? Sur quelle base cette répartition est-elle effectuée? Quels sont les critères objectifs qui détermineront la mise en service des nouvelles voitures M6 qui viennent d'être commandées?

Ik zou daarom graag vernemen hoe de M6-rijtuigen thans per lijn verdeeld zijn. Op basis van welke criteria gebeurde deze spreiding? Volgens welke objectieve criteria zullen de pas bestelde M6-rijtuigen ingezet worden?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président,

05.02 Minister Johan Vande

monsieur Bellot, les voitures M6 circulent actuellement sur un nombre important de lignes réparties de façon équitable sur l'ensemble du réseau.

Toutes les voitures M6 figurant sur la première commande sont maintenant livrées. Les lignes où elles sont en circulation sont les suivantes:

- Bruxelles-Namur-Luxembourg (trains cadencés ICJ);
- Charleroi-Bruxelles-Anvers (tous les trains cadencés ICI);
- Bruxelles-Mons (trains de pointe);
- Bruxelles-Mouscron (trains de pointe);
- Bruxelles-Gand-Ostende (je suppose qu'il s'agit de presque tous les trains);
- Bruxelles-Gand-Courtrai (trains de pointe);
- Gand-Bruxelles-Genk (trains cadencés ICK).

Cette énumération me laisse penser que globalement, il y a une répartition sur les grands axes.

Cette répartition a été effectuée en fonction des éléments suivants:

- les lignes où elles peuvent circuler (le gabarit, notamment, pose encore quelques problèmes ici et là, ce qui est regrettable);
- l'importance de la clientèle et des flux concernés aux heures de pointe (affectation aux trains de pointe) ou pendant toute la journée (affectation aux relations cadencées);
- une répartition équitable entre différentes lignes et gares.

Les mêmes critères seront utilisés pour la seconde tranche, sachant que des adaptations techniques (locomotives dédiées, voitures-pilotes) doivent permettre à la SNCB de les utiliser de façon beaucoup plus intensive, toute la journée, sur des relations cadencées, vu leur réversibilité, où leur qualité et leur attractivité séduiront un maximum de clients.

Il apparaît donc clairement que la répartition se fait de façon équitable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives de développement des lignes internationales par la SNCB" (n° 4079)

06 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkelingsperspectieven van de internationale lijnen bij de NMBS" (nr. 4079)

06.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCF vient d'annoncer qu'elle se lançait dans la promotion des liaisons TGV à bas prix avec l'objectif avoué de concurrencer les compagnies aériennes. C'est ainsi que, dès le six décembre prochain, il sera possible d'emprunter un TGV Paris-Marseille-Toulon à partir de 19 euros.

Le transport international de voyageur étant soumis à la concurrence, l'initiative française amène à s'interroger sur l'attitude de la SNCB par rapport à ce type de promotion.

Lanotte: De M6-rijtuigen zijn billijk over het volledige spoorwegnet verdeeld. De eerste bestelling rijtuigen is volledig geleverd. Ze rijden op de volgende lijnen: Brussel-Namen-Luxemburg, Charleroi-Brussel-Antwerpen, Brussel-Bergen, Brussel-Moeskroen, Brussel-Gent-Oostende, Brussel-Gent-Kortrijk, Gent-Brussel-Genk.

De verdeling gebeurde in functie van de volgende criteria: de lijnen waarop ze inzetbaar zijn (hun afmetingen zorgen hier en daar nog voor problemen), de omvang van het reizigersaantal en van de reizigersbewegingen en een billijke verdeling tussen de lijnen en de stations.

Dezelfde criteria zullen gebruikt worden bij de toewijzing van de tweede bestelling. Een aantal technische ingrepen moet het mogelijk maken ze nog intensiever in te zetten.

Het is dus duidelijk dat deze rijtuigen eerlijk verdeeld worden.

06.01 François Bellot (MR): De SNCF wil concurreren met de luchtvaartmaatschappijen en kondigt promoties op de goedkope TGV-verbindingen aan. Vanaf 6 december eerstkomend kost een kaartje voor de TGV Parijs-Marseille-Toulon slechts 19 euro. Het Franse initiatief zet ons aan het denken over de houding van

La SNCB a-t-elle déjà entrepris des contacts avec son homologue français en vue de proposer un trajet Bruxelles-Paris-Marseille?

Est-il envisageable de prévoir des tarifs plus attractifs entre Bruxelles et Londres ou Bruxelles et Marseille?

Existe-t-il des possibilités de TGV de nuit, par exemple, à destination du sud de la France?

de NMBS ten aanzien van dergelijke promoties.

Heeft de NMBS voor het traject Brussel-Parijs-Marseille al contact met haar Franse tegenhanger opgenomen? Zullen aantrekkelijker tarieven voor een verplaatsing tussen Brussel en Londen of Marseille worden aangeboden? Zal het mogelijk worden 's nachts met de TGV naar het zuiden van Frankrijk te sporen?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, pour le moment, il y a des liaisons directes Bruxelles-Marseille qui passent par Charles de Gaulle et Marne-la-Vallée (...). Pour les voyageurs, il existe une gamme de prix comportant notamment aussi un prix d'appel qui varie en fonction de la destination. Pour ce tarif, il y a un contingentement du nombre de places par train prévu. Ce sont des prix plus attractifs. Au départ de Bruxelles, il y a 5 liaisons journalières vers le sud de la France. Ces trains internationaux doivent répondre à des critères de rentabilité et une diminution du prix n'est pour le moment envisagée ni par la SNCB ni par la SNCF.

Pour le moment, l'initiative de la SNCF reste un peu pilote. Nous allons voir comment cela marche. Mais ni la SNCB ni la SNCF ne trouvent que ce prix diminué serait applicable pour une liaison entre Bruxelles et le sud de la France.

Dans la gamme tarifaire Eurostar, il y a aussi des prix promotionnels. Le passage du tunnel sous la Manche coûtant un montant fixe par voyageur et par trajet, il n'est pas encore possible de diminuer le prix. La réalité est que pour l'Eurostar vers Londres, le tunnel est le grand obstacle pour une diminution des prix. Le prix pour le passage du tunnel est très élevé et fait que le prix pour ce trajet est trop élevé avec toutes les difficultés de perte que nous avons sur ce trafic.

En ce qui concerne la circulation de nuit, il y a beaucoup de conditions. La rentabilité d'exploitation est plus difficile à atteindre. Il faut un nombre suffisant de TGV. Il faut aussi obtenir l'autorisation d'accéder à l'infrastructure "grande vitesse" en tenant compte du fait que l'entretien de cette infrastructure n'est possible que pendant la nuit. Beaucoup d'entretiens se font pendant la nuit ce qui fait que les lignes régulières de nuit sont plus difficiles.

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: Op dit ogenblik bestaat er reeds een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Marseille via Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée-Chessy. De prijzen variëren naargelang van de bestemming. Voor een beperkt aantal plaatsen bestaat een goedkopere "prems" prijs. Dagelijks vertrekken vijf treinen vanuit Brussel naar het zuiden van Frankrijk. Vermits die internationale treinen rendabel moeten zijn, overweegt noch de NMBS noch de SNCF een prijsverlaging.

Op dit ogenblik blijft het initiatief van de SNCF een proefproject. Die verlaagde prijs geldt niet voor een reis van Brussel naar het zuiden van Frankrijk.

Ook voor de Eurostar bestaan er promotietarieven. Vermits de reis door de Kanaaltunnel een vast – hoog – bedrag per reiziger en per traject kost, wordt nog geen prijsverlaging in het vooruitzicht gesteld.

Het nachtverkeer is aan voorwaarden onderworpen. Om rendabel te zijn, moeten er voldoende TGV's rijden. Tevens moet de infrastructuur van de hogesnelheidstreinen toegankelijk zijn. Doordat het onderhoud van die lijnen alleen 's nachts kan plaatsvinden, is het moeilijker regelmatige nachttreinen in te leggen.

06.03 François Bellot (MR): Merci monsieur le ministre. Personnellement, je pense que si la SNCB a l'opportunité de faire l'essai avec la SNCF pour un Bruxelles-Marseille, ce serait sans doute très intéressant pour les voyageurs. Lorsqu'on voit par exemple, le succès de la ligne aérienne Charleroi-Carcassonne où il est question de doubler le nombre d'avions entre ces deux villes, et le train pris à Charleroi... Ce sont des personnes venues de l'ensemble du pays qui viennent prendre l'avion à Charleroi.

Si ces liaisons pouvaient se faire, quitte à proposer des abonnements puisqu'il existe aussi des possibilités à ce niveau-là, je ne doute pas qu'on rendrait un bon service.

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Le problème avec le TGV, c'est qu'ils ont choisi exactement le contraire: un prix plus élevé pour aller très vite. C'est tout le concept du TGV.

06.05 François Bellot (MR): Si le prix était attirant, ils pourraient sans doute doubler aussi les TGV.

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Mais les investissements réalisés sont tellement importants qu'il serait très difficile de le faire. Ou alors ils devraient décider d'amortir tout l'investissement en une fois comme pertes et de recommencer. Ce n'est pas rien, ce qu'on devrait inscrire comme pertes. On le voit maintenant dans notre relation avec les Pays-Bas. Eux commencent seulement à comprendre qu'il peut y avoir un problème, notamment au niveau des prix. Ryanair ne doit pas concéder le même genre d'investissements: on prend un avion et on y va. En revanche, chaque fois qu'un TGV passe, ce n'est ni le train, ni le personnel qui coûtent mais l'investissement concédé pour faire rouler quelques trains, qui est énorme. Cela nuit très clairement au succès du TGV qui est déficitaire pour le moment, comme vous le savez.

À un moment, il faudra peut-être décider d'amortir une grande partie de l'investissement pour ne pas subir encore des pertes pendant trente ou quarante ans. Mieux vaut concentrer les pertes sur une année et proposer un plus grand accès aux TGV.

06.07 François Bellot (MR): Cela, c'est une réflexion plus large liée à l'internalisation ou à l'externalisation des coûts, par exemple pour le transport routier.

06.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Mais c'est tout de même l'essentiel. On paie pour cela donc on ne peut pas le proposer moins cher. Il faut compter notamment le coût internalisé. Sinon, c'est une entreprise séparée de la SNCB qui ne peut pas se permettre de déficits tout le temps.

06.03 François Bellot (MR): Een proefproject van de NMBS en de SNCF op de verbinding Brussel-Marseille zou de reizigers ten goede komen. Als men op het succes van de luchtverbinding tussen Charleroi en Carcassonne afgaat...

Indien we meer van dat soort treinen zouden kunnen inleggen, zou dat de dienstverlening ten goede komen.

06.04 Minister Johan Vande Lanotte: Met de HST is het omgekeerd: men betaalt meer geld voor een snelle verplaatsing.

06.05 François Bellot (MR): Indien de prijzen aantrekkelijker waren, zou men ook het aantal hogesnelheidstreinen kunnen verdubbelen.

06.06 Minister Johan Vande Lanotte: Daarvoor zouden echter te grote investeringen nodig zijn. Tenzij men de investering in éénmaal als verlies afschrijft. Nederland begint ook in te zien dat de prijs een probleem kan vormen. Ryanair hoeft niet zo'n investeringen te doen. Elke rit van een HST vraagt echter een enorme investering, wat zijn succes in de weg staat. Vandaag is de HST verlieslatend.

We zullen die investering dus moeten afschrijven, als we niet gedurende dertig of veertig jaar verlies willen lijden. Het zou beter zijn het verlies op één jaar af te schrijven en de HST laagdrempeliger te maken.

06.07 François Bellot (MR): Daarmee raakt u het ruimere debat van de internalisering of de externalisering van de kosten.

06.08 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is precies de kern van het debat. Je moet rekening houden met de geïnternaliseerde kosten. Zoniet, dan gaat het om

een bedrijf dat losstaat van de NMBS en dat zich geen deficit kan veroorloven.

06.09 François Bellot (MR): Je ne cherche pas à les voir en déficit mais au contraire à les voir accroître leur chiffre d'affaires.

06.10 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est pourtant là que cela les conduirait. Les charges sont tellement élevées qu'ils sont dans un cercle vicieux.

06.11 François Bellot (MR): Je suppose que c'est un coût marginal. Dès qu'ils font 19 euros, ils couvrent leurs frais variables et les frais fixes sont couverts par les autres activités.

06.11 François Bellot (MR): Ik veronderstel dat met de marginale kostprijs wordt gewerkt. De variabele kosten worden door de eigen activiteiten gedekt en de vaste kosten door andere activiteiten.

06.12 Johan Vande Lanotte, ministre: En réalité, les frais fixes ne sont pas couverts par les autres activités non plus. En outre, la situation de la France est différente parce qu'elle compte un certain nombre de trajets TGV rentables en raison de distances beaucoup plus importantes. Le TGV en France ne connaît donc pas les mêmes problèmes que les nôtres.

06.12 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is niet het geval. De toestand in Frankrijk is niet vergelijkbaar, want de HST is er, dankzij de grotere afstanden, winstgevend. De Franse TGV kent die problemen niet.

06.13 François Bellot (MR): Pour avoir travaillé dans le service d'études et de recherches de la SNCF pendant trois ans sur le dossier TGV, je peux vous dire que le taux interne de rentabilité du TGV sur l'axe Paris-Marseille est de 28%, ce qui travaille sans doute au coût marginal pour leurs 19 euros.

06.13 François Bellot (MR): Ik boog me gedurende drie jaar over het TGV-dossier van de SNCF en weet dus dat de rentabiliteit van de TGV Parijs-Marseille 28% bedraagt en dat dus met de marginale kostprijs wordt gewerkt, aangezien een ticket 19 euro kost.

06.14 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est probable mais ce n'est pas le cas chez nous.

06.14 Minister Johan Vande Lanotte: Bij ons is dat niet zo.

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

07 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les mesures prises par La Poste dans le cadre de la mise à concurrence des envois postaux de plus de 50 grammes" (n° 4080)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de maatregelen die door De Post genomen worden in het kader van het openstellen voor mededinging van postzendingen van meer dan 50 gram" (nr. 4080)

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, le 1^{er} janvier 2006, tous les envois adressés de plus de 50 grammes seront mis en concurrence. Il nous revient que de gros opérateurs de distribution postale préparent cette échéance de manière très intense. Ainsi des contacts ont été pris avec des entreprises génératrices de centaines de milliers d'envois de moins de 50 grammes par année pour leur proposer un système permettant de profiter de la mise en concurrence et ce, dès le 1^{er} janvier 2006.

07.01 François Bellot (MR): Vanaf 1 januari 2006 zal het segment van de geadresseerde zendingen van meer dan 50 gram opengesteld worden voor concurrentie. Grote postbezorgingsbedrijven hebben contact opgenomen met bedrijven die jaarlijks honderden duizenden

La proposition est la suivante: lorsqu'un envoi de plusieurs dizaines, voire centaines de milliers de courriers adressés inférieurs à 50 grammes, par exemple factures d'électricité, de gaz, de télédistribution et autres, est prévu, il est possible d'insérer dans l'enveloppe, outre le courrier transmis, un carton ou un feuillet publicitaire permettant d'atteindre 51 grammes pour l'ensemble de l'envoi, et donc de pouvoir ainsi proposer un prix particulièrement attractif et plus faible que celui pratiqué par La Poste dans le cadre du service réservé des moins de 50 grammes. Il fallait sans doute y penser mais certains l'ont fait!

M. le vice-premier ministre peut-il m'indiquer quelles mesures La Poste compte prendre par rapport à cette initiative étant entendu que celle-ci entraînera ipso facto la mise en concurrence immédiate et ce, dès le 1^{er} janvier 2006, de tous les envois postaux y compris les moins de 50 grammes moyennant le lestage publicitaire des envois?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, La Poste est bien informée de l'argumentation commerciale de certains concurrents qui recommandent à leurs clients de gonfler artificiellement le poids de leurs courriers au-delà des 50 grammes.

La Poste ne pense pas que les possibilités de succès via cette action soient très réalistes. 83% du courrier administratif concerné pèsent moins de 20 grammes. Ceci signifie qu'il faudrait une augmentation assez importante du poids, donc plus de travail, une autre enveloppe et une adaptation du système informatique, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires. Si ces clients peuvent donc gagner au niveau du tarif, ils perdent en raison du fait qu'ils doivent faire plus d'efforts.

Ceci étant dit, au moment du lancement du timbre Prior, La Poste a diminué ses tarifs. Auparavant, pour les envois entre 20 et 50 grammes, il fallait payer 0,79 centimes d'euro alors qu'aujourd'hui, on est tombé à 0,50 centimes d'euro. Ceci veut dire que pour les envois de 40 grammes par exemple, le prix que La Poste demande est assez concurrentiel. Passer à plus de 50 grammes et penser que l'on aura encore un grand avantage semble assez irréaliste pour La Poste.

Par ailleurs, pour les gros clients, qui prennent notamment la peine d'imprimer et de mettre sous pli leur courrier administratif selon un schéma de tri, La Poste peut diminuer ses coûts et leur proposer des conditions plus attractives. Chaque fois que le client prend des mesures qui ne lui coûtent pas nécessairement mais qui aident La Poste, il peut négocier les tarifs. La Poste fait profiter, par une diminution tarifaire, des économies de production dont elle bénéficie.

Ainsi, il y a un tarif préférentiel pour les clients de taille moyenne et des tarifs conventionnels pour les très gros clients. En tarif préférentiel, le client peut bénéficier, suivant le schéma de tri et le volume expédié en une fois, d'une diminution de prix allant jusqu'à 30%, soit 0,35€ pour un envoi normalisé au lieu de 0,50€. Des tarifs conventionnels peuvent être encore plus avantageux pour les gros clients dont le volume d'envoi annuel dépasse certains seuils et qui sont prêts à conclure une convention d'une durée d'au moins un an.

Les changements actuels constituent un défi mais La Poste pense –

poststukken van minder dan 50 gram verzenden en hen een systeem van toevoeging van reclamedrukwerk voorgesteld teneinde te komen tot een gewicht van 51 gram, en dit alles tegen een kostprijs die lager ligt dan die welke door De Post wordt voorgesteld. Welke maatregelen zal De Post in dat verband nemen?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: De Post is goed op de hoogte van de commerciële argumenten van bepaalde concurrenten, die aanraden het gewicht van de te verzenden poststukken kunstmatig op te trekken, maar betwijfelt of een dergelijke operatie realistisch is. 83% van de administratieve poststukken weegt immers minder dan 20 gram en 9% weegt tussen 20 en 50 gram. Als men de drempel van de 50 gram wil overschrijden, zullen bijgevolg diverse aanpassingen vereist zijn, zoals het verhogen van het papiervolume of het aanpassen van de computerapparatuur, wat extra kosten zal meebrengen.

Voor poststukken in de gewichtscategorie 20-50 g biedt de Belgische Post dan weer een van de scherpste tarieven in Europa aan. Grote klanten die een voor De Post kostenverlagend sorteeschema hanteren om hun administratieve post te drukken en te envelopperen, kunnen aantrekkelijke commerciële voorwaarden genieten.

De Post biedt haar middelgrote klanten voorkeurtarieven aan, en met zeer grote klanten worden tariefafspraken gemaakt.

De openstelling van de postmarkt vormt een uitdaging, maar dit jaar neemt het door De Post bezorgde

cela est démontré par les chiffres actuels et les contacts très importants avec les gros clients confirment cette impression – que ces mesures entreprises permettent jusqu'à présent de garder les gros clients. Dans le futur, il faudra rester vigilant et réagir si besoin est. Mais, pour l'instant et contrairement à ce qui était prévu, on constate une augmentation du volume de courriers traités par La Poste. Cela signifie que les actions menées pour garder et attirer de nouveaux clients ont un certain succès.

07.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Tout cela est rassurant pour La Poste. Mais, étant donné les règles de la concurrence au niveau européen, le fait de négocier le prix en dessous des envois de 50 grammes est-il compatible – puisque ce service est réservé à l'opérateur historique – avec les règles de gestion?

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Les négociations de prix sont fonction des efforts fournis par le client. On agit au niveau de la présélection. Si La Poste a moins de travail, les prix sont moins élevés!

07.05 François Bellot (MR): C'est donc au niveau de la préparation du travail qu'ils peuvent négocier le prix mais pas au niveau du prix de l'envoi postal.

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Sauf pour les très gros clients, au niveau des publicités.

07.07 François Bellot (MR): Oui, mais ces envois ne font pas partie des services réservés.

07.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Cet élément est très important.

07.09 François Bellot (MR): Le nombre d'envois de gros opérateurs, tels que les distributeurs d'eau et d'électricité, représente tout de même près de 100 millions d'envois par an. Il s'agit d'un chiffre d'affaires très important.

07.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Mais pour augmenter le poids d'une enveloppe et dépasser les 50 grammes, il faut faire beaucoup d'efforts.

07.11 François Bellot (MR): Il semble que non.

07.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour le moment, les entreprises ne parviennent pas si facilement à augmenter le poids des envois. Pour une entreprise comme Belgacom, qui doit envoyer des courriers devant à tout prix parvenir à 50 grammes, ce n'est pas si évident.

07.13 François Bellot (MR): Sauf s'ils s'organisent avec de grands générateurs de produits publicitaires.

07.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela coûte aussi!

postvolume toe. De commerciële strategie van De Post is dus voorlopig lonend gebleken.

07.03 François Bellot (MR): Zijn onderhandelingen over de prijs van de poststukken van minder dan 50 g in overeenstemming met de beheersregels?

07.04 Minister Johan Vande Lanotte: Als De Post minder werk heeft, zijn ook de prijzen lager!

07.13 François Bellot (MR): Wat het gewicht betreft, kunnen de bedrijven ook samenwerken met grote reclameproducenten,...

07.15 François Bellot (MR): Oui mais ils le distribuent par un autre biais, celui du non-adressé.

07.15 François Bellot (MR): door gebruik te maken van ongeadresseerde bijlagen.

07.16 Johan Vande Lanotte, ministre: Ils essaient. La Poste pense qu'ils sont en mesure de...

07.16 Minister **Johan Vande Lanotte:** Er zijn pogingen in dat verband.

07.17 François Bellot (MR): J'ai eu écho de démarchés effectuées. Aujourd'hui, un envoi non-adressé est envoyé toutes-boîtes. Si, demain, l'envoi non adressé est ajouté à l'envoi adressé dans l'enveloppe, il n'y a plus qu'un envoi, pesant plus de 51 grammes!

C'est là que réside le danger, que des envois non-adressés aujourd'hui se retrouvent dans des enveloppes pour atteindre 51grammes.

07.18 Johan Vande Lanotte, ministre: Si le secteur est déjà libéralisé, il sera possible de négocier parce que vous mélangez les deux types d'envoi. Vous me demandez si, étant donné que le secteur est réservé, on peut le faire.

07.19 François Bellot (MR): Non, en dessous de 50 grammes, c'est réservé!

07.20 Johan Vande Lanotte, ministre: Pas si les envois contiennent une publicité!

07.21 François Bellot (MR): Mais, avec votre facture, c'est différent! Il y a là matière à interprétation!

07.21 François Bellot (MR): Ik leid daaruit af dat een en ander vatbaar voor interpretatie is!

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

Le **président:** La question n° 4103 de M. Perpète a été reportée à sa demande.

08 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overuren bij De Post" (nr. 4105)

08 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les heures supplémentaires effectuées par les travailleurs de La Poste" (n° 4105)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we leven in een tijd waarin de sociale dialoog binnen De Post nogal gespannen is. Die spanning wordt nog versterkt door het concurrentiële milieu waarin De Post als bedrijf zal binnentreden de komende jaren. Voor een deel is dat trouwens nu reeds het geval, u heeft het net kunnen horen. Het is dan ook goed om enkele zaken scherp te stellen, op te focussen. Ik doe dat vanmiddag bij wijze van enkele vragen rond enkele punctuele aspecten. Het is goed om daarin over correcte en actuele informatie te beschikken om zo inzake deze belangrijke problematiek een politieke positie te kunnen innemen. Bovendien is het ook belangrijk voor het personeel, dat staat op duidelijkheid. In de toekomst kunnen we zo tot een correctere dialoog komen.

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Le dialogue social au sein de La Poste est tendu du fait, entre autres, de la concurrence croissante. Le personnel et les responsables politiques demandent des informations afin de pouvoir établir un dialogue approprié.

Quel est le nombre total d'heures supplémentaires dues ou non récupérées, ventilé par rôle linguistique? Comment a évolué le

In eerste instantie had ik graag vernomen hoe het zit met het aantal overuren. Dat is mijns inziens een niet onbelangrijk aspect in de sociale dialoog. Over hoeveel overuren gaat het en hoe zijn die per taalrol samengesteld?

Het zou ook interessant zijn de laatste cijfers te vernemen over het verloop van het volume overuren. Gezien de recente wijziging in managementprocessen zou het goed zijn te kijken of er een nieuwe spanning is opgebouwd in de laatste jaren ten opzichte van drie tot vier jaar geleden.

Voor het personeel van De Post is het ook belangrijk te weten wat de regeling is als men overuren niet kan opnemen binnen een bepaald jaar. Hoe verloopt de regeling bij koppeling aan de eindeloopbaanproblematiek, als er vervroegde uittreding is en als niet alle overuren opgenomen of gecompenseerd worden?

Ten slotte zou ik willen weten welke de schema's zijn die worden voorgelegd om die massa overuren weg te werken. Ik denk niet dat we opeens de teller op nul kunnen zetten, maar deze vrij omvangrijke problematiek vergt toch oplossingen op korte termijn als men wil komen tot goede relaties met en betere prestaties van het personeel van De Post.

08.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Op dit moment zijn er 3.857.944 overuren: 3,8 miljoen uren. Ik weet niet wat er precies gezegd werd over de verdeling: 55,6% van de overuren zijn Nederlandstalig, 44,3% zijn Franstalig. Dat is ongeveer ook de verhouding van het personeel. Er is dus geen grote communautaire scheeftektrekking. U weet dat de communautaire verdeelsleutel meestal rond 57% tot 58% is gesitueerd. Het verschil is dus niet zo groot. De communautaire verdeelsleutel voor de financiering van de Gemeenschappen is meestal 57% tot 58%.

08.03 **Roel Deseyn** (CD&V): (...)

08.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat denk ik wel en dat heb ik ook gezegd. Hier is het verschil echter niet vreselijk groot.

Ik geef u de evolutie van de overuren. We komen van 4,1 miljoen overuren in november 2000. In november 2001 waren er 3,9 miljoen overuren en in december 2001 – slechts een maand later – waren er 3,7 miljoen overuren. Het ging dus beter. In december 2003 waren er 3,960 miljoen overuren en nu zitten we dus aan 3,875 miljoen overuren. Het zijn er dus wel degelijk veel.

Het aantal is met een kleine 10% gedaald. Het blijft echter veel.

Alle inhaalrust die een gevolg is van meerprestaties tot 31 december 2000 kunnen worden aangezuiverd tot 31 december 2005. Hetgeen niet aangezuiverd is, zal betaald worden. De prestaties na 31 december 2000 en waarvoor geen wettelijke of reglementaire verplichting bestaat om ze te betalen, kunnen onbeperkt in de tijd worden overgedragen.

Bij ambtsneerlegging - dat is bijvoorbeeld het geval bij iemand die ziek wordt - is er voorzien in een mogelijkheid om het tegoed aan

volume d'heures supplémentaires au cours des dernières années? Quelle réglementation est d'application lorsque les heures supplémentaires ne peuvent pas être récupérées au cours d'une année donnée? Qu'en est-il par rapport à la question de la fin de carrière? Comment le volume d'heures supplémentaires sera-t-il résorbé?

08.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le nombre d'heures supplémentaires à La Poste s'élève actuellement à 3.857.944, dont 55,6% ont été accomplies par des néerlandophones et 44,3% par des francophones, ce qui correspond plus ou moins au rapport linguistique au sein du personnel.

08.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le nombre d'heures supplémentaires est passé de 4,1 millions en novembre 2000 à 3,875 millions à l'heure actuelle. S'il a diminué, le nombre d'heures supplémentaires n'en demeure pas moins trop élevé.

Tous les repos compensatoires résultant de prestations effectuées jusqu'au 31 janvier 2000 peuvent être accordés jusqu'à la fin 2005. Les repos compensatoires qui n'auront pas été accordés seront payés. Les prestations qui ont été effectuées après le 31 décembre 2000 et qui ne font l'objet d'aucune obligation de paiement peuvent être reportées de manière illimitée dans le temps.

inhaalrust aan te zuiveren door betaling. Dat is onder meer het geval bij definitieve en vervroegde pensionering wegens arbeidsongeschiktheid, bij vervroegde pensionering om gezondheidsredenen, bij vrijwillig ontslag en bij overlijden. Gezien de bijzondere toekenningsvoorwaarden van het verlof voorafgaand aan de pensionering of het vervroegd pensioen, gebeurt de betaling aan mensen die met vervroegd pensioen gaan alleen indien kan worden aangetoond dat de inhaalrust gedurende de tewerkstelling bij De Post werd geweigerd. Het verlof voorafgaand aan de pensionering is immers een uitzonderingssysteem. In dit geval werd overigens bepaald dat de door het personeelslid vooropgestelde datum van vertrek kan worden verdaagd om het personeelslid de mogelijkheid te geven zijn tegoed aan inhaalrust op te nemen en gedurende deze periode zijn volledige bezoldiging te behouden.

Hoe zal dat gebeuren? Enerzijds door te betalen na 2005. Anderzijds door de opname van rust in de periode voor het werken met verlof. We zullen geleidelijk een vermindering doorvoeren. Ik verklap geen geheim als ik zeg dat het niet de eerste keer is dat in een CAO zal worden opgenomen dat men zal proberen de overuren te verminderen. De cijfers bewijzen dat dit tot op heden heel weinig gebeurd is.

Een andere manier om overuren te vermijden is een variabele weekprestatie te hebben. In De Post worden de prestaties dag per dag berekend. Iemand die 8 uur of 7.30 uur werkt - de ene dag werkt hij 7 uur en de andere dag 8 uur - heeft de betrokkene een half uur overuur gepresteerd, maar gemiddeld heeft hij echter evenveel gewerkt. Dat is een systeem dat overuren uitlokt. Dat weten de postbodes ook! Anders zouden ze nooit de 3,8 miljoen aanvaarden. Men moet de absolute cijfers met een korrel zout nemen. Ze liggen te hoog, dat weze duidelijk. De 3,8 hebben echter een eigen context. Een van de mogelijkheden die reeds vaak geopperd werd is met wekelijkse tellingen rekening te houden. Ik heb de indruk dat het sociaal overleg tot een reductie van het aantal overuren probeert te komen. Dit zal ooit moeten gebeuren.

08.05 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de waardevolle informatie.

Mijnheer de minister, het mechanisme in zijn geheel is wel in orde. Het immense volume van 3,8 miljoen stemt echter overeen met een enorm aantal fulltime equivalenten.

Betalen is niet altijd de oplossing voor die problematiek want de mensen – dat is precies een deel van het conflict – staan er vaak op die uren effectief op te nemen, soms als vrije uren, maar daarvoor zijn er niet echt garanties. Dat toont aan dat een inkrimping van het personeel in zulke mate op dit moment niet wenselijk is.

Wat mij nogal vreemd voorkwam en wat volgens mij misschien wat nadere toelichting vraagt, is dat pakket van 3,8 miljoen. U zegt dat er dagen zijn dat zij wat minder werken, maar dat het gemiddelde correct is. Dat beïnvloedt toch het absolute cijfer? Dus zou men logischerwijze kunnen aannemen dat in het pakket ook een aantal kredieturen

08.06 Minister Johan Vande Lanotte: Voor sommige uren is dat zo.

Les repos compensatoires peuvent être payés en cas de cessation des fonctions pour cause de maladie, de mise à la retraite définitive, de mise à la retraite anticipée pour cause d'incapacité de travail ou pour des raisons de santé, de démission volontaire ou de décès. En cas de retraite anticipée, les repos compensatoires ne peuvent être payés que s'il est démontré que l'octroi du repos compensatoire a été refusé au cours de la période d'exercice des fonctions. La date de départ proposée par le membre du personnel peut alors être reportée afin que ce dernier puisse prendre le repos compensatoire tout en conservant une rémunération complète.

Les heures supplémentaires peuvent être évitées à La Poste en calculant des prestations hebdomadaires variables plutôt que des prestations quotidiennes. Le nombre absolu élevé de 3,8 millions d'heures supplémentaires doit être examiné dans le contexte spécifique de La Poste. Un jour ou l'autre, il faudra dès lors conclure et respecter des CCT.

08.05 Roel Deseyn (CD&V): Rien ne garantit donc véritablement que les heures supplémentaires - dont le volume est, du reste, trop important - puissent être récupérées. Ce nombre de 3,8 millions d'heures supplémentaires compte-t-il également des crédits d'heures?

De vakbonden zijn het daar uiteraard niet mee eens. Men gaat uit van de volgende stelling. Door het feit dat dag na dag wordt gewerkt en er bijvoorbeeld dinsdags wat minder post is en het dus rustiger is, kan men een kwartiertje of een halfuurtje eerder terug in het kantoor zijn. Dat wordt dan niet beschouwd als een halfuur minder, maar zonder meer als de dienst die erop zit en het werk dat gedaan is.

08.07 Roel Deseyn (CD&V): Die uren worden niet gekwantificeerd als minderprestatie? Het zou interessant zijn te weten met welk volume dat procentueel uitmaakt van het bedrag van 3,8 miljoen.

08.08 Minister Johan Vande Lanotte: Procentueel valt dat niet te berekenen.

08.09 Roel Deseyn (CD&V): Toch is dat belangrijk, anders blijft de discussie steken in een welles-nietesspelletje.

08.10 Minister Johan Vande Lanotte: Men zal nooit willen aanvaarden om dat te meten en het zo te tellen. Dat is een vraag die de directie al enkele keren op tafel heeft gelegd, maar zonder resultaat. Er werd van uitgegaan dat men de reële uren werktijd per dag moest beschouwen en op het einde van de week nagaan hoeveel er gewerkt is. Het overschot vormt dan de overuren. Men zou er dan ook rekening mee houden dat wanneer er soms een zwakke dag is, met weinig post, men dat ook in rekening moet brengen.

Nadeel daarvan is natuurlijk dat men dan moet vragen aan de personeelsleden, ook als er weinig werk is, dat in elk geval niet te snel te doen. Als operationele regel is dat een nadeel. Dat is vragen aan de postbode er zeker voor te zorgen dat hij, zodra hij aan het einde van zijn rit komt, hij niet te snel terugkomt naar kantoor, want anders verliest hij een halfuur, terwijl het voor de dienstverlening net goed is dat hij op tijd komt. Daarvoor wordt hij immers beloond. Als hij vlug werkt wordt hij beloond. Hij moet een halfuur minder werken en kan meteen stoppen. Hij wordt beloond voor zijn goed werk.

Daarom zei ik dat in het bedrag van 3,8 miljoen al voor een gedeelte relativiteit is ingebouwd. Dat weet men bij de vakbonden ook. Als globaal bedrag ligt het echter hoe dan ook te hoog. Ik heb alleen willen zeggen dat het absolute bedrag een klein beetje genuanceerd moet worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de te late betalingen van de overheid aan De Post" (nr. 4106)

09 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les retards dans les paiements de l'Etat à La Poste" (n° 4106)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, als er een correcte beheersovereenkomst is en als die wordt gerespecteerd, als de doelstellingen correct worden nagestreefd, meen ik dat men als autonoom overheidsbedrijf mag verwachten dat de belangrijkste aandeelhouder ook tijdig met geld over de brug komt. Ik vang nogal wat echo's op dat De Post moeite heeft met bepaalde betalingssystemen en dat het bedrijf heel wat intresten verliest omdat de gelden niet op tijd worden volstort door de overheid. In dit verband

08.10 Johan Vande Lanotte, ministre: À La Poste, on a toujours refusé de calculer le nombre d'heures réellement accomplies par semaine et de prendre en compte les journées au cours desquelles le nombre d'heures est inférieur au nombre d'heures devant être normalement fournies. Si un tel calcul permettait de réduire le nombre d'heures supplémentaires, il serait peut-être contre-productif. Le facteur qui travaille rapidement et qui est vite rentré après sa tournée en est récompensé. Le nombre absolu de 3,8 millions d'heures supplémentaires doit dès lors être quelque peu nuancé.

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Si l'on veut respecter le contrat de gestion de La Poste, il faut que l'actionnaire principal injecte de l'argent en temps opportun.

À combien s'élève l'arriéré de dettes des pouvoirs publics, où se

had ik wat punctuele vragen aan de minister.

Hoeveel bedraagt de achterstallige schuld van de overheid aan het bedrijf De Post? Op welke cijfers is dit gebaseerd? Betreft het de engagementen in het kader van de beheersovereenkomst? Of betreft het reële services van De Post die nog moeten worden betaald? Ik denk daarbij aan zegelrechten of uitreikingssystemen die door De Post voor de overheid worden waargenomen. Waar bevindt zich precies die achterstallige schuld waarop men alludeert? Is de belangrijkste aandeelhouder bereid om een stuk van de inkomsten, die De Post heeft ontlopen, te compenseren door een herberekening? Hoe lang sleept dit probleem aan? Hoe lang accumuleert zich dit al? Van wanneer dateren de oudste schulden? Wat is het plan op budgettair vlak? Het is goed dat we de minister van Begroting ook in die functie kunnen aanspreken. Wanneer zal de overheid die achterstallige betalingen vereffenen? Wat zijn daarvoor de genomen maatregelen?

09.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik denk dat daar een vrij groot meningsverschil is tussen De Post en mezelf. De Post gaat er inderdaad vanuit dat er nog een heel grote factuur te betalen is. Zij hebben die factuur ook opgestuurd naar de Staat. Ik heb mij in de voorbije week nog onledig gehouden met dat zo goed mogelijk te bestuderen. Ik denk dat zij zich daar grondig in mispakken.

Wat betreft het eerste beheerscontract is er discussie over zowat 6 miljoen euro. In dit contract is bepaald dat de intresten van het bedrag dat op de Postcheque stond te laten terugkeren naar de Staat. Wanneer dit bedrag een bepaald niveau overschreed – ik meen 94 miljard Belgische frank - dan moesten de intresten naar De Post gaan. De Post meent dat dit voor de voorbije jaren gaat om een bedrag van 6 miljoen euro. Dit is een discussie die volgens mij dateert van vóór 1999.

De grote discussie gaat vooral over het tweede beheerscontract. De Post meent dat zij nog bakken geld moet krijgen. Ik meen dat het gaat over zowat 200 miljoen euro. In alle eerlijkheid kan ik hun argumentatie echter niet volgen. In het tweede beheerscontract staat dat er een tegemoetkoming zal zijn aan de Staat en er werd bepaald dat dit maximaal 8,4 miljard per jaar mag bedragen.

Ik geef dat cijfer uit mijn hoofd. Ik hoop dat het juist is. Pak mij niet op het cijfer, maar er staat in elk geval een maximumbedrag per jaar. Nu zegt De Post dat het nooit de bedoeling is geweest, toen dat contract is gesloten, om daarvan een maximum te maken. Er staat in het contract dat er een maximum is. We hebben een nota gekregen van De Post dat het niet de bedoeling was met een maximum te werken en dat we een contract niet naar de letter moeten interpreteren maar naar de geest van dat contract. Excuseer mij, maar als een contract duidelijk is, telt de letter van het contract. Als ik – bij wijze van spreken – zeg dat de dienst 30.000 frank kost, moet u niet zeggen dat 35.000 frank de bedoeling was.

Wat de tweede beheersovereenkomst betreft, klopt die redenering niet. Ik heb dat ook aan mijn medewerkers gezegd. Het is gewoon niet juist. Men zegt dat het is geregeld, men verspreidt dat er nog openstaande facturen zijn. Het is betaald, alleen is de interpretatie hoeveel we moeten betalen volgens De Post niet juist. Nog eens, het

situe-t-il et quand sera-t-il remboursé? Les autorités devront-elles payer des intérêts? A quand remontent les dettes les plus anciennes?

09.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La Poste estime à tort qu'il reste encore une lourde facture à payer.

Une première discussion porte sur 6 millions d'intérêts des Chèques postaux provenant du premier contrat de gestion. Cette discussion date d'avant 1999. Le principal écueil concerne le deuxième contrat de gestion. La Poste estime avoir droit à 200 millions d'euros. Le contrat stipule que l'intervention de l'Etat ne peut s'élever qu'à maximum 8,4 milliards d'euros par an. La Poste veut interpréter le contrat selon l'esprit et ne considère pas ce montant comme un véritable maximum alors qu'il faut être attentif à la lettre du contrat. On peut discuter de la période d'un petit mois entre le deuxième et le troisième contrat de gestion. Il s'agit ici d'un montant de 20 millions d'euros. Selon certains, il est compris dans le troisième contrat mais la poste ne partage pas cette analyse. Enfin, il y a encore un petit débat à propos des postes financiers et de la date d'entrée en vigueur du paiement.

En ce qui concerne la discussion centrale, les arguments de La Poste sont totalement infondés. Par ailleurs, il est préférable de ne pas parler d'intérêts puisque le paiement a même été effectué

grote argument is dat we niet naar de letter van de tekst moeten kijken maar naar de geest. Dat is een zeer zwak argument. Men moet geen grote rechtsgeleerde zijn om te weten dat men niet sterk staat als men een maximumbedrag herinterpreteert. Dat kan niet veel duidelijker.

Er is wel een discussie mogelijk – we hebben daarover misschien verschillende opinies – over een periode van een kleine maand, tussen het tweede en het derde beheerscontract. Dat is een discussie, maar het gaat niet om een groot bedrag. Volgens de ene is dat in het nieuwe, derde contract ingecalculeerd en volgens De Post is dat niet het geval. Dat is een eerbare discussie, maar ook niet meer dan dat. Ik kan ontkennen en zij kunnen zeggen dat het wel zo is. We zullen moeten proberen een afspraak te maken. Het is de stelling van de regering dat dit met het nieuwe contract eigenlijk is weggeveegd. Men heeft het dan laten ingaan, dus alles inclusief. De Post ontkent dat, maar het gaat over niet meer dan een kleine 20 miljoen euro.

Dan is er nog een kleine discussie over de financiële posten en de datum van inwerkingtreding van betaling, maar ik denk niet dat De Post meent daar een groot argument te hebben. Het grootste pakket is die tweede beheersovereenkomst. Nogmaals, ik ben het daar absoluut niet mee eens. Ik heb het zelf nog eens bekeken. Ik vind dat argument echt niet steekhoudend. Daarnaast zijn er nog twee kleine zaken en that's it.

De Post heeft zijn geld de vorige jaren, in 2004 en 2003, vrij behoorlijk gekregen. U weet dat er een kapitaalsverhoging is geweest. Ik meen dat de storting aan De Post vorig jaar zelfs te vroeg is gebeurd. Wat dat betreft, gaan we best niet de discussie aan over de intresten die wij zouden moeten hebben.

(Het geluid van een GSM weerklinkt)
(Une sonnerie de GSM retentit)

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb grote appreciatie voor de telecomsector in het land, dus wie ben ik om de belminuten van de minister te hypothekeren?

Mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor het antwoord, maar als ik het goed begrijp draait de discussie in essentie toch veeleer om sommen die zijn afgesproken in het kader van de beheersovereenkomst rond grote lijnen en projecten dan over het leveren van punctuele services door De Post waardoor de factuur zou oplopen. Het gaat hier eigenlijk over een pendant van de algemene taken die van het autonoom overheidsbedrijf kunnen worden verwacht en het gaat ook over rentelasten van dotaties. Dat is eigenlijk de kern van het probleem.

09.04 Minister Johan Vande Lanotte: Het gaat werkelijk over het hoofdbedrag. De Post gaat ervan uit dat wij dat bedrag moeten betalen en dat wij, maar niet zij, het maximum bepalen. Zij zegt dat de kostprijs hoger is en dat wij ons ertoe verbonden hebben de reële kostprijs te betalen. Ik antwoord daarop dat wij ons daartoe niet verbonden hebben want het maximum staat in de tweede beheersovereenkomst. Het gaat dus echt over de zaak ten gronde. Is het bedrag dat in de overeenkomst geplafonneerd is, werkelijk geplafonneerd of heeft De Post het recht een hogere factuur te sturen

prématurément l'an passé.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Cette discussion concerne donc essentiellement les montants convenus et les missions générales, et non les services ponctuels qui ne feraient qu'augmenter la facture.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre: La discussion tourne autour de l'ambition de La Poste de se faire octroyer un montant supérieur au montant maximum, étant donné que les frais réels sont plus élevés. La discussion porte sur le montant proprement dit, pas sur les intérêts.

omdat het haar meer kostte? Ik heb de overeenkomst dit weekend nog herlezen.

Deze zaak gaat niet over het feit dat er te laat betaald wordt, maar over de feiten ten gronde. Hoeveel zijn we ten gronde schuldig? Daaruit kunnen nog intresten vloeien, maar eigenlijk is dat de belangrijkste discussie niet. Het gaat echter over veel geld want de factuur die zij sturen is veel hoger dan wat in de beheersovereenkomst staat.

09.05 Roel Deseyn (CD&V): De Staat wenst evenwel het contract te respecteren en eigenlijk geen discussie te voeren over de blootgestelde kosten. Daarover gaat het eigenlijk niet, maar wel over de afspraken.

Mijnheer de minister, uit uw antwoord blijkt ook appreciatie voor de onderhandelingen met het vorige management. Volgens mij moet men in de nabije toekomst, in het belang van De Post, komen tot veel duidelijkheid daaromtrent en tot honderd procent transparantie. Ik meen immers dat de discussie over de rol die u bekleedt als bevoegd minister en die van uw vertegenwoordigers in de raden van bestuur, op heel korte termijn moet kunnen worden uitgeklaard omdat ze eigenlijk het totale plaatje hypothekeert en het bedrijf De Post verzwakt in de zoektocht naar de strategische partner. Ik vind het dus niet onbelangrijk om daarover thans even van gedachten te wisselen.

09.06 Minister Johan Vande Lanotte: Absoluut. Het verheugt mij trouwens dat u deze vraag stelt, want ik heb hetzelfde tegen De Post gezegd, namelijk dat ik deze zaak uitgeklaard wil zien omdat het zoeken naar de strategische partner terwijl deze discussie nog bezig is, niet kan. Hoe kan men naar een partner gaan als men moet zeggen dat men nog een discussie heeft met de Staat over zeg maar 200 miljoen euro? Men zal zeggen dat men dit eerst moet oplossen en dan terugkomen.

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

10 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van Georoute en de nieuwe sorteercentra" (nr. 4121)

10 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences de Géoroute et des nouveaux centres de tri" (n° 4121)

10.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er is al heel wat gezegd over Georoute, maar ik denk dat wij nog niet ten gronde uit de discussie over de sorteercentra zijn. Over Georoute bestond het compromis, toch zeker in het management, dat het wel zou leiden tot meer efficiëntie. Dat kon moeilijk gezegd worden van de sorteercentra, omdat daar ook andere aspecten spelen, niet het minst ook communautaire kwesties. Het zou goed zijn om even te kijken hoe er verder gegaan moet worden met die vijf sorteercentra, waarover aanvankelijk werd gezegd dat er voor een territorium als het onze maar twee nodig zijn. Dat kadert ook in de toekomstvisie van De Post.

Zal men daaraan sterk vasthouden als er overleg wordt gepleegd met de nieuwe potentiële partners?

09.05 Roel Deseyn (CD&V): La Poste a besoin de clarté et de transparence, parce qu'elle se trouve affaiblie dans sa recherche d'un partenaire stratégique.

09.06 Johan Vande Lanotte, ministre: En effet, tant que cette discussion n'est pas close, la recherche d'un partenaire stratégique se révélera impossible.

10.01 Roel Deseyn (CD&V): Le débat sur les centres de tri n'est pas encore clos. Des aspects communautaires sont intervenus dans ce dossier.

Combien d'heures de travail seront-elles 'économisées' par facteur? Quels accords a-t-on conclu en matière d'emploi? La tâche quotidienne de certains facteurs sera-t-elle allégée? Qu'en est-il des licenciements forcés et des restrictions? Quel sera le coût des investissements pour la

In het kader van de personeelsdiscussie en de sociale aspecten daaromtrent, is het ook belangrijk om na te gaan, na de veralgemening van de invoering van Georoute en de nieuwe sorteercentra, hoeveel uren per postbode bespaard zullen worden en hoeveel arbeidsplaatsen daardoor overbodig worden gemaakt. Dat hoeft niet meteen op korte termijn tot een drama te leiden, tenzij ik dat hang aan mijn vraag nr. 4105 over het aantal overuren.

Het is wel belangrijk om te weten welke afspraken daarover nu gemaakt zijn. In welke mate zullen die de dialoog van de komende weken beïnvloeden?

Zal dat er ook toe leiden dat mensen die in fulltime equivalenten werken, tot verminderde dagtaken komen of dat het halftijdse systeem uitgebreid wordt? Zullen mensen daartoe gedwongen worden of kan daarover enige geruststelling uitgedrukt worden?

Zullen precies die investeringen en efficiëntie leiden tot gedwongen ontslagen, tot inkrimping van het personeelsbestand?

Wat de sorteercentra op zich betreft, welke investeringskosten werden er geraamd? Hoe zal de boeking van die kosten gebeuren? Wat is het financieel engagement voor de komende jaren?

Die beslissing was in hoge mate toch een compromis, maar ze zou ons zeker in de volgende maanden kunnen hypothekeren in de zoektocht naar een strategische partner. Ik denk dat De Post wat minder attractief zal zijn als er transparantie wordt gecreëerd over het feit dat aangetoond wordt dat grotere centra tot efficiëntere resultaten zouden leiden. In die zin zou het heel interessant zijn om vandaag te weten in welke mate wij onszelf hebben gehypothekeerd door de creatie van vijf sorteercentra.

10.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, ik zal uw vragen in de omgekeerde volgorde beantwoorden, te beginnen met de laatste twee over de triercentra. De kosten bedragen ongeveer 220 miljoen euro, gespreid over 2003, 2004, 2005 en 2006. In 2005 is 60% van de kosten ingeschreven. Dat is het grote geheel.

Vooraleer die bestelling geplaatst is, begin dit jaar of eind vorig jaar, werd er een nieuwe studie gemaakt. U kent die geschiedenis. Oorspronkelijk was er sprake van drie sorteercentra. Dan heeft men er vijf van gemaakt, waarbij een zekere communautaire en politieke impact niet uit te sluiten was.

Er is echter duidelijk aan De Post gevraagd, alvorens tot de bestelling over te gaan, of die vijf sorteercentra nu eigenlijk wel nodig waren. Ik heb ook twee keer zelf aan De Post gevraagd of ze wel nodig waren. Er werd dan een volledig nieuwe studie gemaakt.

Bovendien werd aan het concept een vrij grote wijziging doorgevoerd, in die zin dat de sorteercentra zoals ze nu zijn gemaakt en geconcipieerd, voor twee zaken dienen. Ze dienen, ten eerste, voor het sorteren op zich, dus per postcode. Ze hebben echter ook reeds de bedoeling om per ronde te kunnen sorteren, wat oorspronkelijk niet was gepland. Bij de eerste discussie rond de kwestie van drie of vijf sorteercentra was het sorteren per ronde niet zo manifest aanwezig.

construction des centres de tri et comment seront-ils imputés? Le compromis relatif aux cinq centres de tri peut-il venir compliquer la situation au cours des prochains mois?

10.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le coût total des centres de tri s'élève à près de 220 millions d'euros et sera réparti sur quatre ans.

Une étude a été menée voici un an environ, préalablement à la commande des centres. J'ai demandé à deux reprises à La Poste si elle avait vraiment besoin de cinq centres. M. Thijs m'a assuré à chaque fois que c'était bel et bien le cas.

Cette situation s'explique par la modification de la procédure de tri. Le tri sera effectué non seulement par code postal mais aussi par tournée. Cette nouvelle organisation logistique entraîne deux fois plus de travail. Trois centres sont insuffisants pour absorber cette surcharge de travail.

Nu is er in het hele project duidelijk wel in voorzien dat de post, wanneer ze binnenkomt, per ronde kan worden geselecteerd. De nieuwe systemen zullen daaraan moeten kunnen voldoen.

Dat maakte natuurlijk dat het concept was veranderd. Dat betekende ook dat de kans dat het project zou slagen met drie centra minder groot werd. Het werk wordt immers verdubbeld. Er is een groot verschil tussen postsorteercentra die enkel per postcode sorteren of postsorteercentra die per route sorteren. Dat laatste neemt gewoon meer tijd in beslag. Bovendien wordt het uur van bestemming erdoor veranderd. Het sorteren gaat trager, maar de post moet nog altijd tijdig bij de postkantoren worden afgeleverd. Dat betekent dat ook de afstand niet onbelangrijk wordt. De postkantoren moeten immers kunnen worden bediend met een product dat afgewerkt is. Dat vergt een heel andere logistieke organisatie.

De heer Thys heeft mij op het hart gedrukt - ik kan u dat alleen maar melden, want ik ben zelf geen expert - dat de keuze voor vijf technologisch geavanceerde coördinatiecentra voor hem echt nodig was. Ik heb hem dat helemaal op het einde nog tot tweemaal toe gevraagd. Hij heeft mij geantwoord dat De Post de vijf centra nodig had in het nieuwe concept.

Zal dat leiden tot meer parttime banen? Dat kan. Ik durf daarover vandaag echter nog niet veel zeggen. We moeten op dat vlak immers nog voorzichtig zijn. Als de post, per ronde gesorteerd, toekomt in het postkantoor, is de voorbereiding die de postbode nodig heeft vooraleer hij met de post op stap gaat, kleiner. Nu duurt de voorbereiding ongeveer drie uur. Hij begint bijvoorbeeld om half zes en stapt om half negen met de post het postkantoor uit. Daartussen zit dus drie uur. Soms duurt de voorbereiding vijf uur. Dat kan verschillen. Er is echter zeker drie uur aan voorbereiding vooraleer hij de post kan uitdragen. In het nieuwe concept wordt de voorbereiding van drie uur aanzienlijk verminderd en zal misschien zelfs maar één uur meer vergen.

Er zal moeten worden bekeken hoe het werk wordt georganiseerd. Er rijzen daarbij immers een aantal problemen. Ten eerste, als een postbode om acht uur begint en hij heeft acht uur werk, dan heeft hij pas om 16 uur gedaan, wat laat is. Met het product dat De Post aanbiedt, is dat niet noodzakelijk de beste oplossing. Ten tweede, de vraag rijst of acht uur met de post rondlopen op de baan fysiek wel houdbaar is voor veel mensen. Dat is ook niet zo evident. Dat weten we niet. Ook rijst de vraag of veel mensen wel geïnteresseerd zullen zijn om parttime te werken. Dat weten we ook niet.

Eigenlijk zal deze discussie die binnen De Post zal moeten worden gevoerd, zolang het systeem niet operationeel is en zodra de verantwoordelijken zien dat het systeem pas na een jaar ingeburgerd is, de betrokkenen heel wat grijze haren bezorgen.

Laten wij duidelijk zijn. Ik voorspel u dat het eerste halfjaar nadat men de nieuwe sorteercentra geïnstalleerd en opgestart heeft, veel mensen bij De Post grijs haar zullen krijgen. Dit is immers zo'n grote wijziging en aanpassing, wat trouwens absoluut nodig is, dat wij nu reeds weten dat wij enkele interpellaties zullen krijgen met de vraag of wij dat niet beter hadden kunnen voorbereiden. Welnu, wij zullen dat niet beter kunnen voorbereiden. Het is zo'n massale reorganisatie dat

Le travail à temps partiel pourrait en effet être accru. Des questions se poseront bien sûr à cet égard, mais je pense qu'il est trop tôt pour se prononcer. Il faut d'abord que les nouveaux centres soient installés et opérationnels. Des problèmes d'adaptation seront certainement constatés pendant quelques mois. La deuxième phase n'interviendra qu'ensuite. Nous parlons au total d'une période de trois à quatre ans.

L'instauration du système Georoute a permis de réaliser une hausse de productivité d'environ 10%. A certains endroits, des emplois de facteur ont été supprimés, alors qu'ailleurs, on en a créé de nouveaux.

Nous sommes convaincus que la réforme de La Poste pourra être réalisée sans licenciements, même si le nombre d'emplois diminuera. On ne continuera pas à prolonger certains contrats temporaires et dans les années à venir, de nombreux agents partiront à la retraite.

er gedurende een aantal maanden een aantal problemen zullen zijn.

Pas wanneer het goed begint te lopen in de eerste fase, komt de tweede fase, namelijk per ronde. Op dat moment moeten wij dat gaan voorbereiden. Wij praten hier dus over drie tot vier jaar. Het is zo dat De Post op dit moment in hoofdzaak bezig is de huidige problemen met Georoute en Poststation, qua kwaliteit en dergelijke, voor te bereiden. De reorganisatie van de diensten, eenmaal de sorteercentra er zijn, is voor binnen twee jaar. Misschien is de situatie dan ook anders. Wat wij nu plannen voor over vier of vijf jaar zal dan misschien compleet achterhaald zijn.

Ik kom aan uw vraag naar de impact. Ik heb de juiste cijfers hier niet bij. Men is daarover waarschijnlijk een klein beetje terughoudend. Ik zal die cijfers voor Georoute en dergelijke toch nog eens vragen. Het heeft natuurlijk een vrij belangrijke impact op het aantal mensen. Dat is ongetwijfeld zo.

Globaal geschat is er volgens mij een productiviteitswinst van ongeveer 10%. Het zal ongeveer zo iets zijn. Dat betekent dat de mensen in dezelfde tijd 10% meer doen. Dat betekent ook dat slechts 90% van degenen die er zijn overblijft. Dit ligt niet ver van de waarheid. Er zijn plaatsen waar het 30 tot 40% is. Er zijn ook plaatsen waar er mensen bijkomen. In Middelkerke is er één postbode bijgekomen. In Oostende zijn er 32 weggegaan. Dat geldt voor alle steden. In Luik is er een vermindering met 40%. Dat heeft een grote impact. Als de berekeningswijze is dat iedereen evenveel werkt, dan is dat nu eenmaal zo. Dat is het voordeel van Georoute. Het is gemiddeld ongeveer 10%. U kan dus berekenen waarover het gaat.

Ik wil wel benadrukken dat wij er zeker van zijn dat heel de hervorming van De Post zal kunnen worden doorgevoerd zonder ontslagen. Er zal nog een discussie volgen als wij de nieuwe winkels zullen bespreken.

Het enige probleem zijn de contracten van bepaalde duur, voor drie maanden of voor zes maanden. Die zullen niet altijd verlengd worden. Nu worden er nogal wat verlengd. Men zal die contracten van bepaalde duur echter niet altijd kunnen blijven verlengen. Anders zou het geen contract van bepaalde duur zijn.

Voor het overige zijn wij ervan overtuigd dat heel de hervorming van De Post zal gebeuren zonder dat er mensen ontslagen zullen worden. Er is een groot demografisch verloop. Veel mensen gaan de volgende vijf tot zes jaar met pensioen. Het is belangrijk dat wij kunnen te werk gaan op een sociaal aanvaardbare manier. Uiteraard zullen er in de toekomst heel wat minder jobs zijn. Dat weten wij ook wel. De vakbonden weten dat ook. Er werden daarover destijds cijfers gepubliceerd. Die zijn nooit formeel voorwerp van een akkoord geweest. Ze zijn echter wel bekend.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar als ik uw antwoord aanhoor, dan valt de hele voorgeschiedenis te betreuren. Men zei dat er minder centra nodig waren. Men kwam tot een compromis van vijf centra. Nu spant men de kar voor het paard door te zeggen dat er vijf centra zijn en dat men er het beste van zal maken.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Les cinq centres seront-ils suffisants dans le cadre du nouveau concept de tri?

10.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik heb gevraagd om te bestuderen of er vijf nodig waren. Zij hebben dat bestudeerd en gezegd dat er vijf nodig waren, omdat men veel verder moet gaan in de automatisering.

10.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Precies omdat er discussie was over het aantal, heeft men bijgestuurd. U zegt heel terecht dat dit een radicale wijziging is en een grote organisatie vergt. Ik vraag mij af of men de discussie niet opnieuw zal moeten voeren, want vijf lijkt mij weinig als het werkelijk gaat over het nieuwe concept waarin er per ronde moet worden gesorteerd. Ik zeg dit omdat er enkele jaren geleden discussie was over de manier waarop de poststukken overgebracht moeten worden; via treinen of vrachtwagens. De Post had voor een stuk de keuze gemaakt om de nieuwe gebouwen te lokaliseren buiten de stadscentra, niet in de nabijheid van een stationsomgeving, maar in industrieparken. De mobiliteitsproblemen in de ochtend- en avondspits kennende, denk ik dat wij, met De Post, er toch ernstig moeten over nadenken of vijf zal volstaan. Ik zie in bepaalde provincies onmiddellijk enkele problemen voor ogen. Wanneer de laatste ronde gesorteerd wordt en de stukken nog tijdig in een postkantoor moeten geraken dezelfde nacht of ochtend, dan kan dit al problematisch zijn. In die zin heeft men de concept- en invullingsdiscussie te veel door elkaar gevoerd. De toekomst zal dit uitwijzen.

U zegt dat de hervorming zonder ontslagen zal gebeuren. Ik wil dat best aannemen, maar als ik u aanhoor, dan denk ik te mogen concluderen dat het metier van postman op het terrein en in de straat, in de toekomst vooral een halftijdse job zal zijn, zelfs met zaterdagwerk. De overheid moet daarover eerlijk zijn, dit zal problematisch worden. Gezien de arbeidsverplaatsing en de fysieke afstand tussen het sorteerproces en het uitreikingsproces, kan dit bijna onmogelijk door eenzelfde persoon worden gedaan. Ook aan jonge en toekomstige postmannen...

10.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Daarvoor is het echt nog te vroeg.

10.07 **Roel Deseyn** (CD&V): Het gaat wel in die richting, als ik u hoor.

10.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik geef een ander voorbeeld dat nu niet in te schatten is. Er is een voorstel om 's morgens en 's avonds uit te dragen. Het gaat om twee experimenten, die met name door De Post in Oostende gevraagd werden. Een aantal jaren geleden hebben zij dit ook gedaan. Zij zeggen dat men op die manier tenminste mensen thuis kan vinden. Ik weet niet of men dit zal doen of niet, maar de evolutie de laatste maanden wijst erop dat men dit het overwegen waard vindt. Ik weet niet of men het zal doen, maar iemand die 's morgens vier uur en 's avonds twee uur moet doen, zal waarschijnlijk een fulltime job hebben. De vraag is dan wel of hij daartussen tijd heeft.

Ik denk dat het echt te vroeg is. Die vraag wordt mij veel gesteld. In het postkantoor zeggen de postbodes dat zij binnenkort vervangen zullen worden door parttime huisvrouwen. Ik verwijs naar het Nederlands voorbeeld. De Nederlandse postbodes zijn in hoofdzaak

10.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Je songe notamment aux problèmes de mobilité étant donné que les centres seront situés en dehors des villes. La dernière tournée triée arrivera-t-elle encore à temps au bureau de poste? Je pense que l'analyse conceptuelle est abusivement confondue avec le débat pratique.

L'emploi de facteur deviendra probablement un emploi à temps partiel. Les autorités doivent être claires à ce sujet.

10.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il est vraiment prématuré de se prononcer à cet égard.

10.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Si un facteur devait par exemple combiner une tournée de matinée et une tournée de soirée, il s'agirait d'un emploi à temps plein. Nous examinons ce genre de propositions.

mensen die thuis werken en een viertal uren post ronddragen. Dat beeld ziet men opduiken, maar dit is niet waar wij aan toe zijn.

In Nederland deponeert men de post echter niet in een eigen postbus. Op de hoek van de straat is er een bak waarin men de post legt. Verdeling aan huis van de post kent men in Nederland niet. Ik vind het dus nog te vroeg om dit beeld te bevestigen omdat er nog geen zekerheid is. Ik ben ook niet overtuigd dat het Nederlandse model het beste model is. Het is ongetwijfeld wel het meest rendabele model. Dat klopt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vakantiecentra van De Post" (nr. 4131)

11 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les centres de vacances de La Poste" (n° 4131)

11.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we zijn nu toch immers bezig het globale plaatje van De Post te bekijken. Wat de sorteercentra en de boeking voor 2004 betreft, is het nog niet helemaal duidelijk over welk bedrag het precies gaat.

Deze vraag betreft de vakantiecentra van De Post. De Post beschikt nog altijd over een aantal centra die worden medegefinancierd door allerlei systemen en door de werknemers. Het zou interessant zijn te vernemen om hoeveel en welke vakantiecentra het gaat. Wie is de feitelijke eigenaar van die centra? Ik kan me voorstellen dat, wanneer het globale plaatje van De Post wordt bekeken in het licht van een alliantie met een partner, dit ook een element van discussie zal zijn.

Het is om allerlei historische redenen misschien moeilijk te traceren wie precies de eigenaar is. Heeft men daarop een volledig zicht? Over welk gezamenlijk kapitaal gaat het? Wat zijn de exploitatiekosten? Een niet onbelangrijke vraag is hoe deze centra worden gefinancierd. Wie zijn de beheerders van deze VZW? Het is niet duidelijk of het alleen om mandatarissen van De Post gaat, of er ook nog mensen van de vereniging van het postpersoneel zitting hebben, enzovoort.

Ten slotte, zal De Post wat deze VZW betreft, verplicht zijn de internationale boekhoudkundige regels inzake consolidatie te volgen? Dit is voor de individuele centra immers niet onbelangrijk.

11.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, de VZW Sociale Dienst van De Post, en dus niet De Post zelf, is eigenaar van vijf vakantiecentra en van een eigendom die wordt opengesteld voor de organisatie van kindervakanties. Het gaat om Wenduine, De Panne, Domaine de Ronchinne, Mariembourg in België en Cavalaire en Sivergues in Frankrijk. Volgens een schatting van de CVBA Stadim die in de zomer van 2004 werd uitgevoerd, vertegenwoordigen de zes eigendommen een gezamenlijk kapitaal van ongeveer 12 miljoen euro.

De vakantiecentra worden gefinancierd door De Post die de personeelskosten van de vijf statutaire medewerkers in de centra voor haar rekening neemt. De VZW Sociale Dienst neemt de totaliteit van de exploitatie, de andere personeelskosten, de investeringen, de

11.01 Roel Deseyn (CD&V): De quels centres de vacances La Poste dispose-t-elle? Qui en est le propriétaire effectif? Quel capital l'ensemble de ces centres représentent-ils et comment sont-ils financés? Qui sont les gestionnaires de l'ASBL? La Poste est-elle tenue au respect des règles comptables internationales en matière de consolidation pour cette ASBL?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre: L'ASBL Service Social de La Poste est propriétaire de cinq centres de vacances et d'une propriété qui sert à l'organisation de colonies de vacances: un centre à Wenduine, un à La Panne, le Domaine de Ronchinne et un centre à Mariembourg en ce qui concerne la Belgique, et les centres de Cavalaire et de Sivergues pour ce qui est de la France. Ces propriétés représentent un capital de 12

algemene kosten voor zijn rekening. De raad van bestuur van de VZW Sociale Dienst bestaat uit drie vertegenwoordigers van de directie van De Post en zes vertegenwoordigers van de sociale partners. De verordening nummer 1606/2002 schrijft voor dat voor elk boekjaar, beginnend op of na 1 januari 2005, de beursgenoteerde ondernemingen die onder het recht van een lidstaat vallen onder bepaalde voorwaarden hun geconsolideerde jaarrekening moeten opstellen overeenkomstig de internationale standaarden voor jaarrekeningen. Gezien De Post NV een overheidsbedrijf is van publiek recht, is het niet verplicht de internationale boekhoudkundige regels IAS/IFRS wat consolidatie betreft te volgen.

Indien De Post verkiest zijn geconsolideerde staten conform deze normen op te stellen, is het meer dan waarschijnlijk dat de VZW Sociale Dienst van De Post NV in haar huidige vorm en binnen de huidige structuur en relatie tot De Post onder de toepassing zal vallen van IAS 27 en bijgevolg zal dienen te worden opgenomen in de geconsolideerde staten van De Post. Het zou dus een onderdeel worden, maar er is geen verplichting.

Het definitief worden van het project IFRIC Draft Amendment D7 zou eventueel een vrijstelling kunnen impliceren van de integratie van de VZW in de consolidatie van De Post NV mits opname van de verplichtingen conform IAS 19.

In beide gevallen dienen de nodige verwijzingen te worden gegeven naar de toelichting bij de jaarrekening. Juridisch gezien is er op dit moment dus geen consolidatie. Als men de nieuwe regels zou toepassen - vroeg of laat zal De Post dat doen - zal men de huidige stand van zaken moeten consolideren. Voor eventuele uitzonderingen gaat het alleen om een toelichting.

Ik heb een tekst voor de mensen die dit moeten noteren, want ik weet dat het niet altijd eenvoudig is. Ik ken ook niet alle afkortingen en termen als IFRIC Draft Amendment, enzovoort. Het belangrijkste is dat ze waarschijnlijk zullen moeten consolideren en dat, als ze een uitzondering krijgen, ze het moeten vermelden. Ze zouden het veel beter helemaal consolideren, dat is duidelijk.

De **voorzitter**: Mijnheer de vice-eerste minister, wij appreciëren uw eerlijkheid.

11.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij appreciëren en beamen het grote belang van de correcte verslaggeving. Daarna komt het ons toe om alles nog eens na te lezen en uit te pluizen.

Waar het om gaat in deze discussie is het volgende. Soms zien de werknemers van vakantiecentra de rol van De Post wel eens als bedreigd. Als ik de technische en financiële aspecten goed begrijp, is het toch de wens van de directie van De Post om hier niet met de botte bijl in te hakken, maar dit zo goed mogelijk op te nemen in de entiteiten van De Post of dit minstens te bestendigen. Dat is toch een geruststelling die wij aan de mensen kunnen geven, tenzij ik dat verkeerd begrepen heb.

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

12 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en**

millions d'euros.

Les cinq collaborateurs statutaires des centres sont financés par La Poste, les autres frais sont financés par l'ASBL Service Social. Trois représentants de la direction de La Poste et six représentants des partenaires sociaux siègent au conseil d'administration de cette ASBL.

En tant qu'entreprise de droit public, La Poste n'est pas tenue de respecter les règles comptables internationales IAS/IFRS pour la consolidation. Si La Poste SA décide d'établir les états consolidés de La Poste conformément aux normes IAS/IFRS, l'asbl sera sans doute bel et bien soumise à l'application de la norme IAS 27 et devra figurer aux états consolidés, bien que, dès que le projet "IFRIC Draft Amendment D7" sera définitif, elle pourra être exemptée de cette obligation. Le commentaire des comptes annuels doit de toute façon comporter les références nécessaires. D'un point de vue strictement juridique, il ne s'agit pas d'une consolidation.

Overheidsbedrijven over "de zoektocht naar een partner voor De Post" (nr. 4132)**12 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la recherche d'un partenaire pour La Poste" (n° 4132)**

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, wat de zoektocht naar een partner voor De Post betreft, wil ik niet herhalen wat gezegd is door een collega tijdens een vorige vergadering van deze commissie. Ik wil echter wel op één aspect focussen.

De minister heeft het Nederlandse voorbeeld reeds aangehaald. Men ziet dat de postdienst op het terrein aldaar eigenlijk minder van kwaliteit is, als ik mij zo mag uitdrukken, of toch minder verregaand, minder faciliterend is voor de individuele bewoners van de te bedienen regio.

Mijn vraag is of het in de toekomstige onderhandelingen een optie van De Post is om de lat wat lager te gaan leggen inzake uitreiking en service voor het cliënteel. Of is dat iets waar men aan vasthoudt en dat men eventueel ziet als een troef binnen de internationale opstelling van De Post? Met andere woorden, kunt u als minister garanderen dat de huidige kwaliteit van de openbare dienstverlening - dat is toch eigenlijk de core business waarvoor wij pleiten in deze commissie, namelijk ervoor zorgen dat er voldoende openbare dienstverlening is - niet zal afnemen na het aangaan van een partnership? Wat mij vandaag vooral interesseert is of ergens beschreven staat in onderhandelingsprotocollen dan wel of het een voorziene uitgangspiste is van De Post en van de regering, dat men niet zou tornen aan de kwaliteit en de kwantiteit van de openbare dienstverlening.

12.02 Minister Johan Vande Lanotte: Wat de keuze van een partner betreft, is er principieel beslist dat er een partner gezocht wordt. Dat is een belangrijke stap. Die keuze zal, enerzijds, afhankelijk zijn van het financieel voordeel dat we daarbij halen. Dat betekent niet dat het gaat om hoeveel die partner zal betalen aan de Staat want u weet dat we niet verkopen, maar wel om hoeveel die partner zal investeren. Wat is de extra investeringscapaciteit die we op die manier genereren? Dat is een eerste element dat zeker belangrijk zal zijn. We moeten ervan uitgaan dat De Post qua technologische investeringen niet op het niveau zit waar ze zou moeten zitten en dus veel investeringen nodig heeft. Ten tweede, wat is de beheersmatige knowhow van de partner? Dat is een tweede belangrijk element. Welke kennis heeft die van het postgebeuren ontwikkeld en hoe zal ons dat kunnen helpen? Ten derde, hoe zijn de synergieën tussen die verschillende partners? Worden ze er allebei beter van?

We hebben nog geen echte start genomen; dat zal pas begin 2005 gebeuren, als de voorbereiding klaar is. Dat betekent dat De Post zelf enig zicht heeft op waar het bedrijf naartoe wil en ook dat De Post, zoals ik altijd gezegd heb, eerst uit het rood moet raken. Ik denk dat we voor 2004 nu toch bijna mogen zeggen dat het duidelijk is dat we uit het rood zullen raken. 2004 wordt het jaar waarin geen verlies wordt geleden maar winst wordt gemaakt, zij het nog altijd op een bescheiden niveau. Toch wordt er nu winst gemaakt na drie jaar van verliezen en dus is het moment eigenlijk goed gekozen om er nu aan te beginnen.

Wat zullen de garanties zijn? De besprekingen gaan nog altijd uit van

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Dispose-t-on de garanties quant au maintien du niveau de qualité actuel des services après la conclusion d'un partenariat? Les protocoles de négociation comportent-ils des dispositions à cet égard?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Trois facteurs influenceront sur le choix d'un partenaire. Il y a tout d'abord l'avantage financier que le partenariat peut générer, c'est-à-dire le montant que ce partenaire pourra investir, et non la somme qu'il versera à l'Etat. En effet, le potentiel d'investissement de La Poste en matière de technologies est insuffisant pour l'instant. Ensuite, il sera tenu compte du savoir-faire que le partenaire pourra apporter en matière de gestion. Enfin, les synergies potentielles joueront également un rôle. Les négociations ne commenceront qu'au début de 2005. Il importait que La Poste sorte du rouge avant de rechercher un partenaire. L'entreprise renouera avec un modeste bénéfice en 2004, après trois ans de déficit.

Le contrat de gestion offre des garanties en ce qui concerne le service public. Par ailleurs,

een meerderheidsaandeel van de overheid en dus ook van een beheerscontract. Dat laat ons toe om alle bepalingen vanuit de universele dienstverlening op een correcte manier in te vullen.

Ik denk dat een uitbreiding van het kantorennet absoluut nodig is. Ik ben er dan wel voorstander van dat wij van het huidig bestaande kantorenmodel als enig model afstappen. Het contract zegt dat alleen personeel van De Post in de kantoren mag werken. Er moet een bepaalde format zijn. Ik denk niet dat dit houdbaar is. Wij moeten het belang van de klant meer gaan benadrukken. U weet dat uit de enquête van dit weekend is gebleken dat de tevredenheid van de klant over De Post niet hoog genoeg was. Wij moeten die tevredenheid de komende maanden als een heel belangrijk element beschouwen. Wij moeten daarvoor zowel de distributie als de kantoren bekijken. Het kantorennet dat de laatste 30 jaar werd geconcipeerd voldoet niet meer aan de wensen van de klant vandaag. Ik ben het eens met een uitgebreid kantorennet, maar dat moet mijn inziens een gediversifieerd kantorennet zijn dat voor veel mensen gemakkelijker toegankelijk is dan vandaag het geval is.

j'estime que nous devons renoncer au bureau de poste classique comme seul modèle envisageable. Il ressort en effet d'une enquête que la satisfaction des clients laisse encore à désirer. C'est pourquoi il faudra adapter davantage la distribution et le réseau des bureaux de poste aux exigences de la clientèle actuelle.

12.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was inderdaad vooral bezorgd dat de kwaliteit van de openbare dienstverlening in het gedrang kwam. U had het voornamelijk over het kantorennet. Ik denk ook dat wij ons niet moeten vastpinnen op het vroegere kantorennet. Voor de aanwezigheid van kantoren in de toekomst wil ik hier toch het belang van enige objectiviteit benadrukken. In grote dorpskernen met 4.000 of 5.000 inwoners is nu geen postkantoor of servicepunt meer. Hopelijk komt er in de toekomst wel een postpunt. In kleinere dorpskernen enkele kilometers verderop zijn dan wel kantoren met ruime openingsuren voor een beperkte, lokale gemeenschap. Dat zet kwaad bloed bij de mensen en dat komt het imago van De Post niet altijd ten goede. Het is belangrijk dat wij hiervoor een creatieve en objectieve oplossing zoeken. Wij zouden dit ook moeten koppelen aan een toekomstige discussie over hoe mensen zich verplaatsen naar die postpunten. In mijn eigen regio zie ik dat mensen soms 2 of 3 busverbindingen moeten nemen met lange wachttijden om een kantoor te bereiken. Dat zou niet mogen in een performant kantorennet. Deze bezorgdheid wou ik ook nog meegeven.

12.03 Roel Deseyn (CD&V): En ce qui me concerne, il n'y a pas lieu de maintenir l'ancien modèle des bureaux de poste, mais il convient de garantir une large présence et une accessibilité étendue. Dans certains grands villages en Flandre, il n'y a plus de bureau de poste, alors qu'au-delà de la frontière linguistique, des bureaux sont maintenus dans des petits villages pour une clientèle restreinte. Cela suscite un certain mécontentement. Il y a également lieu d'accorder une plus grande attention à l'accessibilité des bureaux de poste par les transports en commun.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik denk niet dat wij alle vragen kunnen behandelen vóór 16.15 uur zoals afgesproken. Is het mogelijk dat de vergadering tot 16.30 uur wordt verlengd? (*Instemming*)

13 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpak van het absentisme bij De Post" (nr. 4133)

13 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'approche de l'absentéisme à La Poste" (n° 4133)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wou net zeggen: laat mij nog één vraag stellen; dan laat ik de rest vallen. Maar het is toevallig mijn laatste vandaag.

Het zou zeker goed zijn als wij het schema van de vorige vraag inzake absentisme, met de regionale verschillen, konden krijgen. Ik wil heel kort nog eens het probleem schetsen. De Post communiceerde

13.01 Roel Deseyn (CD&V): L'absentéisme à La Poste diminue. Quels sont les chiffres les plus récents? Quel taux d'absentéisme vise-t-on? Quelles mesures concrètes envisage-t-on à cet effet? Le ministre acceptera-

recentelijk dat de absenteïsmegraad gedaald is van 9,18% naar 8,57%, als ik het goed heb. Als ik mij niet vergis, zijn daarbij ruime criteria gehanteerd en zijn ziektes en ander werkverzuim daar toch ruim in vertegenwoordigd. Het zou goed zijn nog eens de jongste stand van zaken te krijgen in de vorm van een schriftelijke communicatie die de gemiddelde graad van absenteïsme weergeeft. Het zou ook goed zijn te weten – want men legt altijd de nadruk op die 9,18% of die 8,57% - welke graad van absenteïsme De Post eigenlijk nastreeft. De Post pint zichzelf voor zovele processen zo graag vast op een cijfer. Wat is dan het cijfer voor de absenteïsmegraad en in welke concrete maatregelen voorziet men om het in de toekomst nog verder terug te dringen?

Misschien is dit geen evidente periode voor De Post om daarover te communiceren, gezien de vele andere belangen en de andere zorgen in verband met de sociale dialoog. Maar het zou toch goed zijn daar iets meer over te weten.

Ten slotte, is er een wel heel actueel probleem inzake de langdurig afwezig statutaire werknemers. Daar wordt eigenlijk gedreigd met ontslag of toch minstens – zacht uitgedrukt – met een terugschroeven van het statuut van die statutaire werknemers van De Post. Volgens mij kan dat niet echt binnen het huidige statuut. Ik weet niet, mijnheer de minister, of u de topman van De Post volgt en of terzake enige garanties kunnen geboden worden vanwege de hoofdaandeelhouder. In ieder systeem zullen er wel misbruiken zijn maar ik meen dat wij zeker onrecht zouden aandoen aan de langdurig zieken, die op objectieve basis niet langer in staat zijn te werken en die misschien maar enkele jaren van hun pensioen verwijderd zijn, door te zeggen dat zij botweg ontslagen zouden worden. Maar het is toch een beetje de communicatie die de jongste dagen vanwege De Post wordt gevoerd, met name dat men zou durven denken in die richting. Ik meen dat terzake van politieke zijde toch een keuze moet worden gemaakt.

13.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer Deseyn, 7% is de doelstelling. Iemand ontslaan die langdurig afwezig is, kan niet. Het statuut laat dat niet toe. Dat maakt dat wij de cijfers wat anders moeten bekijken. Wanneer in een onderneming iemand twee jaar echt ziek is, zal hij vaak niet in de bedrijfsstatistieken staan. Bij De Post is dat nog wel het geval. Een goed bedrijf zal iemand die het eerste jaar ziek is en door het ziekenfonds betaald wordt, nog in zijn statistieken opnemen maar nadien niet meer. Met die cijfers moeten wij dus een klein beetje voorzichtig zijn.

De doelstelling is 7%. Maar er zijn grote regionale verschillen. Voor een deel – maar niet alleen – is dat te verklaren door de overvallen die er geweest zijn. Ook is het voor een deel te verklaren door de mentaliteit die er gegroeid is. Er komt meer controle, meer begeleiding voor diegenen die een probleem hebben. Maar het is niet de bedoeling de mensen die effectief ziek zijn het moeilijk te maken. Postman is een beroep dat vaak leidt tot een aantal beroepsziektes. Bijvoorbeeld door het voortdurend dragen van dingen kunnen mensen gemakkelijk ziek worden. Voor wie effectief ziek is, is het niet de bedoeling dat die het moeilijker krijgt, wel dat een aantal misbruiken, een aantal gewoontes en tradities, vermindert.

13.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de

t-il le licenciement d'agents statutaires pour cause d'absence de longue durée? Le statut actuel ne le permet pas.

13.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'objectif a été fixé à 7%. Il est exact que le statut n'autorise pas le licenciement pour cause d'absence de longue durée. Pour ce qui est de l'absentéisme, on constate de fortes différences régionales, qui s'expliquent en partie, mais pas entièrement, par le nombre de vols à main armée. Il faut mettre fin à certains abus et éradiquer certaines mauvaises habitudes, et à cet effet, il faut prévoir un encadrement plus intensif et un contrôle plus efficace. Bien sûr, le but n'est pas de rendre la vie difficile à ceux qui sont vraiment malades.

13.03 **Roel Deseyn** (CD&V):

minister, in het huidige statuut kan het inderdaad niet dat zij ontslagen worden. Dat is echter een doodoener die heel weinig zegt over de toekomst. Het systeem moet fijner afgesteld worden. Ik hoop toch ten stelligste dat we op korte of op lange termijn niet komen tot een systeem waarin het wel zou kunnen dat ziekte niet meer als afdoende grond zou ervaren worden, dat men het niet meer als een potentiële grond van ontslag zou zien. Dat zou zeer te betreuren zijn. Dat zou strijdig zijn met het overheidsbeleid in tal van andere sectoren. Ik hoop dat we daar bondgenoten zijn. Ik hoop ook dat De Post daar wat twijfels wegneemt.

J'espère en effet qu'une maladie ne peut constituer un motif de licenciement, ni aujourd'hui, ni à l'avenir.

13.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

13.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Men suggereert zo'n optie toch. In bepaalde gevallen is dit toch een brug te ver.

13.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

13.07 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik begrijp de angst die daarover ontstaat.

13.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: De angst is er natuurlijk. Zij vragen zich af waarom zij het heel de tijd moeten betalen. Er wordt van hen een zekere productiviteit verlangd, maar er wordt hen een verplichting van betaling opgelegd die niet aanwezig is bij anderen. Degenen die werkelijk ziek zijn zal men uiteraard niet op straat zetten. Wij waren echter aan het praten over de betaling en over de angst in dat verband. Terzake zullen er zeker ook misverstanden bestaan. Er kan daar nog steeds iets gebeuren. Dat weet iedereen. Dat vergt inderdaad een sociaal overleg. U hebt gemerkt dat ik daarover niet te veel zeg. Eerst moeten zij daarover onder mekaar discussiëren.

13.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La question n'est pas de savoir si les malades de longue durée peuvent être licenciés, mais qui va payer la facture de ces absences. Cette matière sera abordée au cours de la concertation sociale.

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

14 **Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het efficiëntierapport inzake elektriciteitsdistributie door BIAC" (nr. 4189)**

14 **Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rapport d'efficacité relatif à la distribution d'électricité par BIAC" (n° 4189)**

14.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de CREG, de regulator voor gas en elektriciteit, stelt jaarlijks een efficiëntierapport op in verband met de elektriciteitsdistributie. Het eerste rapport heeft betrekking op 2004.

14.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Selon le premier rapport d'efficacité 2004 de la CREG, l'efficacité du réseau de distribution de la société d'exploitation de l'aéroport, BIAC, qui est également propriétaire du réseau électrique de Zaventem, n'est plus que de 40%. BIAC enregistre ainsi le plus mauvais score de l'ensemble des intercommunales tout en pratiquant les tarifs les plus élevés.

Uit het efficiëntierapport van 2004 blijkt dat er nog heel wat werk is aangaande het efficiënt onderhouden en uitbaten van distributenetten door intercommunales. Een aantal punten vielen mij op, maar de positie van de luchthavenuitbater BIAC vond ik vreemd. BIAC is immers ook tegelijk de uitbater van het elektriciteitsnet in de gemeente Zaventem. Volgens de studie van de CREG is BIAC met 40% gezakt en scoort BIAC het slechtst van alle intercommunales. BIAC zou ook tot de duurste behoren. In en rond Zaventem liggen heel wat bedrijven. Nu blijkt dat BIAC onefficiënt is en bovendien nog de duurste, kan men zich afvragen wat de gevolgen zijn voor de bedrijven in de regio en voor de consumenten.

Comment le ministre explique-t-il cette faible efficacité et ces tarifs élevés? Quelles en sont les conséquences pour les consom-

Mijnheer de minister, graag kreeg ik antwoord op de volgende vragen.

Hoe verklaart u de zwakke efficiëntie van BIAC? Hoe verklaart u de hoge tarieven die BIAC aanrekent? Wat zijn de gevolgen voor de consumenten en bedrijven die elektriciteit van het net van BIAC afnemen? Hoeveel meer dan het gemiddelde in België betalen consumenten en bedrijven voor hun elektriciteit? Hoe zal BIAC zijn efficiëntie en prijs verbeteren?

14.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf, mijn uitgangspunt wijkt af van het uwe.

BIAC zegt mij geen eigenaar of beheerder te zijn van het distributienetwerk van de gemeente Zaventem, maar alleen van het luchthavendomein Brussel-Nationaal. Punt. BIAC heeft geen impact op bedrijven en particuliere gebruikers. Zij leveren aan de gebruikers van de luchthaven en aan niemand anders. Dat staat zo in het antwoord van BIAC.

BIAC heeft daarvoor een exploitatierecht gekregen. Het domein van de luchthaven strekt zich uit over de gemeenten Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg. Volgens BIAC leveren zij uitsluitend aan de luchthaven.

De efficiëntiestudie van de CREG is laag omdat, volgens BIAC, die efficiëntie niet het meest belangrijk is voor hen. Het belangrijkste is de kwaliteit. Hun netwerk is op een zeer specifieke manier uitgebouwd. Kwaliteit betekent onmiddellijke leverbaarheid op een hoog niveau op elk moment van de dag kunnen garanderen. Dit is niet hetzelfde criterium als dat van de gewone intercommunales waar efficiëntie in hoofdzaak door de prijs wordt bepaald.

Efficiëntie wordt daar voor een flink stuk door de prijs bepaald. Om het eenvoudiger te zeggen, voor BIAC is niet het prijsniveau het meest dominant, maar wel het kwaliteitsniveau. Dat is hun commerciële politiek. Als hun klanten dat verkiezen boven iets anders, dan is dat hun zaak. Als het goedkoper is, maar zij erop moeten wachten, dan kost het hen misschien wel meer dan omgekeerd.

BIAC gaat niet akkoord met de vergelijking met gewone intercommunales, omdat de voorwaarden helemaal anders zijn. Tegelijkertijd heeft de CREG een kwaliteitsrapport gemaakt voor 2003, dat binnenkort gepubliceerd zal worden. Daar staat in dat het luchthavennetwerk uitstekend beantwoordt aan die specifieke uitdaging. Voor zowat alle kwaliteitsaspecten behaalt BIAC de beste score.

De gestelde uitdagingen laten BIAC en haar dochtermaatschappij dus niet toe om hun klanten te bedienen aan de laagste distributietarieven, maar zij willen graag benadrukken dat daartegenover op de meest kostenefficiënte manier een hoogstaande kwaliteit wordt geleverd die duurder is dan de kwaliteit die men als particulier koopt, omdat de kwaliteit van beschikbaarheid van onmiddellijke invulling hoger is.

De tarieven worden berekend volgens de richtlijnen van de CREG en door hen ook goedgekeurd. BIAC heeft enkel bedrijven die de luchthaven aandoen als eindgebruikers van haar netwerk, geen

mateurs et les entreprises qui ont recours au réseau de BIAC? Combien ceux-ci paient-ils de plus pour leur électricité par rapport à la moyenne nationale? Comment BIAC compte-t-elle résoudre le problème?

14.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je ne partage pas le point de vue de Mme Creyf. BIAC ne se déclare ni propriétaire ni gestionnaire du réseau d'électricité de Zaventem. La politique menée par la société d'exploitation de l'aéroport n'a donc aucune conséquence pour les entreprises ou les citoyens en dehors de l'aéroport. Elle concerne néanmoins le territoire de Zaventem, de Steenokkerzeel et de Kortenberg.

Le résultat du rapport d'efficacité est faible parce que BIAC estime que le critère primordial n'est pas l'efficacité, mais bien la qualité. Le réseau de BIAC garantit la disponibilité immédiate, à tout moment de la journée. Toute interruption électrique, si brève soit-elle, peut en effet avoir de graves conséquences pour les activités de l'aéroport. D'autres intercommunales appliquent des critères différents, davantage liés au prix. Le choix de BIAC de fournir un service plus onéreux mais de meilleure qualité la concerne, tant qu'elle parvient ainsi à attirer des clients.

D'après un rapport de qualité de la CREG pour 2003, le réseau de BIAC répond parfaitement aux défis à relever. Les données qualitatives sont élevées à tous égards. BIAC calcule ses tarifs en fonction des directives de la CREG. Le montant exact payé par une entreprise est fonction de sa taille et de sa capacité. La société d'exploitation de l'aéroport ne compte pas de particuliers parmi ses clients. Les coûts sont par ailleurs réévalués chaque année selon des critères stricts.

particuliere consumenten. Wat de bedrijven betalen, is sterk afhankelijk van hun gebruik en maximaal vermogen. De globale elektriciteitsprijs zal slechts enkele procenten hoger zijn voor de eindgebruikers die aangesloten zijn op het netwerk van BIAC, maar gezien de specifieke aard van het luchthavennetwerk is het niet correct de vergelijking te maken met de gemeentelijke distributienetbeheerders.

Het distributienetwerk van BIAC voedt een luchthaven en het geheel van daar gevestigde industrie, waar de minste onderbreking grote operationele en financiële gevolgen kan hebben voor haar eindgebruikers. BIAC draagt de kwaliteit van haar netwerk en de verbonden diensten hoog in het vaandel en voorziet dan ook in extra zekerheden om deze te waarborgen. Deze kwaliteit kan echter slechts gewaarborgd worden mits hiervoor de vereiste kosten worden gemaakt. Deze kosten worden ieder jaar kritisch herberekend, zonder afbreuk te doen aan een hoogstaande kwalitatieve dienstverlening. De distributienettarieven worden bovendien vóór de toepassing ervan tevens streng gecontroleerd door de CREG en slechts toegepast na hun expliciete goedkeuring.

Dat is het antwoord dat BIAC mij heeft gegeven.

14.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat BIAC zegt, is natuurlijk interessant: kwaliteit is bij ons belangrijk en prijs en efficiëntie spelen daarin een mindere rol. Dat is natuurlijk de verklaring van BIAC. Ik kan mij niet voorstellen dat de gebruikers van de luchthaven – laat het dan geen particulieren zijn, maar enkel bedrijven die daar operationeel zijn – niet geïnteresseerd zouden zijn in een gunstige prijs en een hoge mate van efficiëntie.

Mijnheer de minister, BIAC verklaart dat alleen de kwaliteit voorop zal staan en efficiëntie en prijs niet het belangrijkste zullen zijn. De vraag is of dat ook het standpunt van de bedrijven is. Ik twijfel daaraan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de openbaarheid van bestuur bij de NMBS" (nr. 4195)**

15 **Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la publicité de l'administration au sein de la SNCB" (n° 4195)**

15.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als gewone burger vroeg ik via mijn medewerker de reële bezettingscijfers per spoorlijn via het inlichtingenportaal van de website van de NMBS. Bij wijze van antwoord vroeg het bureau Reizigerstelling naar de motivatie van de vraag gezien de NMBS een bedrag vraagt dat afhankelijk is van het doeleind van de vraag. Uitdrukkelijk verwijzend naar de openbaarheid van bestuur antwoordden wij dat het doeleinde van politieke aard was. De NMBS reageerde daarop dat de gegevens kunnen worden verstrekt bij wijze van een soort contract. Ik heb dit contract in bijlage meegegeven met de vragen.

In dit contract wordt een bedrag van 50 euro gevraagd en er wordt bepaald dat de gegevens niet aan derden mogen worden meegedeeld, noch in extenso mogen worden gepubliceerd. Mijn

14.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Le ministre déclare que la BIAC accorde plus d'importance à la qualité qu'au prix. Je me demande si les entreprises partagent cet avis. Je ne puis m'imaginer que celles-ci puissent ne pas vouloir payer moins.

15.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Lorsqu'en tant que simple citoyen, j'ai demandé par l'entremise de mon collaborateur à obtenir le taux réel d'occupation par ligne par le biais du site de la SNCB, le Bureau du comptage des voyageurs a demandé à connaître mes motifs, dont dépendait le prix de la réponse. J'ai fait référence à la transparence administrative et ai indiqué que ma question était de nature politique. La SNCB m'a alors proposé de me fournir ces informations par la voie d'un

vragen daarover zijn de volgende. Ten eerste, wat het toepassingsgebied betreft, is dit zogenaamde contract niet in strijd met de openbaarheid van bestuur van de federale overheidsinstellingen zoals de NMBS, gezien de bevraging van de dienstverlening de klanten betreft? Het gaat duidelijk over dienstverlening naar klanten wat het geval is bij een vraag naar de bezettingsgraad van de treinen. De NMBS valt daardoor wel degelijk onder het toepassingsgebied van de wet. Dit werd trouwens bevestigd door de heer Schram.

Een tweede deel gaat over de vergoeding voor een afschrift van een bestuursdocument. Welke tarieven hanteerde de NMBS tot dusver ook bij andere motivaties? Ik denk daarbij onder andere aan journalistiek, wetenschappelijk onderzoek en dergelijke meer. Zijn die bedragen niet in strijd met artikel 12 van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur waarin wordt bepaald dat voor een afschrift van een bestuursdocument een vergoeding kan worden gevraagd, wat wordt geregeld door het KB van 30 augustus 1996. In dit KB heeft men het over het feit dat men 1 frank mag vragen als men kopieën wil geven boven 100 exemplaren en 2 frank voor kopieën beneden de 100 exemplaren. Vermits het over 50 euro gaat, dacht ik een dossier van bijna 2.000 bladzijden te krijgen. Dit leek mij niet de bedoeling. Is de koppeling van de bedragen aan voorwaarden en verschillen al naargelang van de reden niet in strijd met datzelfde KB?

Ten derde, ik heb ook nog een vraag over de voorwaarden van het afschrift. Zijn de voorwaarden voor het afschrift niet in strijd met de vermelde wet gezien de vraagstelling duidelijk niet van persoonlijke aard is?

Ten vierde, ik kom dan bij een vraag over de rechtsgrond van het contract op zich. Nergens wordt er in de wet bepaald dat het verlenen van een afschrift afhankelijk kan worden gemaakt van het afsluiten van een overeenkomst met de overheid. Wat is de rechtsgrond van dat contract? In hoeveel gevallen en voor welk bedrag heeft de NMBS al vergoedingen voor inlichtingen gevraagd?

Aangezien die bedragen in onze ogen onrechtmatig zijn toegeëigend, zal de minister erop toezien dat de bedragen eventueel worden teruggestort?

Kan de minister, terwijl ik nu toch aan het vragen ben, mij gelijktijdig de gevraagde gegevens bezorgen, zijnde de meest recente reële bezettingscijfers per spoorlijn?

Mijnheer de minister, ik hoop dat u dat contractje ontvangen hebt, dat ik bij mijn schriftelijke voorbereiding had toegevoegd. Ik had daarop graag een antwoord gekregen. Ik vind het hoogst ongebruikelijk. Ik heb een mail gekregen die bij mijn vraag vermeldde: "Deze gegevens zijn niet vrij te verkrijgen. Er dient, afhankelijk voor welk doeleinde, een bedrag betaald te worden." Daarom willen wij weten wat u met die gegevens aanvangt. Ik vind dat in strijd met de openbaarheid van bestuur.

15.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, ik denk dat de wetgeving daarover duidelijk is. Bij openbaarheid van bestuur hebt u er recht op dat alle informatie in een

contract.

Ce contrat n'est-il pas contraire à la règle de la transparence administrative des organismes publics fédéraux? Jusqu'à présent, quels tarifs la SNCB a-t-elle appliqués dans le cadre d'autres demandes motivées? Les montants et le fait qu'ils soient soumis à des conditions ne sont-ils pas contraires aux articles 4 et 12 de la loi du 11 avril 1994 concernant la transparence administrative et à l'arrêté royal du 30 août 1996? Quel est le fondement juridique de ce contrat? Dans combien de cas la SNCB a-t-elle réclamé des indemnités pour ces informations et selon quels tarifs l'a-t-elle fait? Le Ministre veillera-t-il à ce que ces montants soient remboursés? Peut-il me fournir les chiffres récents du taux d'occupation par ligne?

15.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La législation est limpide. La publicité de l'administration

bestuursdocument toegankelijk is. Dat betekent niet dat iemand het recht heeft om te vragen dat er extra bestuursdocumenten worden gemaakt.

Toegepast op uw vraag: als er tellingen worden gehouden, dan moet men die aan u als parlementslid ter beschikking stellen. Maar u kunt niet vragen aan de NMBS om extra tellingen te doen, wat u eigenlijk wel gevraagd hebt. In het beheerscontract met de NMBS staat niet ingeschreven dat zij op de vraag om extra tellingen te houden, moet ingaan, al komt die vraag van een parlementslid of van gelijk wie. Als iemand vraagt om extra tellingen te doen, zal men afhankelijk van het gebruik veel of weinig aanrekenen, want dat is een commerciële bezigheid. Daartoe heeft men het recht. Als u echter als parlementslid of zelfs als burger vraagt om in de reeds bestaande tellingen inzage te krijgen, dan hebt u daar recht op.

U vroeg om extra tellingen te houden, want die tellingen gebeuren niet dagelijks. Uw vraag, zoals ik ze hier op papier zie, houdt in dat er extra tellingen georganiseerd moeten worden. Er bestaat geen telling van elke lijn per uur. Dat wordt gewoon niet gedaan. U vraag leidt er dus toe dat er extra tellingen moeten worden gedaan.

Als u uw vraag herschikt en naar de bestaande tellingen vraagt, dan zult u die krijgen. Dat is conform de wet.

De kostprijs van extra tellingen is vrij hoog, dus men doet alleen tellingen voor het bedrijf die men nuttig acht. Vraagt iemand extra tellingen, dan moet daarvoor worden betaald. Wilt u de bestaande tellingen inzien, volgens de openbaarheid van bestuur, dan moet u die krijgen.

Dat lijkt mij de juiste interpretatie van de wet.

15.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt het over extra tellingen. In de mail die ik heb ontvangen, dacht ik gelezen te hebben dat men de recentste cijfers over 2002 in bezit heeft. Daarbij staat duidelijk dat ze niet vrij te verkrijgen zijn. Als het gaat over recente cijfers van 2002, dan veronderstel ik dat die tellingen wel degelijk al gebeurd zijn.

15.04 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer De Groote, dat weet ik niet. Misschien gaat het om cijfers die iemand anders besteld heeft en die daarvoor betaald heeft. Als het geen tellingen zijn die op initiatief van de NMBS plaatsvonden, maar wel tellingen in opdracht van een of ander studiebureau dat daarvoor betaald heeft, dan kan die betaling gebeurd zijn onder de voorwaarde dat de resultaten voor hen zijn en niet voor iemand anders.

15.05 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, vindt u het niet noodzakelijk dat de NMBS, om goed te functioneren, zelf die tellingen organiseert?

15.06 Minister Johan Vande Lanotte: Zoveel als zij dat nodig acht.

15.07 Patrick De Groote (N-VA): Die cijfers zijn beschikbaar, maar met andere woorden...

implique que toutes les informations figurant dans des documents administratifs sont accessibles. Toutefois, M. De Groote a demandé que des documents administratifs supplémentaires soient confectionnés. Si la SNCB doit communiquer tous les comptages auxquels elle procède, elle ne doit pas procéder à des comptages supplémentaires. Les tarifs facturés par la SNCB pour les informations qu'elle fournit varient en fonction de l'usage qui leur est réservé. La SNCB a parfaitement le droit de procéder de la sorte. M. De Groote obtiendrait assurément une réponse s'il reformulait sa question.

15.03 Patrick De Groote (N-VA): Un courriel de la SNCB nous apprend qu'elle possède des chiffres relatifs à 2002 mais qu'ils ne sont pas disponibles à titre gratuit.

15.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il s'agit peut-être de chiffres demandés par une instance qui avait payé...

15.05 Patrick De Groote (N-VA): Le ministre n'estime-t-il pas que la SNCB doit procéder elle-même aux comptages?

15.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer De Groote, ik denk dat u overschat hoeveel tellingen er zijn.

15.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: M. De Groote surestime le nombre de comptages réalisés.

15.09 **Patrick De Groote** (N-VA): Hier staat duidelijk dat er cijfers zijn van 2002.

15.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: U vraagt naar de reële bezettingscijfers per spoorlijn.

15.11 **Patrick De Groote** (N-VA): Ja.

15.12 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik denk niet dat ze die hebben, nee.

15.13 **Patrick De Groote** (N-VA): Nochtans zegt men dat men de recente cijfers heeft van 2002.

15.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik ben niet in het bezit van de e-mail waarnaar u verwijst.

15.14 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je ne dispose pas du courriel auquel il se réfère. Je soumettrai sa question à qui de droit.

Ik heb wel het contract maar niet de e-mail. We moeten kijken wat kan en wat niet. De geest ervan heb ik u weergegeven. Ik zal uw vraag voorleggen. Ik weet niet wat u precies wenst. Zijn cijfers van 2002 voor u nog recent? Ik meen van niet. Ik denk dat u beter duidelijk zegt wat u wenst.

15.15 **Patrick De Groote** (N-VA): Men zegt mij dat dit de meest recente cijfers zijn.

15.16 Minister **Johan Vande Lanotte**: Uiteraard.

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

16 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geruchten over de tariefverhogingen bij de NMBS voor volgend jaar" (nr. 4257)**

16 **Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les rumeurs concernant l'augmentation des tarifs de la SNCB prévue pour l'année prochaine" (n° 4257)**

Deze vraag was aanvankelijk samengevoegd met de vraag nummer 4204 van de heer Chastel, maar aangezien deze laatste de vergadering heeft verlaten, vervalt zijn vraag en geef ik meteen het woord aan de heer Van den Bergh.

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, er doen allerlei geruchten de ronde over tariefverhogingen bij de NMBS. Het zullen ondertussen wel meer dan geruchten zijn, want het werd reeds besproken door de raad van bestuur. Het zou gaan over een verhoging van de prijs van de jaarkaarten. Ik geloof dat we het er daarnet reeds over hadden, bij de eerste vraag van de heer Chastel. Het zou ook gaan over een algemene tariefverhoging van 4,82% voor het jaar 2005.

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Des rumeurs circulent en ce qui concerne une augmentation des tarifs des chemins de fer. Le contrat de gestion de 1997 n'autorise des augmentations que si l'indice santé augmente de deux points. Si l'on se base sur l'indice santé de juin 2003, les tarifs ne peuvent augmenter que de 3,25% au plus. Une augmentation

Nochtans wordt in het beheerscontract van 25 september '97, dat nog steeds van kracht is, gestipuleerd dat de treintarieven slechts mogen

stijgen als de gezondheidsindex wordt verhoogd met twee indexpunten. Er wordt uitgegaan van de gezondheidsindex van de maand juni, voorafgaand aan de tariefverhoging. Ik kan de volgende berekening maken. Als ik het verschil tussen de gezondheidsindex van juni 2004 en de gezondheidsindex van juni 2003 verhoog met twee indexpunten, kom ik tot een verhoging van 3,80 punten: het verschil van 1,80 punten plus twee indexpunten. Omgezet in procenten is dat een verhoging van 3,25%, dat is ver onder de 4,82%. Het is mogelijk dat ik een fout maak in mijn redenering, maar ik neem aan dat de minister me dan zodadelijk wel zal corrigeren.

Ik wil vooral van de minister weten in hoeverre de aangekondigde verhogingen geruchten zijn, dan wel concrete voorstellen of maatregelen. Meent de minister dat de algemene tariefverhoging van 4,82% beantwoordt aan de bepalingen van het lopende beheerscontract en aan de visie op het actuele mobiliteitsbeleid?

16.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het is duidelijk dat het beheerscontract effectief een verhoging van 3,32% toelaat. Het directiecomité had in drie scenario's voorzien en de raad van bestuur heeft gekozen voor het scenario waarbij er een verhoging is van 4,82%. Op die manier hebben ze meer ruimte om te investeren in de kwaliteit van de dienstverlening, waarvoor het geld gebruikt zou worden. Een andere reden voor de verhoging is dat bepaalde productiekosten sterker stijgen dan de inflatie. Gezien de andere modi ook stijgen vindt men bij de NMBS dat men ook daar een verhoging mag doorvoeren.

Er werden daarover ook nogal wat andere opmerkingen gemaakt. Ik heb terzake de brief ontvangen van de NMBS en ik moet eerlijk toegeven dat mijn toegeeflijkheid daarin niet groot is. Het kwam de laatste maanden dikwijls in het nieuws en ik ben blij dat u die vraag nu stelt. Het is een openlijke discussie – ik verberg ze niet en moet ze ook niet verbergen – tussen de raad van bestuur en mezelf. Op het ogenblik dat ik die discussie aanging hoorde ik van alle kanten dat ik de NMBS moest vrijlaten. Men noemde het een “politieke bemoeiing” om zich met de prijzen in te laten. Ik stel nu vast dat u mijn bekommernis deelt.

Wat de grond van de zaak betreft: ik ben er niet van overtuigd dat een prijsverhoging leidt tot meer inkomsten. Ik stel vast dat er een gemodereerde prijsverhoging was dit jaar en dat de inkomsten met 8% gestegen zijn: 6% meer reizigers en 8% meer inkomsten. Ik denk dat dat geen slechte zaak is.

Als we met modeste verhogingen meer reizigers en meer inkomsten hebben, dan hebben we de doelstelling ook bereikt. Dat werd overigens ook in de regeerverklaring door eerste minister Verhofstadt duidelijk gemaakt. Wij willen blijven evolueren naar meer reizigers door lagere prijzen.

Wat het juiste resultaat is, zullen we wel zien. Ik heb wel altijd gezegd dat een verbetering van de kwaliteit ook een beloning mag krijgen. Dat heb ik wel gezegd. Als de kwaliteit bij de NMBS verbetert, moet daar iets tegenover staan. Daarmee ben ik het eens.

Ten tweede, ik heb ook gezegd dat we de prijzen niet lineair mogen verhogen. Deze verhoging is te lineair. Er moeten zaken uit worden

générale des tarifs de 4,82% est-elle bien conforme au contrat de gestion? Cette augmentation est-elle réellement envisagée ou ne s'agit-il que d'une rumeur?

16.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le contrat de gestion autorise une augmentation des tarifs de 3,32%. Le conseil d'administration souhaite en effet procéder à une augmentation de 4,82% afin de dégager des moyens supplémentaires pour investir dans la qualité du service et parce que l'augmentation des coûts de production est supérieure à celle de l'inflation.

Je ne suis pas disposé à réserver d'emblée une suite favorable à la demande de la SNCB. Je ne suis pas convaincu qu'une augmentation des tarifs entraînera automatiquement une augmentation des recettes. L'année dernière, une augmentation modérée des tarifs a été opérée. Le nombre de voyageurs a augmenté de 6% et les recettes de 8%.

La déclaration gouvernementale stipule que la SNCB doit augmenter le nombre de voyageurs et réduire les tarifs. L'amélioration de la qualité du service peut effectivement être récompensée. Nous ne pouvons toutefois pas augmenter les prix de manière linéaire. Il convient de débattre de la manière de faire augmenter le nombre de voyageurs et d'améliorer la qualité du service.

gelicht. Bepaalde prijzen mogen worden verhoogd en andere niet. Daarover wil ik een debat aangaan, maar dat zal niet vertrekken vanuit de filosofie dat de NMBS graag wat meer geld zou krijgen en daarom de prijzen verhoogt. Dat vind ik geen goede filosofie, maar het is de filosofie die de NMBS nu aanhoudt. De filosofie moet zijn dat de NMBS meer reizigers moet aantrekken en dat er moet worden overlegd hoe dat zal worden aangepakt. De prijzenpolitiek moet daarop geaccentueerd zijn. De bedoeling moet zijn om meer kwaliteit te leveren en als die kwaliteit hoger is, kan de NMBS daarvoor iets in de plaats krijgen. Dat is logisch, want meer kwaliteit kost ook meer. Dat is de filosofie. We zullen daarover nog wel een tijdje moeten praten.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de NMBS verhoogt de prijzen ook niet voor haar eigen plezier. Zij heeft ook de opdracht om haar verliezen te beperken. Die opdracht komt van de overheid en is ook terecht. U verwijst zelf naar de opgelopen kosten – energie, staalprijzen, personeelskosten, enzovoort.

Het is misschien een naïeve redenering, maar als in een gezond bedrijf de onkosten stijgen, moeten ook de inkomsten stijgen. Of die inkomsten nu komen van de klanten of via subsidies van de overheid, is niet het essentiële.

16.04 Minister Johan Vande Lanotte: Mochten de privé-bedrijven, waarop de NMBS zich zo erg beroemt, op die manier werken, zouden ze vlug failliet gaan. Als alleen de kostprijs van de verwarming in een grootwarenhuis verhoogt en het grootwarenhuis verhoogt daarop onmiddellijk zijn prijzen, zal het vlug klanten verliezen.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zeg dat de inkomsten moeten stijgen. Ik zeg niet dat de ticketprijzen moeten stijgen.

16.06 Minister Johan Vande Lanotte: En de kosten moeten verminderen. Ik geef even een voorbeeld.

U bent klant in een grootwarenhuis. De mazoutprijs is gestegen. Het grootwarenhuis merkt dat het meer kost om te verwarmen en verhoogt daarop zijn prijzen. Als dat zou gebeuren, zou iedereen daartegen reageren.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat grootwarenhuis moet wel zoeken naar nieuwe inkomsten om de extra kosten te compenseren.

16.08 Minister Johan Vande Lanotte: Het kan ook zijn kosten beperken of energie besparen. Het zal niet in de eerste plaats naar nieuwe inkomsten zoeken. Het grootwarenhuis zal onmiddellijk proberen zijn energiekosten te beperken. Dat zal er gebeuren.

Ik geef met opzet dat voorbeeld. Het bestuur van de NMBS verwijst immers vaak naar de privé-sector. De privé-sector zal echter niet onmiddellijk de prijzen verhogen als er een extra kost opduikt. Degenen die dat wel doen, verliezen heel vaak hun marktaandeel.

Het is dezelfde situatie. De NMBS is de afgelopen jaren eindelijk marktaandeel aan het inwinnen op de auto. Er wordt meer met de trein gereisd en minder met de wagen. Dat heeft met de prijs te maken. Dat heeft echter ook te maken met de hoeveelheid kosten.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB n'augmente pas ses prix sans raison. Elle doit limiter les pertes, alors que tous les frais d'exploitation augmentent. Je crains fort qu'une augmentation des recettes, aux frais des passagers ou de l'Etat, ne soit inévitable.

16.08 Johan Vande Lanotte, ministre: La SNCB pourrait également prendre des mesures d'économie. Une augmentation des frais d'exploitation n'implique pas nécessairement une augmentation des prix pour les voyageurs. Une augmentation importante des prix entraîne par contre une perte de parts de marché. C'est grâce à sa politique de prix modérés que la SNCB a gagné des parts de marché.

De NMBS denkt altijd dat er een monopolie is. Ze heeft een monopolie op één deel van de markt. Ze heeft echter geen monopolie op het vervoer. Denken dat wij daaraan niet gevoelig zijn, is geen juiste redering.

16.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Op dat vlak verschillen we niet van mening.

Ter verduidelijking wil ik nog heel kort aanstippen dat de kwaliteitsverhoging een van de argumenten is waarnaar de NMBS verwijst ter motivering van de prijsverhoging.

U verklaart eigenlijk dat een mogelijke effectieve kwaliteitsverhoging niet via duurdere tickets moet worden betaald, maar dat er eventueel een beloning vanuit de overheid kan komen?

16.10 Minister Johan Vande Lanotte: Die kwestie is niet definitief opgelost.

16.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Je n'ai pas dit qu'il fallait augmenter le prix des billets. Une amélioration de la qualité pourrait toutefois être compensée par l'Etat.

16.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela fait l'objet de discussions.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reactivering van de spoorweglijn Hasselt-Maastricht en de openbare vervoersontsluiting van de provincie Limburg" (nr. 4228)

17 Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réactivation de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht et le désenclavement ferroviaire de la province du Limbourg" (n° 4228)

17.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal mijn vraag kort formuleren, want ik zie dat zowel de minister als een aantal collega's voor de volgende commissievergadering reeds aanwezig zijn.

In mei heb ik u in plenaire vergadering een mondelinge vraag gesteld naar aanleiding van het feit dat de federale regering de reactivering van de lijn Hasselt-Maastricht blijkbaar niet aan de orde achtte wegens onvoldoende door studies bewezen potentieel. Dat heeft voor heel wat beroering gezorgd, zowel in België als in Nederland, bij de partners van de interregio Brabant-Limburg. Het provinciebestuur van Limburg stelde daarom een visietekst op die mee werd ondertekend door de belangrijkste sociaal-economische partners en betrekking heeft op die spoorlijn Hasselt-Maastricht en op de openbare vervoersontsluiting van de provincie Limburg. Zij hebben die visietekst breed geformuleerd en gemotiveerd. Een conclusie is dat zij aandringen op de reactivering van de betreffende lijn.

U beloofde in juni aan het provinciebestuur dat u de reactivering van de bewuste spoorlijn zou laten onderzoeken door de bevoegde diensten van de NMBS. Ik heb dat schrijven van u aan het provinciebestuur hier bij mij.

Zijn er reeds onderzoeksresultaten bekend? Werden er u reeds onderzoeksresultaten voor de overige eisen in die visietekst overgemaakt?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, ik meen

17.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): L'administration provinciale, les partenaires socio-économiques et l'Interrégion Brabant-Limburg ont signé un texte d'orientation au sujet de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht et du désenclavement ferroviaire de la province du Limbourg. En juin dernier, le ministre avait promis de faire examiner la réactivation de cette ligne ferroviaire, ainsi que les priorités à accorder pour le désenclavement de cette province. A quelles conclusions cette étude a-t-elle abouti?

17.02 Johan Vande Lanotte,

op deze vraag nog niet zo lang geleden te hebben geantwoord, maar er doet zich hier toch wel een groot verschil voor tussen vraag en antwoord.

Ik kan de inschattingen in België en in het buitenland over deze lijnen niet allemaal goed bekijken, maar in de zeer ambitieuze investeringsplannen die lopen tot 2014, is dit gegeven niet gepland. Dat wist iedereen toen men het heeft goedgekeurd. Er worden heel belangrijke inspanningen gedaan om een verbetering van het openbaar vervoer in Limburg te verwezenlijken. Dat is een van de grootste investeringen. De grootste winst zal daardoor gebeuren op de lijn Hasselt-Brussel, die een spectaculaire winst boekt. Men kan "eindelijk" zeggen, maar het zal dan toch gebeuren. Vanaf 2006 wordt dat een enorm verschil in vergelijking met de hedendaagse situatie. Men gaat daarna aanpassingen doen in de omgeving van het station Hasselt om op die manier de inritsnelheden van het station te verbeteren. Dat betekent dat het ook voordelig is voor degenen die eerst een andere verbinding nemen. Zo is er een soort domino-effect van het ene op het andere. Projecten zoals Genk-Maasmechelen, Genk-Neerpelt en Hasselt-Aken – die ook worden genoemd – worden op dit moment niet overwogen. De snelheid van de IC-verbindingen, zoals Hasselt-Brussel, vormen de absolute prioriteit. Voor de rest zijn de onderzoeksresultaten – gezien de studie nog in de voorbereidingsfase zit – nog niet bekend. Zelfs als die er zijn, wil ik hier de ambitie toch wat temperen.

Er zijn belangrijke investeringen goedgekeurd die lopen tot 2014 en die over heel Vlaanderen zijn uitgespreid. Het zal een zeer grote realisatie zijn als wij tegen 2014 alle plannen ook kunnen uitvoeren. Dat is de grootste investering die ooit is gebeurd. Nu reeds zeggen dat men dit programma nog moet uitbreiden, lijkt mij niet erg realistisch.

17.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was hier graag uitvoeriger op ingegaan.

Het was ook niet mijn vraag om op korte termijn andere projecten toe te voegen aan het investeringsprogramma. Op middellange termijn vinden wij het echter wel belangrijk dat voor Limburg een aantal concrete realisaties, die zijn opgesomd in de tekst van provinciebestuur, worden bekeken. Ik ben teleurgesteld dat u in juni aan de provincie antwoordt dat u het schrijven hebt ontvangen en dat u het aan de bevoegde diensten van de NMBS zult bezorgen met de vraag dit grondig te bekijken en de onderzoeksresultaten op te vragen. Ik begrijp dat voor een aantal projecten nog voorbereidend werk bezig is. Voor de spoorlijn Hasselt-Maastricht is het voorbereidend werk echter reeds geleverd. Op verzoek van de Vlaamse regering werd daarover reeds een stimulistudie gemaakt. Daarvan zijn er resultaten.

17.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mevrouw, het bestaat niet dat een vraag om een studie over de heropening, die dateert van mei, in oktober reeds wordt beantwoord. Iedereen kan een studie maken. Dit gaat over miljoenen euro's. Deze zaak wordt slechts beslecht als het nieuw vervoersplan wordt gemaakt en dat is ten vroegste eind 2005 en niet eerder. Men kan in een heel netwerk niet plots een lijn opnieuw openen. Dat werkt zo niet. Er is een nieuw vervoersplan voor eind 2005. Voordien zal men nooit een uitsluitsel geven. De studies

ministre: Les plans d'investissements de la SNCB d'ici à 2014 sont très ambitieux et prévoient notamment le désenclavement du Limbourg. Il faut absolument améliorer le transport public dans cette région. La ligne Hasselt-Bruxelles sera améliorée d'ici à 2006. Ensuite, la gare d'Hasselt sera adaptée pour garantir une meilleure accessibilité des trains, ce qui aura un effet positif pour les autres lignes. L'augmentation de la vitesse de la ligne IC Hasselt-Bruxelles constitue une priorité absolue. Etant donné que les investissements d'ici à 2014 sont déjà très importants, il serait peu réaliste de les augmenter encore.

17.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Je ne demande pas d'investissements supplémentaires à court terme, mais bien à moyen terme.

17.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le plan actuel de transport est d'application jusqu'en 2005.

die men daarvoor maakt duren maanden. Het is niet omdat de Vlaamse regering daarover een studie maakt, dat de NMBS dit onmiddellijk doet zonder een eigen evaluatie te maken. Dat is vrij logisch. Het nieuw vervoersplan is voorzien voor eind 2005.

17.05 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag eind 2005 nog eens stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Questions jointes de

- **M. André Frédéric** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets à la gare de Trois-Ponts" (n° 4233)

- **M. Melchior Wathelet** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets à la gare de Trois-Ponts" (n° 4292)

18 Samengevoegde vragen van

- de heer **André Frédéric** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in het station van Trois-Ponts" (nr. 4233)

- de heer **Melchior Wathelet** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in het station van Trois-Ponts" (nr. 4292)

18.01 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, au mois de juin dernier, j'avais eu l'occasion de vous interroger sur les projets de suppression des points de vente de la SNCB en province de Liège.

À cette époque, une étude basée uniquement sur des critères de rentabilité, menée par la SNCB, préconisait notamment la fermeture d'un certain nombre de points de vente et de guichets d'accueil en province de Liège, en particulier à Trois-Ponts. Lors de cette question, monsieur le ministre, vous m'aviez fait part de l'intention de la SNCB de négocier avec les autorités locales pour envisager des solutions alternatives. À ce jour malheureusement, la commune de Trois-Ponts attend toujours des réponses concrètes de la SNCB à ses interpellations. C'est la raison pour laquelle je me permets de vous interroger aujourd'hui.

Au-delà des critères de rentabilité, je considère que d'autres éléments doivent entrer en ligne de compte avant de prendre une décision définitive. La gare de Trois-Ponts, je vous l'avais dit, exerce une mission régionale. Étant la seule gare le long d'une ligne pour voyageurs dans une zone rurale très vaste, desservant les cantons de Stavelot, Malmédy et Saint-Vith, elle exerce un rôle structurant essentiel pour la mobilité régionale, notamment au travers des liaisons avec les TEC qui font converger vers cette gare plusieurs services de bus. Les produits spécifiques délivrés dans cette gare nécessitent une présence en gare, tels que train+vélo, liaisons vers les pistes de ski, B-Excursions, dans une région à haute vocation touristique.

Afin de maintenir une présence humaine pour accueillir les 150 passagers qui transitent chaque jour par la gare de Trois-Ponts, la commune propose de réaliser un partenariat avec la SNCB et les opérateurs touristiques. Pouvez-vous nous informer des intentions actuelles de la SNCB dans ce dossier? Comptez-vous prendre une initiative pour maintenir les services actuels dans cette gare? Le partenariat tel que proposé par la commune de Trois-Ponts vous

18.01 **André Frédéric** (PS): Een NMBS-studie, die enkel rekening houdt met de rentabiliteit, pleit onder meer voor de sluiting van de loketten van het station van Trois-Ponts. U antwoordde op een vroegere vraag dat de NMBS van plan was met de lokale overheid naar andere oplossingen te zoeken. De gemeente Trois-Ponts wacht echter nog steeds op concrete antwoorden.

Er mag echter niet alleen met de rentabiliteit rekening worden gehouden. Het station van Trois-Ponts is het enige station in een zeer uitgestrekt landelijk gebied. Het heeft een spilfunctie in de regionale mobiliteit. Voor de specifieke diensten die in het station worden aangeboden, is de aanwezigheid van personeel vereist.

De gemeente stelt voor een partnerschap op te zetten met de toeristische spelers.

Wat is de NMBS van plan? Zal u maatregelen nemen om het bestaande dienstenaanbod te behouden? Behoort zo'n partnerschap tot de mogelijkheden?

semble-t-il réalisable?

18.02 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je reprendrai à peu près les mêmes points que M. Frédéric: les spécificités liées aux TEC, les spécificités de la région. J'ajouterai que le Conseil communal de Trois-Ponts a adopté une motion à l'unanimité, relevant que cette décision était dommageable pour les services de la clientèle. Avant de prendre toute décision définitive, il semble que la SNCB procèdera à une consultation des pouvoirs locaux. Pourriez-vous confirmer cela?

On évoque également ce partenariat, dont M. Frédéric a parlé, entre la SNCB, les opérateurs touristiques et la commune. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la forme que pourrait prendre un tel partenariat? Dans quelle mesure le service aux voyageurs serait-il affecté?

18.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Frédéric, en ce qui concerne la gare de Trois-Ponts, vous avez parlé d'une étude fondée uniquement sur des critères de rentabilité, ce qui est un peu exclusif.

L'élément de rentabilité consistait à savoir si le résultat des ventes suffisait à payer la personne qui délivrait le ticket de transport. Normalement, un ticket de train doit également servir à amortir un peu ce dernier.

En la matière, nous avons décrété que le prix de vente du ticket devrait, dans son ensemble, suffire à rétribuer le vendeur. Cela signifie que le prix du train n'est pas du tout amorti. Les gares figurant sur la liste sont celles pour lesquelles le paiement du ticket ne suffit pas à couvrir les frais engendrés pour garder les personnes qui délivrent les titres de transport. D'aucuns parlent parfois de cruauté eu égard aux décisions prises. Le raisonnement a donc été le suivant: "N'y a-t-il pas d'autres moyens que d'embaucher des gens toute la journée aux fins de vendre des tickets pour finalement assurer un service?"

En ce qui concerne la gare de Trois-Ponts, par exemple, la discussion porte actuellement, au niveau de la SNCB, sur la suppression des guichets. Certes, le service des guichets serait supprimé. Toutefois, un agent de la SNCB serait sur place chaque jour de la semaine entre 6h et 22h et de 8h à 16h durant le week-end. Donc, il y a toujours une présence. Les voyageurs peuvent de ce fait toujours s'adresser à quelqu'un. De la sorte, un service humain est gardé. Cette mesure offre une certaine souplesse. Mais, s'il y a possibilité de partenariat, la SNCB est très favorable à cette optique de travail. L'accueil des voyageurs serait mieux garanti et il y a plus de possibilités.

Je le répète, le fait de ne plus établir de guichets fixes comme c'est le cas actuellement mais d'assurer une présence physique est un effort que nous désirons consentir et qui devrait s'avérer positif. Et s'il y a des partenariats possibles, c'est tant mieux! Nous n'en souhaitons pas davantage. Selon moi, c'est une bonne chose d'impliquer les forces vives de la région à cet égard, au niveau touristique, etc. Ainsi, il peut y avoir des synergies. De son côté, la SNCB ne doit pas affecter quelqu'un en permanence et peut utiliser ces personnes à d'autres fins. Dans sa finalité, le service serait même mieux que prévu.

18.02 Melchior Wathelet (cdH): De gemeenteraad van Trois-Ponts keurde een motie goed, waaruit blijkt dat de afschaffing van de loketten de dienstverlening in het gedrang zou brengen. Naar verluidt zou de NMBS van plan zijn de plaatselijke overheid te raadplegen. Klopt dat? Ook wordt van een partnerschap met de toeristische operatoren gewag gemaakt. Kan u dat gerucht bevestigen?

18.03 Minister Johan Vande Lanotte: Er werd niet alleen met de rentabiliteit rekening gehouden.

We gaan na of de inkomsten uit de kaartjesverkoop volstaan om een loketbediende te betalen. De stations op de lijst voldoen niet aan dat criterium. Dan wordt er naar andere middelen gezocht.

Bij de NMBS wordt er gepraat over de sluiting van de loketten in het station van Trois-Ponts, maar er zou elke dag een NMBS-beambte aanwezig zijn. De dienstverlening blijft dus behouden, maar de dienstverlenende beambte wordt "mobiel". Daarnaast is men op zoek naar partners. Er wordt aansluiting gezocht bij de economische actoren in de regio, en dat is een goede zaak. Wij staan open voor voorstellen. De huidige diensten in de stations worden niet gehandhaafd, maar wel wordt er tegemoet gekomen aan het verzoek om het menselijk gelaat van het station te vrijwaren.

Quant à votre question au sujet du maintien des services, il ne s'agit pas des services actuels. Cela change, mais c'est un aspect qui rencontre la demande du fait que nous essayons que les gares ne soient pas impersonnelles. Si des partenariats se présentaient, ils oeuvreraient surtout en matière de présence. Sous quelle forme?

Pour le moment, nous sommes en phase expérimentale. S'il existe des propositions, nous sommes très intéressés pour les exécuter.

18.04 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie tout d'abord de votre réponse très précise. Je vous répéterai seulement ce que je vous ai déjà dit au mois de juin: chacun de nous a sa perception de la notion de rentabilité. Vous me dites que vous calculez la rentabilité gare par gare. De mon côté, je vous dis que, dans le cas d'une société comme la SNCB, pour maintenir le service public - y compris dans les zones rurales donc moins peuplées -, il faut réfléchir en termes de rentabilité globale et non de façon isolée - guichet de gare par guichet de gare.

Deuxièmement, vous affirmez que l'on se dirigerait vers le maintien d'un agent présent chaque jour. Cela me semble une solution élégante. Mais il faut espérer bien évidemment, et nous y serons attentifs, qu'il ne s'agira pas d'une phase de transition vers la suppression de toute présence humaine sur le site.

Troisièmement, j'aimerais que vous insistiez auprès des responsables de la SNCB pour que des contacts puissent s'établir dans les meilleurs délais, c'est-à-dire très rapidement, avec les forces vives locales qui font connaître leurs demandes à notre société de chemin de fer et qui sont malheureusement amenées à devoir voter des motions au conseil communal parce que - comme l'a dit mon collègue Wathelet - elles sont dans la même situation que Sœur Anne: elles ne voient rien venir.

Je vous remercie.

18.05 Melchior Wathelet (cdH): Dans le même sens que M. Frédéric, je déplore la perte dommageable d'emplois à la gare de Trois-Ponts. Je remercie le ministre pour la franchise de sa réponse et la précision de ses termes.

Ceci dit, garder une personne sur place me paraît être un minimum. C'est déjà quelque chose. En outre, les forces vives de la région de Trois-Ponts vont elles-mêmes venir avec un certain nombre de propositions. Nous allons les y encourager. C'est une région très agréable et très vivante. Je suis donc persuadé que ces gens trouveront des pistes à vous proposer et que vous leur réserverez le meilleur accueil.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18.04 André Frédéric (PS): Eenieder geeft een eigen invulling aan het begrip rendabiliteit. U zegt dat één bediende zal worden behouden. Dat lijkt me een elegante oplossing, op voorwaarde dat het geen overgang is naar een totale afschaffing van de menselijke aanwezigheid.

Ik dring erop aan dat de NMBS contact zou opnemen met de economische actoren in de streek, die immers geen oplossing in het vooruitzicht hebben.

18.05 Melchior Wathelet (cdH): Het banenverlies in het station is natuurlijk een nadelig element.

Ik denk dat de economische actoren in de regio de NMBS zelf zullen benaderen.

19 Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een rechtstreekse treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 4259)

19 Question de Mme Annelies Storms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une liaison ferroviaire directe entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 4259)

19.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, u zult dit dossier waarschijnlijk wel een beetje kennen. Het Gentse stadsbestuur pleit al geruime tijd voor een rechtstreekse treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel, vooral omdat het centrum van Gent het dichtst gelegen is bij de Dampoort en van daaruit het gemakkelijkst bereikbaar is. Nu moeten de pendelaars die naar Brussel willen en vanuit de Dampoort vertrekken in het Sint-Pietersstation overstappen. Dat zorgt 's avonds en ook 's ochtends eigenlijk niet altijd voor gemakkelijke aansluitingsmogelijkheden.

Er bestaan grote plannen om het Sint-Pietersstation en de hele wijk errond volledig opnieuw aan te leggen. Naar aanleiding van die heraanleg heeft het stadsbestuur zijn vraag om rechtstreekse treinen tijdens de piekuren tussen Gent-Dampoort en Brussel in te leggen herhaald. Via de media hebben wij al kunnen vernemen dat de NMBS bereid zou zijn om de haalbaarheid van die vraag te bekijken en ook om te onderzoeken of er vanaf december 2006 extra treinen zouden kunnen worden ingepast.

Aangesproken door een aantal buurtbewoners van de Dampoort vroeg ik mij af of het niet mogelijk was om reeds vanaf eind 2005 in rechtstreekse piekurentreinen te voorzien tussen Gent-Dampoort en Brussel omdat eind 2005 de werken aan het Sint-Pietersstation gaan beginnen en de bereikbaarheid van dat station minder zal zijn. Ik vraag mij ook af of er een heel specifieke reden is waarom de NMBS dit pas tegen eind 2006 realiseerbaar ziet. Er wordt hier een termijn van twee jaar uitgetrokken om de vraag naar de haalbaarheid van een rechtstreekse verbinding te onderzoeken. Is dat een normale termijn? De vraag van het Gentse stadsbestuur is immers al geruime tijd gesteld. Ik vraag mij ook af of de NMBS extra maatregelen zal nemen om de bereikbaarheid van het Sint-Pietersstation maximaal te garanderen ingeval er geen rechtstreekse verbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel zou komen.

19.02 Minister Johan Vande Lanotte: Het grote probleem met Gent-Dampoort is het volgende.

Ten eerste, het nieuwe reizigersplan is niet voor december 2005, maar voor december 2006. Voor Limburg is het nog een jaar later. Ik excuseer mij dat ik u die illusie heb gegeven. Dat geldt dus ook voor Gent. Eind 2006 is er pas een nieuw plan. Dat kan lang lijken, maar het is extreem kort. Dat betekent dat er nu reeds studies gebeuren waarover iedereen mij hier aan het interpellieren is. Om maar te zeggen wat de impact daarvan is.

Een tweede element. Het grote probleem met de verbinding Gent-Dampoort-Brussel is dat dit enkel kan wanneer er een rijpad Gent-Brussel wegvalt.

Tot 2010 loopt de verbinding Gent-Brussel over twee sporen. Gent-Brussel op vier sporen is pas voor eind 2010, vooral dan tussen Gent en Denderleeuw, of beter tussen Denderleeuw en Brussel-Zuid. Een derde en vierde spoor is daar maar gepland voor eind 2010. Dat betekent dat voor 2010 een trein vanaf Gent-Dampoort in de plaats zou moeten komen van een trein vanuit Gent-Sint-Pieters naar Brussel. Die treinen zitten allemaal vol. De ene afschaffen en een andere in de plaats inzetten; is volgens mij niet wat men vroeg. Met

19.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): L'administration de la ville de Gand préconise depuis longtemps déjà la création d'une liaison ferroviaire directe entre Gand-Dampoort et Bruxelles. Les navetteurs ne disposent toujours pas d'une correspondance entre Gand-Sint-Pieters et Gand-Dampoort. La SNCB serait disposée à étudier la faisabilité de liaisons directes aux heures de pointe ainsi que l'ajout possible de trains à partir de décembre 2006.

Est-il déjà possible de prévoir des liaisons directes aux heures de pointe entre Gand-Dampoort et Bruxelles à partir de fin 2005? Pourquoi la SNCB n'envisage-t-elle cette possibilité qu'à partir de 2006? Pourquoi l'étude de faisabilité durera-t-elle deux ans? La SNCB prendra-t-elle des mesures particulières pour garantir au maximum l'accès à la gare de Gand-Sint-Pieters pendant les travaux, dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de liaison directe entre Gand-Dampoort et Bruxelles?

19.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Le plan voyageurs de la SNCB n'est attendu que pour décembre 2006. On m'interpelle déjà sur les études en cours. Une ligne de Gand-Dampoort à Bruxelles n'est possible que si un sillon disparaît entre Gand et Bruxelles. D'ici à 2010, un train reliant Gand-Dampoort à Bruxelles devrait remplacer une ligne fort utilisée de Gand-Sint-Pieters à Bruxelles. La SNCB n'est guère tentée par cette perspective. Il est essentiel de construire une troisième voie et une quatrième entre Denderleeuw et Bruxelles. La possibilité de supprimer une liaison au départ de Gand-Sint-Pieters dans le nouveau plan voyageurs en décembre 2006 n'est en fait que théorique.

andere woorden, pas wanneer men een vervanging kan doen; kan het. Wat dat betreft, is de NMBS echter absoluut niet scheutig om een vervanging te doen omdat de lijn Oostende-Brugge-Gent-Brussel precies de meest attractieve lijn is. Daar een trein wegnemen is natuurlijk heel gevaarlijk. Voor Gentenaars blijft dat ongeveer hetzelfde, maar niet voor de rest van de lijn Oostende-Brugge bijvoorbeeld. Daar een trein minder betekent overbelasting voor de volgende treinen die in Gent passeren en daar zullen de Gentenaars toch ook minder gelukkig mee zijn. Dus, daarom zijn die derde en vierde spoorlijn tussen Denderleeuw en Brussel cruciaal voor de afwikkeling.

Wanneer men tegen december 2006 het nieuwe reizigersplan maakt, zal het ook zo moeten. Het kan enkel door elders iets af te schaffen. Dat is zeer onwaarschijnlijk, om heel eerlijk te zijn. Pas vanaf 2010 is er de mogelijkheid door een derde en een vierde spoor om iets extra's te doen, maar niet eerder.

Theoretisch is er dus een mogelijkheid in 2006, maar ik vind die mogelijkheid niet realistisch. Treinen afschaffen in Gent-Sint-Pieters past niet echt in de logica. Gent-Sint-Pieters is een van de drukste stations – ik meen het derde of vierde drukste station, na Brussel.

De **voorzitter**: Het tweede.

19.03 Minister **Johan Vande Lanotte**: Na de drie Brusselse hoofdstations. De drie Brusselse zijn de grootste, dan Antwerpen, en dan Gent. Daar, in Gent-Sint-Pieters, het aantal lijnen verminderen, lijkt mij op het eerste gezicht niet echt realistisch.

19.04 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik begrijp enerzijds dat het niet zo gemakkelijk is om een lijn af te schaffen, maar anderzijds, met de werken die gepland zijn aan het Sint-Pietersstation, zullen misschien heel wat Gentenaars liever naar Gent-Dampoort gaan dan naar Sint-Pieters. Er zijn nu trouwens al heel wat mensen die rechtstreeks naar Sint-Pieters gaan terwijl zij gemakkelijker het station-Dampoort zouden kunnen gebruiken. Ik weet dus niet of de piek van de reizigers die opstappen in Gent zo groot zal blijven gedurende de werken. Als men er geen parkeerplaats vindt, als men er moeilijker met het openbaar vervoer geraakt, meen ik dat – rekeninghoudend met het feit dat Dampoort dichterbij het centrum ligt en ook dichterbij Sint-Amandsberg, Destelbergen, Lochristi – velen gemakkelijker naar Dampoort kunnen gaan.

19.04 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Je comprends qu'il n'est pas facile de supprimer une ligne. Pendant la durée des travaux, les Gantois préféreront emprunter la gare de Gand-Dampoort. Je souhaiterais que l'on examine l'impact des travaux sur le nombre de voyageurs au départ de Gand-Sint-Pieters.

Als inwoner van de Dampoort-wijk - voor mij is het dus werkelijk een lokaal dossier - durf ik dus toch aandringen dat men zou nagaan, hoe moeilijk het op technisch vlak ook is, of er een of twee treinen Gent-Sint-Pieters kunnen worden afgeschaft, misschien ten nadele van de inwoners van Oostende, die u dan weer belangrijk zult vinden, mijnheer de minister.

Ik verkeer hier niet in het juiste gezelschap om mijn verzoek te bepleiten. Ik wil het toch proberen. Het zou volgens mij misschien wel handig zijn om op het moment van de werken rond het station Gent Sint-Pieters te bekijken wat de impact ervan is op het aantal reizigers dat nog gebruikmaakt van de treinverbinding vanuit Gent Sint-Pieters.

De **voorzitter**: Als gebruiker van de trein in Gent Sint-Pieters vind ik ook dat hieraan aandacht moet

worden besteed.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Question de M. François-Xavier de Donnea au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le RER" (n° 4057)

20 Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het GEN" (nr. 4057)

20.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, les déclarations du ministre dans le cadre du budget 2005 permettent de nourrir certaines inquiétude quant à l'exécution du RER, selon le plan initialement prévu. En effet, d'après les informations dont nous disposons, sur les quelque 177 millions demandés, la SNCB n'en recevrait que 51 pour réaliser son budget d'investissement.

D'après diverses sources, cela signifie que tous les travaux du RER qui ne seraient pas déjà fermement engagés pour 2005 ou qui ne seraient pas, pour des raisons techniques, "inévitables" seraient retardés. En fait, cet étalement des travaux du RER serait une façon pour le gouvernement de faire réaliser des économies à la SNCB.

D'après mes informations, à part la poursuite des travaux du tunnel Schumann-Josaphat, aucun autre chantier ne serait entamé en 2005. Par conséquent, le RER global risquerait de se voir retardé en raison de ce décalage dans le temps.

Toutefois, toutes ces déductions sont peut-être le résultat d'une mauvaise information. C'est la raison pour laquelle je voudrais vous poser quatre questions:

- Quels sont les investissements qui ont été faits par le gouvernement fédéral en 2004 dans le dossier RER?
- Quels sont les investissements prévus en 2005, compte tenu des décisions budgétaires que je viens d'évoquer?
- Quels sont les investissements probables que l'on peut espérer en 2006?
- Quel sera l'impact de ces décisions sur le planning et la mise en œuvre du RER?

20.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, monsieur de Donnea, j'ai déjà essayé d'expliquer la réalité de ce dossier. Mais, vous le savez mieux que moi, le projet RER est le plus attendu mais aussi celui qui fait l'objet du plus grand nombre de blocages.

20.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): De uitspraken van de regering met betrekking tot de begroting 2005 hebben onrust gewekt over de geplande uitvoering van het GEN. Volgens bepaalde berichten zou de NMBS maar 51 van de gevraagde 177 miljoen euro voor haar investeringsbegroting krijgen.

Dit wil zeggen dat werkzaamheden voor het GEN die niet vóór 2005 in de steigers gezet of technisch absoluut noodzakelijk zijn, uitgesteld zouden worden. Door de werkzaamheden op die manier te spreiden zou de NMBS geld besparen. Volgens mijn informatiebronnen zou er in 2005 alleen nog aan de Schuman-Josaphattunnel gewerkt worden, en zouden er geen andere werkzaamheden meer worden opgestart. Tengevolge van dat uitstel dreigt het hele GEN vertraging op te lopen.

Welk bedrag wordt er in 2004 in het GEN-dossier geïnvesteerd, welke investeringen zijn er gepland voor 2005, rekening houdend met de budgettaire beslissingen, en hoeveel zullen de investeringen vermoedelijk belopen in 2006?

Welke gevolgen zullen die beslissingen hebben voor het tijdpad en de uitvoering van het GEN?

20.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: Ik heb al getracht uit te leggen hoe het dossier precies in mekaar zit. Het GEN-dossier is het dossier waarop men het meest zit te wachten, maar ook het dossier

waar het meeste stokken in de wielen worden gestoken.

20.03 François-Xavier de Donnea (MR): Paradoxalement!

20.04 Johan Vande Lanotte, ministre: On me demande de faire toujours plus pour, ensuite, m'empêcher d'agir.

Pour l'année 2004, par exemple, nous avons versé, fin 2003, 51 millions d'euros. Je tiens à faire remarquer ici qu'il est assez exceptionnel que, dans le cadre du budget de l'Etat, on verse de l'argent une année pour permettre de travailler l'année suivante.

Nous espérons dépenser 30 à 35 millions d'euros cette année. Mais nous sommes à chaque fois confrontés aux mêmes retards: expropriations, permis de bâtir, etc. Dans le futur, nous serons également peut-être confrontés aux normes de bruit qui pourraient également poser des problèmes en matière de fonctionnement du RER.

Les travaux pour 2005 s'élèvent à 101 millions d'euros. C'est le maximum possible sur un plan technique.

Il reste environ 20 millions d'euros de l'année passée et 51 millions se trouvent dans le fonds, ce qui fait un total de 71 millions.

Comme l'année passée, la notification du gouvernement consiste à dire que le fonds sera augmenté au fur et à mesure que les factures seront honorées.

Si des expropriations doivent avoir lieu, la SNCB transmettra les factures et elles seront payées. Le gouvernement donne donc la possibilité d'avancer les fonds pour les travaux que la SNCB estime réalistes.

Le deuxième élément, qui est plus précis, concerne la date de commande du nouveau matériel. Nous espérons la passer au mois de mai mais les fournisseurs ont demandé un délai pour rectifier leurs offres, je ne peux donc rien y faire. Il faudra probablement payer 22 millions à la commande mais cette facture pourra être adressée au fonds.

Les choses sont claires: le planning de la mise en œuvre du RER n'a pas rencontré de difficulté au niveau budgétaire. Le fonds augmentera au fur et à mesure des besoins. Jusqu'à présent, nous n'avons malheureusement pas dû augmenter.

Le plan d'investissement 2004-2007 prévoit 200 millions d'euros de dépenses pour le projet en 2006. Ce montant devra bien sûr être réactualisé à cette date, compte tenu de l'avancement des travaux mais aussi de l'achat des nouvelles voitures.

20.05 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ces précisions.

Pour être sûr d'avoir bien compris, en clair, cela veut dire que tout ce qui est techniquement réalisable en infrastructure et en matériel roulant sera financé. Et ce qui n'est pas financé sont des choses qui

20.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Voor 2004 hebben wij in 2003 51 miljoen euro gestort.

Wij hopen dit jaar 30 tot 35 miljoen euro uit te geven. Wij worden echter geconfronteerd met het probleem van de bouwvergunningen. In de toekomst zal er misschien ook een probleem met de geluidsnormen rijzen.

De werken voor 2005 lopen op tot 101 miljoen euro. Er rest nog 20 miljoen euro van vorig jaar. Circa 51 miljoen is bestemd voor het fonds, wat het totaal op 71 miljoen brengt.

Het fonds zal worden opgetrokken naarmate de facturen zullen worden uitbetaald.

Bij onteigening stuurt de NMBS de facturen door. De regering maakt het dus mogelijk het geld voor te schieten voor als realistisch bestempelde werkzaamheden.

De leveranciers hebben om uitstel gevraagd om hun offertes aan te passen. Bij de bestelling van het materieel moet 22 miljoen euro betaald worden.

De budgettaire beslissingen zullen geen gevolgen hebben voor de planning.

Het investeringsplan voorziet in een bedrag van 200 miljoen euro voor 2006. Dat bedrag zal verder worden aangepast, rekening houdend met de voortgang van de werkzaamheden en de aankoop van de nieuwe ritten.

20.05 **François-Xavier de Donnea (MR):** Dat betekent dus dat alles wat technisch haalbaar is, gefinancierd zal worden. En wat niet gefinancierd zal worden, is dus eigenlijk niet technisch

ne sont pas techniquement réalisables, soit parce que les permis de bâtir ne sont pas délivrés, soit parce que les entreprises ne sont pas prêtes à les réaliser...

haalbaar, omdat de bouwvergunningen nog niet afgegeven werden of omdat de bedrijven niet klaar zijn ...

20.06 Johan Vande Lanotte, ministre: En effet, il y a les problèmes judiciaires au niveau des expropriations, par exemple.

20.06 Minister Johan Vande Lanotte: Dat klopt. Er zijn inderdaad problemen met betrekking tot de onteigeningen.

Il s'agit d'un fonds. Comme vous pourrez le voir dans le budget qui sera étudié demain pour la première fois, les fonds sont des estimations faites au début de l'année et ils peuvent être augmentés par le ministre du Budget en fonction des recettes.

Het gaat om een fonds. De bedragen worden in het begin van het jaar geraamd en kunnen opgetrokken worden afhankelijk van de ontvangsten.

En décembre 2003, nous avons payé 51 ou 55 millions d'euros et nous constatons maintenant qu'on en a effectivement dépensé 30. Les règles sont les mêmes pour tout le monde: lorsque les factures arrivent, on augmente les possibilités du fonds, on ne peut donner carte blanche avant que les travaux ne commencent.

In december 2003 hebben wij 51 miljoen euro betaald, waarvan er 30 miljoen daadwerkelijk uitgegeven werden. Wanneer de facturen binnenkomen, krijgt het fonds meer armslag, maar we kunnen geen carte blanche geven vóór de werkzaamheden.

La réalisation du RER dans un environnement urbain n'est pas chose aisée, cela demande notamment des expropriations. Mais il ne faut pas dire à chaque fois que c'est à cause de décisions du gouvernement fédéral que l'on n'avance pas, ce n'est pas le cas.

De aanleg van het GEN in een stedelijke omgeving is geen sinecure. Maar dat is niet de schuld van de federale regering.

20.07 François-Xavier de Donnea (MR): Dont acte!

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

De **voorzitter**: Ik zou de heer Landuyt willen vragen de commissie te willen verontschuldigen omdat het een beetje uitgelopen is. Het waren voornamelijk vragen van de meerderheid, die ook haar rechten heeft. Bovendien wou ik de agenda zo veel mogelijk afwerken. Volgende week maandag is dit huis immers weer eens gesloten om een of andere reden. Ik vond bijgevolg dat het parlementair werk voorrang heeft. Daarmee storen we niemand. Iedereen heeft zijn vragen kunnen stellen.

21 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "l'obligation pour les écoles de conduite de disposer d'un terrain d'entraînement" (n° 3479)

21 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de verplichting voor de rijsscholen om over een oefenterrein te beschikken" (nr. 3479)

21.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, afin de se conformer à la nouvelle réglementation relative aux conditions d'agrément des écoles de conduite, ces dernières sont tenues de disposer d'ici la fin de l'année 2004, en propriété, en location ou à titre gratuit, d'au moins un terrain d'entraînement pour les enseignements pratiques. Il est prévu que ces terrains peuvent être partagés par plusieurs auto-écoles. Cependant l'équipement d'une catégorie d'enseignement ne peut y être utilisé que par deux véhicules à la fois.

21.01 Melchior Wathelet (cdH): Teneinde aan de nieuwe regelgeving inzake hun erkenningsvoorwaarden te voldoen, zullen rijsscholen vanaf eind 2004 over een oefenterrein voor de praktische opleiding moeten beschikken. Al is die verplichting vanuit pedagogisch oogpunt aannemelijk, toch kan zij ook problemen doen rijzen.

Si ces obligations peuvent se comprendre parfaitement d'un point de vue pédagogique, elles peuvent évidemment poser certaines

difficultés d'ordre financier ou organisationnel pour certaines auto-écoles.

C'est ainsi que, par exemple, le terrain d'entraînement doit se trouver à moins de 20 km du siège de l'auto-école. Si cette obligation peut être facilement rencontrée en zone rurale, il n'est pas sans poser de problème en zone urbaine et plus spécifiquement en Région de Bruxelles-Capitale où les terrains disponibles ne sont pas légion et où la perspective de sortir de l'agglomération pour disposer d'un terrain plus important n'est pas forcément gage d'accessibilité, surtout aux heures de pointe.

Pour tenter de remédier à ce problème, l'annexe 1 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 précise que "peuvent être acceptés comme terrains d'entraînement, des terrains publics, privés en ce compris les parkings des gares ou des supermarchés".

De notre point de vue, la mise à disposition, en location ou à titre gratuit, des espaces privés mentionnés semble compromise et ce, à cause de l'obligation réglementaire d'aménager le terrain d'entraînement de manière à en interdire l'accès à toute personne étrangère à l'enseignement de sa conduite. Cela exclut d'office les parkings de gares qui doivent être accessibles aux usagés du rail tant qu'il y a des trains. Cela exclut aussi les parkings des supermarchés si ce n'est après 20h, voire 21h ou le dimanche. Il va sans dire que ces tranches horaires ne seront pas sans répercussions financières pour l'élève.

Dans ce contexte, je souhaiterais savoir comment le gouvernement fédéral et plus particulièrement vous, monsieur le ministre, entendez réellement soutenir la mise à disposition des terrains publics ou privés pour l'enseignement pratique de la conduite.

21.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Wathelet, vous avez convenablement cité la réglementation mais vos exemples ne sont pas bons. Vous me donnez des exemples où cela n'est pas possible mais il existe des exemples où c'est possible d'utiliser le terrain d'un autre comme, par exemple, les terrains des écoles ou les terrains des GB, mais uniquement le dimanche. Là, c'est possible. Il y a aussi les terrains de salles d'expo. Je pense que, même à Bruxelles, on peut donc trouver d'autres exemples où la réglementation peut s'exécuter.

En ce qui concerne les 20 km à vol d'oiseau sur Bruxelles ou ailleurs, je voudrais souligner qu'il y a une règle qui me donne l'autorité de déroger aux règles, avec modifications. Et pour le reste, je souligne qu'il y a pour les établissements existants, une disposition transitoire qui leur donne une période de trois ans pour se mettre en règle.

21.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Volgens de regelgeving moet het oefenterrein zich namelijk op minder dan 20 km van de zetel van de rijsschool bevinden. Die verplichting zorgt voor problemen in stedelijke gebieden en vooral in Brussel, waar de terreinen schaars zijn en de bereikbaarheid tijdens de spits niet verzekerd is.

Bijlage 1 van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 bepaalt dat "worden aanvaard als oefenterreinen: openbare of privé-terreinen met inbegrip van parkings (station, supermarkten)".

Door de verplichting alle aan het rijonderricht vreemde personen de toegang tot het terrein te ontfangen, komt de terbeschikkingstelling van die terreinen echter in het gedrang. Parkings van stations en supermarkten komen immers alleen nog 's avonds of op zondag in aanmerking voor gebruik.

Hoe denkt de regering voornoemde bepalingen te doen naleven?

21.02 Minister Renaat Landuyt: U hebt de regelgeving correct geciteerd maar de verkeerde voorbeelden gekozen. Er bestaan genoeg voorbeelden van terreinen die wél kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld die van scholen of van de GB op zondag. Daarnaast zijn er ook de terreinen van tentoonstellingsruimten. Zelfs in Brussel bestaan er nog andere voorbeelden van terreinen die wel onder de regelgeving vallen.

Wat de regel inzake de 20 km in vogelvlucht betreft, kan ik een afwijking toestaan. Voor het overige bepaalt een overgangsmaatregel dat de rijsscholen een periode van drie jaar hebben om zich aan de nieuwe regelgeving aan te passen.

21.03 Melchior Wathelet (cdH): Mijn voorbeelden zijn niet

Je pense que vous ne pouvez pas dire que mes exemples sont faux; certes, ils ne sont peut-être pas exhaustifs mais ma volonté n'était pas d'être exhaustif. Par ailleurs, des règles comme notamment celle qui oblige à ce que le parking ou la zone soit uniquement et simplement utilisé(e) par l'auto-école sont peut-être trop restrictives.

En ce qui concerne les 20 kilomètres, ce que vous dites démontre une nouvelle fois que l'on adopte une règle de principe à laquelle on peut déroger si l'on se rend compte que son application n'est pas toujours possible; dans ce cas, on ne doit pas se poser la question de savoir si la règle de principe est bonne ou mauvaise.

A propos des transitions, il est clair qu'il a fallu trouver une période de transition étant donné que l'on se rendait compte que l'application de la mesure était impossible pour les auto-écoles existantes alors que le service qu'elles offraient était peut-être déjà bon.

Selon moi, plutôt que de travailler par essai pour ensuite y déroger ou trouver des périodes de transition pour ensuite revenir sur ce que l'on a dit, il serait souhaitable de tenter d'adopter une position inverse et de trouver un système cohérent qui puisse être lisible pour les auto-écoles existantes mais aussi pour celles qui voudraient s'installer sur ce marché.

verkeerd, maar misschien niet volledig.

Dat neemt niet weg dat sommige bepalingen misschien te restrictief zijn. Ik denk hier aan de regel die het gebruik van de parking exclusief voor de rijsschool voorbehoudt.

In het geval van de 20 km kiest men voor een basisregel waarvan men kan afwijken wanneer hij niet kan worden toegepast. Moet men zich hier niet de vraag stellen of de basisregel wel goed gekozen is?

Men heeft een overgangperiode moeten vastleggen omdat men er zich rekenschap van gaf dat de regel niet kon worden toegepast.

In plaats van zo te werk te gaan om vervolgens een afwijking te moeten toestaan of overgangperiodes vast te leggen en terug te komen op wat men gezegd heeft zou men beter omgekeerd te werk gaan en een samenhangend en voor de rijsscholen duidelijk systeem ontwikkelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la perception immédiate des amendes" (n° 3710)

22 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke inning van geldboetes" (nr. 3710)

22.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, selon la circulaire TRA/V du 11 mars 2004 relative à la vitesse en agglomération (que je pense avoir joint à la présente question), il ressort clairement que pour les excès de vitesse de 50km/h et plus qui constituent, selon la nouvelle nomenclature, des infractions graves du troisième degré, la possibilité de perception immédiate d'une somme de 300 euros par les forces de l'ordre n'est plus ouverte sauf si l'auteur de l'infraction n'est pas domicilié en Belgique ou n'y a pas de résidence. Cette mention figure explicitement avec trois astérisques en annexe du procès-verbal qui est dressé: "uniquement si l'auteur n'a pas de domicile ou de résidence en Belgique".

Comment peut-on justifier cette différence de traitement entre résidents et non-résidents? Comment justifiez-vous également que cette différence de traitement ne trouve à s'appliquer que pour les infractions graves du troisième degré? En effet, pour les infractions ordinaires du premier et du deuxième degré, cette différence de

22.01 Melchior Wathelet (cdH): Volgens de circulaire TRA/V van 11 maart 2004 is de onmiddellijke inning van de boetes voor zware overtredingen van de derde graad enkel nog mogelijk indien de dader geen woon- of verblijfplaats heeft in België.

Wat is de reden voor die verschillende behandeling? Waarom geldt die uitzondering enkel voor de zware overtredingen? Is dat geen discriminatie?

traitement entre les résidents et les non-résidents n'existe pas. N'y a-t-il pas là une discrimination dans la mesure où les résidents à qui cette possibilité de perception immédiate n'est pas offerte après qu'ils aient commis une infraction grave du troisième degré se verront au mieux proposer une transaction mais d'un montant plus élevé? Je concède que le montant de la transaction n'est pas beaucoup plus élevé mais il est différent, c'est un fait. Et donc, il y aura une condamnation plus lourde pour le résident par rapport à la personne qui ne réside pas en Belgique.

22.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Wathelet, la différence de traitement s'explique par la nécessité d'obtenir une sanction effective et efficace compte tenu des possibilités pratiques de l'exécuter. La Cour de justice des Communautés européennes a déjà eu l'occasion de se prononcer sur le régime belge de la perception immédiate avant sa modification par l'arrêté royal du 22 décembre 2003. Elle a également rendu un arrêt relatif à un régime de recouvrement des amendes similaire instauré en Italie.

Dans ces dispositifs, la Cour de justice constate que l'harmonisation et la coopération apportées au niveau communautaire ne concernent pas l'exécution des décisions judiciaires pénales et qu'il y a donc un risque de ne pas percevoir les sanctions imposées. Une différence de traitement entre contrevenants résidents et non résidents est justifiée si elle est apte à empêcher que ces derniers puissent se soustraire à une sanction effective. Vous parlez d'une discrimination mais c'est pour en éviter une plus grande qu'on instaure le paiement direct pour ceux qui ne résident pas dans le pays.

En outre, je voudrais souligner que l'augmentation de 10 euros de l'amende lors d'une transaction n'est pas automatique. La directive des procureurs généraux donne la possibilité de garder le montant initialement prévu si aucune possibilité de paiement direct n'existe.

22.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Dans ce cas, il serait peut-être utile de le mentionner dans le document annexé et de préciser que, dans le cadre d'une transaction, le montant n'est pas nécessairement supérieur à celui de la perception immédiate.

Par ailleurs, si on regarde la colonne "transaction", le montant supplémentaire de 10€ est mentionné à chaque fois! Je suis choqué par le fait que la perception immédiate n'est différenciée que dans le cadre d'une infraction grave du troisième degré. Cela signifie qu'il existe une différence entre les 300€ et les 175€. Tout le monde peut payer immédiatement le montant de 175€, par contre, cela n'est pas possible quand il s'agit de 300€. Manifestement, un problème se pose sur ce point. Il y a une discrimination. Elle n'est peut-être pas contraire au droit européen étant donné que ces matières relèvent de la compétence européenne mais on constate une différence de traitement et je ne la comprends pas. Par ailleurs, il s'agirait d'une discrimination à rebours et la Cour de justice n'aurait pas à s'en soucier et "n'aurait rien à dire" puisqu'on pénalise plus nos nationaux que les étrangers. Ce système est bien belge d'ailleurs...

Pourquoi payer plus que dans le cadre d'une perception immédiate pour une transaction? Pourquoi cette différence entre les infractions

22.02 Minister Renaat Landuyt: De reden voor die verschillende behandeling is dat we een overtreding op doeltreffende wijze moeten bestraffen. Het Europese Hof van Justitie sprak zich daarover uit en velde een arrest in verband met een vergelijkbaar stelsel in Italië.

Indien we die regeling zouden veralgemenen, dreigt een aantal boetes nooit te worden geïnd. Deze discriminatie is dus nodig om een nog grotere discriminatie te voorkomen.

Bij een transactie wordt het bedrag bovendien niet automatisch met tien euro verhoogd.

22.03 Melchior Wathelet (cdH): Dan ware het wellicht interessant dit te verduidelijken. Waarom worden onze ingezetenen zwaarder gestraft dan buitenlanders?

ordinaires des premier et deuxième degrés et celles du troisième degré qui sont régies par un autre système?

22.04 Renaat Landuyt, ministre: Il y a une explication à cette différenciation. Dans le cadre des infractions du troisième degré, on est, par principe, contre le paiement immédiat car ces infractions sont graves. On veut les sanctionner plus sévèrement. C'est la raison pour laquelle on ne prévoit pas, en principe, de paiement direct. Mais, l'efficacité du système entre en jeu pour ce qui concerne les étrangers et les non-résidents. Si on laisse les règles en l'état, on est certain de ne pas pouvoir les poursuivre. Par conséquent, pour faire en sorte qu'ils comprennent qu'ils ont commis une faute, on prévoit un paiement direct.

Toutefois, si le procureur constate par la suite qu'un paiement en direct peut être une meilleure solution qu'une sanction devant le tribunal, il peut prévoir que l'on paie 300€ comme prévu. Il ne faut pas toujours suivre la règle de 310€. La pièce jointe à votre question est une explication simple prévue par la police pour expliquer aux gens le fonctionnement du système. Mais nous, parlementaires, législateurs, nous devons nous référer au texte légal.

22.05 Melchior Wathelet (cdH): Je suis d'accord avec vous sur le dernier point. Mais cette explication, c'est ce que les gens voient. C'est ce à quoi les gens sont confrontés. De temps en temps, il est peut-être plus important d'avoir une explication claire et de bien montrer aux gens que ce n'est pas parce qu'on...

22.06 Renaat Landuyt, ministre: Grâce à votre question, tout est clair pour tout le monde!

22.07 Melchior Wathelet (cdH): Non, je trouve que la différence entre infractions ordinaires du premier degré et du deuxième degré n'est toujours pas la bonne et qu'il faudrait au moins montrer une différence vis-à-vis des 310 euros de la transaction, d'autant plus que la transaction reste toujours possible même pour les personnes ayant commis une infraction grave du troisième degré. Néanmoins, je clôture.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de problemen in verband met bromfietsen" (nr. 4066)
- mevrouw Frieda Van Themsche aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "onaangepaste bromfietsen" (nr. 4077)
- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de zichtbaarheid van de bromfietser" (nr. 4083)
- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de nummerplaat voor bromfietsen" (nr. 4129)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "nummerplaten voor bromfietsen" (nr. 4272)

23 Questions jointes de

- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "les problèmes concernant les vélomoteurs" (n° 4066)
- Mme Frieda Van Themsche au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les cyclomoteurs non conformes" (n° 4077)

- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "la visibilité des cyclomotoristes" (n° 4083)
- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "la plaque minéralogique pour cyclomoteurs" (n° 4129)
- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les plaques minéralogiques pour les cyclomoteurs" (n° 4272)

23.01 Minister **Renaat Landuyt** : Mijnheer de voorzitter, is het voor de statistieken dat het vier vragen zijn in plaats van één vraag?

De **voorzitter**: Dat is stachanovisme.

23.02 **Frieda Van Themsche** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u ziet dat ik wel degelijk bezig ben met verkeersveiligheid, dat het niet zomaar iets is.

Heel wat jongeren die 16 jaar worden, dromen van een bromfiets. Die droom wordt dikwijls ingewilligd door de ouders. Jongeren krijgen verkeerslessen op school, maar het is toch niet zeker dat ze daardoor reeds voldoende weten en kennen om ook effectief de weg op te gaan.

Ik zag op 19 oktober een vrij ontstellende reportage over jongeren die een bromfiets krijgen. De helft van die nieuwe bromfietsen wordt opgedreven tot soms onaanvaardbare snelheden. Een van die bromfietsen kon tot 160 en 180 kilometer per uur rijden en had geen remmen. Ik denk dat men veiligheidsschoenen aanhad, want men remde met de schoenen.

Men liet ook zien dat, wanneer de jongere een bromfiets krijgt, hij gewoon terug naar de handelaar stapt en vraagt om die bromfiets op te drijven. Die handelaars mogen dat natuurlijk niet. Ze zeggen echter dat, wanneer zij het niet doen, de koper gewoon naar de concurrentie stapt. Zij voldoen dus aan de vraag van die jongeren.

Uw voorganger, minister Anciaux, sprak wel eens over betutteling wanneer wij vroegen naar maatregelen om de jongeren er toch op te wijzen dat de verkeerswetten er ook voor hen zijn. Ik ben zelf moeder van vijf kinderen. Ik heb ook wel eens het noodlottige telefoontje gekregen met de melding dat een van de kinderen een ongeluk had gehad. Ik weet dus zeer goed wat dat betekent. Daarom heb ik ook deze vragen aan u.

In welke maatregelen of aanbevelingen hebt u reeds voorzien voor de verkopers van bromfietsen die keurig afgestelde bromfietsen verkopen, maar ze nadien toch opdrijven op vraag van de jongere?

Jongeren die gepakt worden, riskeren een ernstige straf. In hoeverre is de straf echter zinvol? De jeugd moet soms tegen zichzelf beschermd worden. Daarom vraag ik u dan ook in welke aanbevelingen u voorziet voor de politie om iets te doen aan de kwaal.

Heel wat jongeren versieren hun bromfietsen door de lichten blauw te kleuren of versieringen aan te brengen die de veiligheid zeker niet ten goede komen. Plant u in verband daarmee een campagne die de jongeren erop kan wijzen dat gekleurde lichten en andere versieringen aan hun bromfiets de veiligheid in het gedrang brengen?

Welke informatie verspreidt u bij de ouders? De grootste

23.02 **Frieda Van Themsche** (VLAAMS BLOK): De nombreux jeunes demandent à un garagiste de trafiquer le moteur de leur moto pour en augmenter à puissance ou procèdent eux-mêmes à cette opération. Les commerçants accèdent souvent à cette demande, convaincus que dans le cas contraire, les jeunes s'adresseront à leurs concurrents. Il est par ailleurs très à la mode chez les jeunes de décorer les cyclomoteurs de multiples façons, l'aspect sécurité étant la plupart du temps négligé. Les jeunes qui sont interceptés sur un cyclomoteur trafiqué s'exposent à une lourde peine, mais dans quelle mesure cette peine est-elle judicieuse? Des instructions sont-elles adressées à la police pour que celle-ci s'attaque à ce phénomène? Quelles mesures le ministre envisage-t-il de prendre contre les commerçants qui augmentent la puissance des cyclomoteurs? Le ministre envisage-t-il d'organiser une campagne de sensibilisation pour faire comprendre aux jeunes que des phares peints et autres ornements apportés à leur cyclomoteur 'dans le vent' constituent une menace pour la sécurité? Ne faut-il pas sensibiliser davantage les parents au problème?

A partir du 1er janvier 2005, les cyclomoteurs de classe B ne pourront plus emprunter la piste cyclable mais devront rouler sur la route. L'hiver me semble un moment mal choisi pour introduire une telle mesure. Ne serait-il pas judicieux de la reporter au 1^{er} avril? Le ministre a-t-il prévu une

verantwoordelijkheid ligt immers uiteraard bij de ouders. Zij moeten toch weten wat toegestaan is. Indien de jongeren toch hun bromfietsen opdrijven, met medeweten van de ouders, welke maatregelen en informatie plant u dan voor die ouders?

Mijn volgende vraag betreft de zichtbaarheid van bromfietzers. Vanaf 1 januari 2005 mogen bromfietsen klasse B niet meer op het fietspad maar moeten op de rijweg. Ik heb daarmee geen probleem. Ik vind het tijdstip echter nogal ongelukkig gekozen. De winter is dan immers begonnen, het is 's ochtends nog lang donker en 's avonds vroeger donker en er zijn de slechte weersomstandigheden met regen, mist, winterse buien of ijzel. Mijnheer de minister, u komt ook uit de provincie West-Vlaanderen. U zult waarschijnlijk ook wel weten hoe het bij ons op de landelijke wegen gesteld is. De verlichting is daar niet altijd optimaal. Zou het zowel voor onszelf als voor de bromfietzers niet veiliger zijn deze wijziging in de verkeerswet uit te stellen tot 1 april? Hebt u hieromtrent reeds een informatiecampagne gepland zodat elke weggebruiker voldoende op de hoogte kan worden gebracht van deze toch wel gevaarlijke nieuwe verkeerssituatie? Welke maatregelen kunnen er worden genomen om bromfietzers voldoende zichtbaar te maken? Die jongeren zijn meestal volledig in het zwart gekleed en dragen vaak een zwarte helm. Zij zijn zeker de laatsten die een fluo hesje zullen aantrekken.

Ik heb nog een vraag die u wellicht pas in laatste instantie hebt gekregen. Ik weet niet of het misschien aan de Georoute ligt, maar ik kreeg pas vanmorgen een brief waaruit blijkt dat volgende week de nationale week van de hoffelijkheid in het verkeer is. Dit is een initiatief in samenwerking met de Bank van De Post dat blijkbaar hoofdzakelijk uitgaat van een Waalse vereniging. Ik sta zeker achter dit initiatief. Ik denk dat hoffelijkheid een van de eerste zaken is die nodig zijn, en het is zelfs veel belangrijker dan alle mogelijke bestraffingen en reglementen. Bent u op de hoogte van deze actie en steunt u deze? In hoeverre zal er daaromtrent campagne worden gevoerd? Dit lijkt immers tamelijk kortbij.

Mijn laatste vraag betreft de nummerplaten. Ik kreeg vanuit politiekringen al verschillende keren de vraag om opnieuw nummerplaten voor bromfietzers in te voeren. Een van de argumenten die de politie daarbij aanvoert, is dat het daardoor voor hen veel eenvoudiger en gemakkelijker zou zijn gestolen brommers op te sporen. Het is immers al gebleken dat wanneer zij meer controles uitvoeren het aantal diefstallen van bromfietsen met 50% terugliep.

Een ander voordeel betreft de handtasdiefstallen. Jongeren rijden met hun bromfiets voorbij en snokken een handtas van een voorbijgangster af.

Dan kan men zich in dat geval misschien een deel van de nummerplaat herinneren, wat de dieven gemakkelijker opspoorbaar maakt. Ik heb mijzelf ook al verschillende keren geërgerd aan jongeren die op hun bromfiets met 50 kilometer per uur rechts inhalen in een straat waar men eigenlijk maar 30 mag rijden. Wij kunnen worden geflitst, maar bij hen is er geen mogelijkheid daartoe. Een politieman heeft mij ook al gezegd dat er heel wat jongeren met onaanvaardbare snelheden zonder helm rijden. Wanneer die politieman geen auto bij de hand heeft, dan kan hij daaraan weinig

campagne d'information à ce sujet? Quelles mesures sont prises pour assurer une bonne visibilité des cyclomoteurs?

La Semaine de la courtoisie sur la route aura lieu la semaine prochaine. Le ministre est-il au courant de cette initiative? Celle-ci fera-t-elle l'objet d'une campagne?

L'instauration d'une plaque d'immatriculation pour les cyclomoteurs permettrait à la police de lutter plus efficacement contre des phénomènes tels que les vols de cyclomoteurs, les vols de sacs à main, la conduite imprudente, etc. Le ministre envisage-t-il de prendre une telle mesure? S'est-il déjà enquis auprès de spécialistes de la circulation routière de l'utilité et de l'efficacité de la plaque d'immatriculation pour cyclomoteurs?

doen. Het is zelfs zo erg dat zij soms opzij moeten springen om niet omver te worden gereden.

Ik heb de volgende vragen. Hebt u al vragen gekregen van de bevoegde politiediensten om nummerplaten in te voeren? Hebt u overwogen om een dergelijke maatregel in te voeren? Hebt u al bij verkeersspecialisten navraag gedaan over het nut en de doelmatigheid van nummerplaten voor bromfietsen?

23.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, ik wil eigenlijk maar een aspect behandelen in mijn vraag aan u, namelijk het laatste aspect dat mevrouw Van Tamsche heeft aangehaald: de nummerplaten voor bromfietsen.

Er is een aantal knelpunten in het verkeer dat aangepakt moet worden. Ik denk bijvoorbeeld aan het feit dat bromfietsen worden opgedreven en niet geflitst kunnen worden, of aan het opsporen van gestolen bromfietsen of het opsporen van plegers van vluchtmisdrijven. Ik zit er eerlijk gezegd mee in de knoei of ik nu zelf voor of tegen een nummerplaat ben. De invoering van een nummerplaat creëert natuurlijk een heel grote administratieve overlast. Ik denk dat mijn collega Vincent Van Quickenborne met zijn Kafka-test zal komen zwaaien om mij erop te wijzen dat dat de Kafka-test niet passeert. Men kan zich ook afvragen of het geen verdoken vorm van belastingverhoging is.

Ik ben mij wel ervan bewust dat een nummerplaat misschien niet de meest aangewezen weg is om te bereiken wat wij willen bereiken, maar ik heb toch ook signalen opgevangen dat men erover nadenkt. Vandaar heb ik enkele vragen. Hebt u overwogen of overweegt u om nummerplaten opnieuw verplicht in te voeren? Hebt u al navraag gedaan over het nut van zo'n systeem? Kunnen wij niet beter samen nadenken over een ander middel om de kleine criminaliteit waarin vaak bromfietsen betrokken zijn, aan te pakken? Ik denk bijvoorbeeld aan een apart repertorium voor bromfietsen, waaraan ook de handelaren kunnen meewerken.

23.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, gelukkig geeft u mij het woord, zoniet kon mevrouw Van Themsche nog een zesde vraag toevoegen aan de reeks van vier ingediende en nog een vijfde mondelinge vraag.

De verkeersregels gelden voor iedereen, ook voor de jeugd en iedereen die met een bromfiets rijdt. Vraag is of terzake heel specifieke acties moeten worden gevoerd. U weet dat politiezones regelmatig speciale acties voeren, ook inzake bromfietsen. Ik verwijs eveneens naar de verkeersveiligheidsconvenanten en de verkeersveiligheidsactieplannen van de diverse politiezones die, rekeninghoudend met de specifieke situatie in de zones, bijzondere acties inzake bromfietsen houden en onder meer het opfokken van bromfietsen controleren.

Wat mijn bevoegdheid betreft, wijs ik erop dat het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid geregeld brochures verspreidt om per vervoermiddel de juiste gedragscode en de juiste interpretatie van de verkeerscode te geven. In het laatste jaar zijn een zestal brochures verschenen in verband met de bromfietsen. Dat is ook een wenk voor de ouders: lezen de kinderen de brochure niet, dan kunnen de ouders

23.03 Hilde Vautmans (VLD): De nombreux cyclomoteurs sont trafiqués mais ne craignent pas les radars. De plus, la police ne peut pas repérer les cyclomoteurs volés.

Je ne sais trop si je suis partisane de l'instauration d'une plaque d'immatriculation pour cyclo-moteurs. Une telle mesure pourrait augmenter les tracasseries administratives et constituer un impôt supplémentaire larvé.

Le ministre a-t-il déjà envisagé de réintroduire la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs? S'est-il déjà informé de l'utilité d'une telle mesure? Ne pourrait-on songer à une autre solution, par exemple un répertoire séparé pour les cyclomoteurs?

23.04 Renaat Landuyt, ministre: Les règles de la circulation s'appliquent à tous les conducteurs de cyclomoteurs, et donc également aux jeunes. Je ne suis toutefois pas convaincu que des actions spécifiques doivent être menées. Actuellement, des actions sont déjà organisées occasionnellement par zone de police. Je me réfère aux plans d'action et aux conventions en matière de sécurité routière.

L'Institut belge pour la sécurité routière diffuse occasionnellement des brochures expliquant le comportement exact par moyen de transport. Six brochures relatives au cyclomoteur ont paru l'année passée. Si les enfants ne lisent

het nog altijd doen. Doet u het zelf eens, mevrouw Van Themsche. Op die manier zullen uw kinderen misschien geen bromfiets opfokken.

Wat de onaangepaste bromfietsen betreft, meen ik dat ik de eerste twee vragen reeds beantwoord heb. Ik beklemtoon dat de leverancier van de voertuigen zich eveneens aan de geldende reglementering moet houden. Bij bijzondere acties, zoals tegen opgefokte bromfietsen, is het aangewezen te onderzoeken wie mededader is geweest bij het opfokken.

Vanaf 1 januari 2005 zal het fietspad in de bebouwde kom niet langer door bromfietzers mogen gebruikt worden. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid heeft terzake een brochure uitgewerkt met concrete informatie. Het is de logica zelf dat in een bebouwde kom een bromfietser zich moet bevinden op de plaats waar men maximaal 50 km per uur mag rijden.

Wat betreft de nummerplaten op bromfietsen zit ik met hetzelfde gevoel als mevrouw Vautmans. We zouden de stoute jongens en meisjes wel willen pakken, maar moeten we daarvoor de rest van de gemeenschap opzadelen met de extra last van een nummerplaat? Stel u voor dat we straks ook een nummerplaat opleggen aan de wielertoeristen, omdat sommigen te vlug rijden in een zone 30. U weet dat van zo'n plaat een taks komt. We hebben eerst de taks afgeschaft en dan de fietsplaten.

Als u het mij vraagt, kan ik u zeggen dat ik hiervan geen voorstander ben. Er zijn inderdaad misbruiken. Maar we moeten er toch voor waken de regels al te zeer verstrengen, want uiteindelijk zijn het degenen die de regels naleven, ook degenen die de strengere regels zullen naleven. We moeten er alles aan doen om de pakkans te vergroten van degenen die inbreuken plegen. Het lijkt me al te verregaand om een nummerplaat in te voeren voor bromfietsen. Stel u voor dat het een reflecterende nummerplaat wordt, dan kan men die ook niet meer flitsen.

Alle gekheid op een stokje, ik denk niet dat dit de aangewezen maatregel is. Een nauwgezette bewaking van dergelijke weggebruikers binnen de politiezones blijft wel aangewezen. Per zone weet men meestal heel goed waar de inbreuken worden gepleegd door wie. Ik ben geen voorstander van het opdrijven van de reglementeringen. We moeten wel de bewaking op de toepassing van de wetten opvoeren.

23.05 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik vind dat u het soms wat ridiculiseert en daar kan ik eigenlijk niet mee akkoord gaan.

Net een jaar geleden ben ik een zoon verloren. Ik weet dus zeer goed hoe erg het is. Ik stel die vragen, omdat het mij door ouders werd gevraagd. Ik zit hier nu. Ik kan bij u terecht. De vele andere ouders die thuis zitten, hebben niet dezelfde mogelijkheden.

U zegt dat u geen voorstander bent van nummerplaten. Wij moeten wel nummerplaten aan onze wagen hangen. Men kan ons wel flitsen. De straffen zijn verzaagd en de boetes zijn verhoogd. Ik stel die vraag, niet omdat ik voorstander ben van betutteling, maar wel omdat

pas ces documents, les parents peuvent évidemment le faire.

J'insiste sur le fait qu'il existe aussi des règles spéciales pour les fournisseurs de véhicules. Dans le cadre d'actions spéciales, il convient de rechercher le coauteur éventuel du gonflement de la puissance du moteur d'un cyclomoteur.

A partir du 1^{er} janvier 2005, les cyclomoteurs ne pourront effectivement plus rouler sur la piste cyclable à l'intérieur de l'agglomération. L'IBSR a déjà élaboré une brochure contenant des informations pratiques à ce sujet. Il est logique que les conducteurs d'un cyclomoteur doivent emprunter les voies où la vitesse est limitée à 50 km/heure.

Je partage l'avis de Mme Vautmans qui estime que les contrevenants doivent pouvoir être interceptés, sans l'instauration d'une plaque d'immatriculation. Cette plaque entraînera par ailleurs une taxe. Des abus existent, mais les règles ne peuvent être durcies au point de frapper en particulier les conducteurs qui respectaient déjà l'ancienne législation. Le risque de se faire prendre doit toutefois être accru. Les contrevenants doivent être surveillés attentivement au sein des zones de police. Ils peuvent en effet être repérés rapidement.

23.05 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): J'ai perdu un fils il y a un an exactement. J'estime qu'il est de mon devoir d'interroger le ministre, également au nom de ceux qui ont vécu un drame identique.

Les conducteurs de voitures doivent disposer d'une plaque minéralogique et peuvent se voir infliger de lourdes amendes. Je ne plaide pas en faveur d'une tutelle

men de jongeren van 16 à 17 jaar die met een bromfiets rijden en zich niet houden aan de reglementering, niet zomaar kan snappen, omdat zij onherkenbaar voorbijrazen. Die jongeren mogen straks, wanneer ze 18 jaar zijn, met de wagen rijden en dan wordt een deel van die jongeren uit een of ander wrak geplukt of gepeld. U zou soms eens moeten zien hoe die jongeren op een spoedafdeling terechtkomen.

Ik zal dus zeker in de loop van de volgende weken nog vragen over dat onderwerp stellen.

Ten slotte, tegen bromfietzers die op de rijweg mogen, heb ik geen bezwaar. Ik vind enkel dat het tijdstip enigszins moeilijk ligt, omdat het voor ons een nieuwe situatie is. Ik rij zelf met de wagen. Als het slecht weer is, dan is het al heel dikwijls gebeurd dat ik bijna een kind of een jongere omverreed, omdat hij zonder licht reed of volledig in donkere kleuren gekleed was. Ook de wegen zijn dikwijls onverlicht. Mijn vraag was dus enkel een vraag naar veiligheid.

Ik dank u in elk geval voor uw antwoord.

23.06 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, ik ben enerzijds blij met uw antwoord, maar anderzijds ook niet.

23.07 Minister Renaat Landuyt: Dat is al vaker gebeurd.

23.08 Hilde Vautmans (VLD): Dat is inderdaad al vaker gebeurd, maar dat verhindert niet dat we hier moeten debatteren.

Ik ben blij dat u er ook mee akkoord gaat dat het een grote overlast met zich zal brengen. Anderzijds moeten we toch zoeken naar oplossingen. U zegt dat er wetten zijn, die we gewoon concreet moeten toepassen. Ik ga er ook van uit dat ze worden toegepast, dat er wordt gecontroleerd en bestraft. Blijkbaar blijft het probleem echter bestaan. Dus moet u volgens mij eerst de opdracht geven om nader te onderzoeken wat er nog bijkomend kan worden gedaan. Ik werd immers ook al dikwijls aangesproken door mensen die vinden dat die bromfietsen zomaar voorbij zoeven.

Ik heb zelf als puber een kleine bromfiets gehad, die ik van mijn ouders niet mocht laten opdrijven. Als mijn ouders echter niet zo streng waren geweest, had ik mijn bromfiets ook laten opdrijven. Ik werd immers voorbijgestoken door een fietser. Als een bromfietser bergop rijdt met een snelheid van 25 km per uur, wordt hij voorbijgestoken door een fietser.

Ik ken de reglementering niet. Iemand die een bromfiets helpt opfokken - vaak gebeurt dat door de handelaar -, is die medestrafbaar? Dat weet ik niet.

23.09 Minister Renaat Landuyt: Het gaat over overtredingen. Er zijn verschillende, bijzondere overtredingen. Iemand die met een opgedreven bromfiets rijdt of iemand die de bromfiets opfokt, begaat verschillende inbreuken. We kunnen hier dus strikt juridisch moeilijk spreken van mededaderschap. Het zijn verschillende overtredingen, waarin is voorzien.

Ik wil daarover een algemene opmerking maken. De verkeersveiligheid - dat zult u merken aan mijn beleidsnota of hebt u

excessive mais j'essaie d'éviter que des adolescents âgés aujourd'hui de seize ans ne doivent être extirpés d'une épave lorsqu'ils en auront dix-huit. Je continuerai donc à revenir sur cette problématique.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que les cyclomoteurs circulent sur la route, mais le moment est mal choisi. Par temps de pluie et en cas de mauvais éclairage, les routes sont très dangereuses.

23.08 Hilde Vautmans (VLD): Je me félicite de constater que le ministre craint également que l'instauration d'un numéro de plaque entraîne des tracasseries administratives. Le ministre estime toutefois qu'une réglementation distincte n'est pas souhaitable. Je suppose que les lois existantes sont déjà d'application. Des problèmes subsistent malgré tout. Il convient d'examiner si des mesures supplémentaires peuvent être prises.

La personne qui fournit un cyclomoteur trafiqué peut-il faire l'objet de sanctions?

23.09 Renaat Landuyt, ministre: Il existe plusieurs infractions particulières. D'un point de vue strictement juridique, une telle personne ne peut toutefois pas être considérée comme un co-auteur.

La sécurité routière est la priorité

al gemerkt bij het nalezen daarvan - is het hoofdpunt van wat ik mijn beleid zou durven noemen. De beleidsnota werd ingediend. U zal merken dat verkeersveiligheid - mevrouw Van Themsche, laat daarover geen misverstand bestaan - voor mij het voornaamste onderwerp is en ook een van de voornaamste punten waarrond ik wil werken. Een van mijn hoofdovertuigingen is echter ook dat we die verhoogde verkeersveiligheid niet zullen bereiken door permanent de regels aan te passen. Het is geen verdienste om een aantal wetswijzigingen op mijn palmares te kunnen zetten. Mijn interesse gaat in het bijzonder uit naar alles wat met rechtshandhaving te maken heeft en met de manier waarop de regels worden bewaakt.

Vandaar dat we met een dubbelzinnig gevoel zitten over die nummerplaten voor bromfietsen. Ik denk dat bij deze maatregel, met name zonder meer voorzien in een nummerplaat voor bromfietsen, de nadelen voor zij die de regels naleven veel groter zijn dan de voordelen voor een paar individuen. Die individuen zijn trouwens – ik herhaal het – gekend bij de politie van de streek. Vandaar ook dat ik er weinig concrete vragen over krijg. De problematiek leeft en de vragen duiken soms opnieuw op, maar meestal zijn de bestuurders van de bromfietsen ook inwoners van de streek en zijn ze relatief gekend in de politiezone. Bij herhaling kunnen ze dus wel gepakt worden. Om een grotere pakkans te hebben is het wijselijk in de buurt van scholen en waar veel verkeer is, nu en dan in een extra controle te voorzien wat betreft het opdrijven van bromfietsen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De heer Mortelmans wenst het woord te nemen over de regeling van de werkzaamheden.

23.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, de minister zei daarnet dat wij dat konden lezen in de beleidsnota.

Welnu, mijnheer de minister, veertien dagen geleden hebben wij inderdaad kennis kunnen nemen van persartikels, ondertussen verschenen in De Standaard, over uw beleidsnota. Op uw webstek is een tekst verschenen. Ondertussen zou die tekst zijn ingediend in het Parlement. Ik ben daarnet nog gaan kijken op de webstek van de Kamer en daarop stonden slechts drie beleidsnota's, namelijk die van Sociale Economie, Ontwikkelingssamenwerking en Duurzame Ontwikkeling. Uw tekst staat alleszins nog niet op de webstek van de Kamer.

Waar ligt de fout? Licht de fout bij de Kamer? Hebt u de tekst al ingediend, maar werd deze nog niet gedrukt? Wat is er gebeurd?

U verwijst naar uw beleidsnota, maar ik heb nog niets officieel kunnen lezen.

De **voorzitter**: Mijnheer Mortelmans, ook ik keek verbaasd toen de minister sprak over zijn beleidsnota. De minister signaleert mij echter dat hij zijn beleidsnota heeft ingediend, maar dat ze nog niet is rondgedeeld door de Kamer. Ik meen trouwens dat de minister daarover vorige week werd ondervraagd.

23.11 Minister Renaat Landuyt: U kunt die tekst wel terugvinden op mijn website.

absolue de ma note de politique générale. Je suis toutefois convaincu que l'on ne peut pas garantir cette sécurité en modifiant sans cesse les lois. Le respect des règles de droit me semble plus intéressant. Un numéro de plaque présente plus d'inconvénients pour les personnes qui respectent effectivement les règles qu'il ne présente d'avantages en matière de lutte contre les infractions. Du reste, les contrevenants sont suffisamment connus de la police de la région en question. Afin d'augmenter les chances d'intercepter les contrevenants, il conviendrait d'effectuer de temps à autre des contrôles supplémentaires à proximité des écoles et aux endroits fort fréquentés.

23.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La note de politique générale du ministre n'est pas encore disponible sur le site internet de la Chambre. Comment cela se fait-il?

Le **président**: La note de politique générale doit encore être distribuée.

23.11 Renaat Landuyt, ministre: Ma note de politique générale peut

déjà être consultée sur mon site internet.

23.12 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): (...)

23.13 Minister Renaat Landuyt: Dat is de fout die er gebeurd is.

23.14 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik ga niet helemaal akkoord, omdat u op de mondelinge vraag van mevrouw Lejeune antwoordde dat wij moesten afwachten tot uw tekst is ingediend in het Parlement, omdat precies over die tekst zou worden gedebatteerd. Die tekst heb ik evenwel nog altijd niet kunnen inkijken.

23.15 Minister Renaat Landuyt: U bent altijd welkom op mijn website – niet verder – om die tekst te lezen.

Ik heb alleen gezegd dat teksten die in de pers verschijnen altijd goed vergeleken moeten worden met de officiële teksten die in de commissie worden besproken.

De **voorzitter:** Wij zullen erop aandringen om die tekst te krijgen.

24 Interpellations et questions jointes de

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 464)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le nombre de plaintes introduites auprès du Service fédéral de médiation de l'aéroport national" (n° 4072)
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel" (n° 4108)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "la situation en ce qui concerne la politique de dispersion" (n° 469)

24 Interpellaties en samengevoegde vragen van

- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten vanop Zaventem" (nr. 464)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het aantal klachten dat werd ingediend bij de federale Ombudsdienst voor de nationale luchthaven" (nr. 4072)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het opmaken van een echt geluidskadaster" (nr. 4108)
- heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken in het spreidingsbeleid" (nr. 469)

24.01 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, l'épilogue du dossier DHL ne doit pas nous faire oublier que le Conseil des ministres du 3 décembre 2003 avait déjà décidé que le plan Anciaux - le plan de votre prédécesseur - serait soumis à une évaluation sur la base d'un véritable cadastre du bruit et ensuite, le cas échéant, revu.

La nécessité de cette réévaluation a été réaffirmée à maintes reprises depuis cette date, et cela encore après les élections de juin 2004. Tout récemment, le premier ministre s'est également prononcé en ce sens lors de la réunion des commissions réunies du 21 septembre dernier.

Cette urgence est fondée sur deux types de considérations: tout d'abord, la répartition actuelle du bruit est inéquitable; qu'il s'agisse d'ailleurs de vols de jour ou de nuit, depuis que l'on a mis en œuvre le plan de dispersion. Ce dernier ne tient notamment pas compte de la

24.01 François-Xavier de Donnea (MR): Al is het doek over de DHL-saga gevallen, toch mogen wij het probleem van het spreidingsplan niet uit het oog verliezen. Op de Ministerraad van 3 december 2003 werd reeds beslist het plan Anciaux op grond van een geluidskadaster te beoordelen. De nood aan zo'n nieuwe evaluatie werd meermaals bevestigd. De eerste minister herinnerde eraan tijdens de gemeenschappelijke vergadering van de bevoegde commissies op 21 september jongstleden. Daar zijn verscheidene redenen voor.

densité de la population des zones survolées. De même, il ne s'appuie pas sur un vrai cadastre du bruit. C'est la première raison pour laquelle une réévaluation s'impose. Je ne vais pas rentrer dans le détail de ces considérations parce qu'elles ont déjà été maintes fois répétées ici.

Mais la deuxième raison de revoir le plan est liée à l'insécurité engendrée par certains aspects du plan Anciaux de dispersion des vols, notamment la méconnaissance de plusieurs impératifs en matière de sécurité, découlant du non-respect de normes de vent. J'aborderai surtout ce deuxième point lors de cette interpellation.

Il ressort clairement de l'étude, longuement tenue secrète, commandée à "Airport & Aviation Consultancy" (AAC) par BIAC - donc les principaux intéressés au bon fonctionnement de l'aéroport - que l'utilisation des pistes 02/20, tant à l'atterrissage qu'au décollage, pose de graves problèmes de sécurité.

En effet, d'après cette étude - qui confirme d'ailleurs la déclaration que les pilotes étaient venus faire devant cette commission le 15 mars dernier -, le plan de dispersion actuel ne tient pas suffisamment compte de l'impact des normes de vent sur l'utilisation des pistes. Or, vous savez comme moi que c'est un élément capital pour la sécurité aéroportuaire.

Rappelons que, pendant trente ans, on utilisait toujours les pistes 25 tant que les composantes de vent arrière ne dépassaient pas huit nœuds. A la demande des compagnies aériennes, cette limite avait été augmentée à dix nœuds depuis le 12 juin 2003. Le ministre Anciaux a réduit cette limite à cinq nœuds. Il forçait ainsi l'utilisation plus intensive des pistes 02 et 07 dans le but de moins employer les pistes préférentielles 25. Ce faisant, il créait toutefois un problème de sécurité.

En effet, la piste 02/20 est la plus courte. Elle est en pente et la moins bien équipée des trois pistes de Zaventem.

AAC, le bureau d'études auquel j'ai fait allusion rappelle, en page 16 notamment, que "La piste 02 n'est pas compétitive dans le respect de la continuité des opérations et des marges de sécurité en comparaison des autres pistes. Toujours selon AAC: "L'utilisation de la piste 02/20, alors que les autres pistes pourraient être utilisées, implique que les marges de sécurité limites sont dépassées inutilement".

En page 46, AAC note que "La piste 02/20 présente de nombreux désavantages et son utilisation doit rester très limitée pour des raisons de performance pure de la piste. La présence de nombreux obstacles en décollage sur la piste 20 mais aussi en atterrissage sur la 02 illustre davantage tous les inconvénients de la piste 02/20".

Enfin, page 47, l'étude AAC recommande clairement une composante de 0 nœud de vent arrière pour la piste 02/20 et déconseille fortement d'utiliser cette piste dans un plan d'utilisation préférentiel des pistes pour des raisons environnementales. Notons aussi que l'étude dénonce d'ailleurs, indépendamment des normes de vent, la complexité du plan de dispersion et les risques d'erreurs humaines possibles quant au choix des pistes pour les pilotes et les contrôleurs.

De huidige verdeling is niet billijk. Zij houdt geen rekening met de bevolkingsdichtheid in de gebieden waarboven wordt gevlogen en is niet op een echt geluidskadaster gestoeld. Bovendien geeft het niet-naleven van bepaalde eisen inzake de windnormen aanleiding tot onzekerheid. Een studie van de Airport and Aviation Consultancy (AAC) die door BIAC werd besteld, toont aan dat het gebruik van de piste 02/20 ernstige veiligheidsproblemen veroorzaakt. Het plan Anciaux moedigt echter het gebruik van die piste aan, terwijl andere pistes zouden kunnen worden ingezet.

De studie stelt de ingewikkeldheid van het plan aan de kaak en de mogelijke menselijke vergissingen die daaruit voortvloeien. Elke zondag stijgen van op baan 20 747's op in omstandigheden die AAC uitdrukkelijk afraadt. Op 14 oktober stortte in Halifax zo'n toestel neer, in nochtans minder ongunstige omstandigheden.

Wat is trouwens de billijkheid van een spreidingsplan dat uitgaat van een concentratie van vluchten boven de Oostrand? Van de drie geluidsmeters die de opstijgende vliegtuigen boven de Oostrand controleren, is er één defect. Voor de Noordrand zijn echter elf geluidsmeters opgesteld. Hoe kan je in die omstandigheden de geluidsoverlast controleren?

Om veiligheidsredenen zou men om te beginnen het advies van AAC moeten volgen. Gelet op het bestaan van die studie, zou u, mocht er een vliegtuigcrash plaatsvinden, voor de correctionale rechtbank kunnen worden gedaagd omdat u onvoldoende voorzorgsmaatregelen heeft genomen. Vervolgens zou er een echt spreidingsplan op grond van een echt geluidskadaster moeten worden uitgewerkt.

Zal u de aanbevelingen van AAC

Telles sont, en matière de sécurité, les principales conclusions de AAC. Or, que voyons-nous en pratique, monsieur le ministre? Que chaque dimanche, des Boeing 747 décollent de la piste 20. Je rappelle d'ailleurs qu'un Boeing 747-200 de MK Airlines qui fréquentait également Bruxelles-National s'est écrasé le 14 octobre à Halifax au Canada dans des conditions pourtant moins défavorables que celles qui prévalent sur la piste 02/20

La norme de vent arrière pour les décollages sur la piste 02/20 est de 5 nœuds la nuit alors que AAC recommande 0 nœud tant pour le jour que pour la nuit. De même, la norme de vent est de 5 nœuds pour les atterrissages de jour et de nuit alors que AAC, tout comme les pilotes, recommandait 0 nœud de vent tant pour les atterrissages que pour les décollages.

Par ailleurs, il est indéniable que la réutilisation de la route Chabert pose des problèmes de sécurité pour des quartiers aussi densément peuplés et aussi pour des quartiers historiques et densément peuplés de la région de Bruxelles-Capitale, alors qu'un expert hollandais avait, lors d'une étude préalable à celle de AAC, préconisé de survoler les zones les moins densément peuplées.

On peut également se poser des questions sérieuses sur l'équité d'un plan de dispersion qui résulte en fait d'une concentration de fait des vols sur l'Oostrand. En effet, les avions qui décollent dans cette direction doivent suivre la balise unique d'Huldenberg alors que ceux qui décollent vers le Nord sont dispersés au-dessus de 5 balises très éloignées de l'aéroport. Cela signifie que, dès le décollage, ces vols se font en éventail.

Enfin, il faut également rappeler que, sur les trois sonomètres qui contrôlent les décollages vers l'Oostrand, il y en a un qui est en panne. On peut se demander comment évaluer l'impact de ces décollages avec deux sonomètres alors qu'il en existe onze de l'autre côté, vers le Noordrand.

Que conclure de tout cela, monsieur le ministre? Tout d'abord que, pour des raisons de sécurité, je crois qu'il est impérieux de se ranger à l'avis d'AAC. Je crois qu'il faudrait d'abord adopter un plan de vols qui réponde aux normes de sécurité et, cela étant acquis, on peut alors ouvrir un débat sur la dispersion la plus équitable. Les uns et les autres ne seront sans doute jamais d'accord là-dessus, mais on peut ouvrir un débat et essayer d'arriver à quelque chose qui mécontente le moins de gens possible.

Je crois en tout cas qu'il est extrêmement dangereux de ne pas se ranger à l'avis d'AAC en matière de sécurité, c'est-à-dire qu'il faudrait relever les normes de vent sur les pistes 25 à 7 nœuds au minimum pour pouvoir augmenter le nombre de décollages et d'atterrissages sur ces pistes et qu'il faudrait imposer des normes de vent zéro sur les pistes 02 et 20 pour tous les décollages et atterrissages de nuit.

Monsieur le ministre, je vous le dis sans aucune agressivité, et ce n'est pas à vous que j'en veux, ni à personne d'ailleurs: je crois que, vu cette étude AAC, s'il y avait un crash sur la piste 02 ou 20 à l'atterrissage ou au décollage, vous risqueriez d'être cité devant des tribunaux au pénal par des gens qui pourraient, à juste titre, invoquer

volgen? Is de studie waarin het spreidingsplan wordt geëvalueerd, al aan de gang? Op welke manier en door wie wordt die uitgevoerd? Het is moeilijk om een dergelijke studie uit te voeren met slechts drie geluidsmeters, waarvan er een defect is, aan de ene kant, en elf aan de andere kant.

Zet de regering de studie over de eventuele bouw van een tweede nationale luchthaven voort? Wat is het standpunt van de regering met betrekking tot het verbod op nachtvluchten in Europa?

un manque de précautions.

Vous riez, mais moi je ne rirais pas à votre place. Je pense que vous et toute la chaîne de commandement en dessous de vous risqueriez, en cas de crash, d'être cités par des victimes devant le tribunal et que le dossier AAC serait un dossier extrêmement embarrassant pour vous mais aussi pour vos défenseurs et pour toute la ligne hiérarchique. Je ne vous souhaite pas cela et je pense que vous ne méritez pas cela. Vu que ce n'est pas vous qui êtes responsable, ce serait le comble. Vous n'êtes pas responsable, au départ, de ce plan de dispersion mais vous risqueriez, n'ayant pas suivi les conclusions d'AAC, de vous retrouver sur les bancs d'un tribunal correctionnel. Je pense que ce serait profondément injuste à votre égard. Je pense que vous avez tout de suite intérêt à corriger cela pour ne pas vous retrouver dans une telle situation.

Je rappelle qu'un 747-200 qui fréquentait Bruxelles s'est crashé il y a quinze jours à Halifax. On me dit que les conditions d'atterrissage et de décollage y sont moins défavorables que très souvent sur la 02-20.

Deuxièmement, une fois respectées les contraintes de sécurité, il faut alors, à partir d'un véritable cadastre de bruit, établir un plan de dispersion le plus équitable possible. Il est certain qu'il ne faut pas tout envoyer sur les mêmes et que chacun doit porter sa part du fardeau. J'ai toujours été d'accord avec cela.

Pour terminer, voici mes questions.

Comptez-vous suivre, monsieur le ministre, les recommandations d'AAC en matière de sécurité?

Ensuite, l'étude d'évaluation du plan de dispersion est-elle déjà en cours? Depuis quand? Par qui? Quand pourra-t-elle être terminée? Sur quoi se base-t-elle? Je viens de rappeler la difficulté de réaliser une étude d'évaluation avec seulement trois sonomètres d'un côté et onze de l'autre. Là où il y en a onze, c'est probablement plus facile, mais là où il n'y en a que trois, dont un en panne - celui qui est dans le cimetière de Wezembeek -, c'est plus difficile.

De plus, le gouvernement poursuit-il les études concernant la création éventuelle d'un deuxième aéroport national? Il y a là une piste de solution à rechercher.

Enfin, quid de la position actuelle du gouvernement à l'égard de l'interdiction des vols de nuit en Europe?

24.02 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je souhaite vous poser un certain nombre de questions au sujet du service fédéral de médiation de l'aéroport de Bruxelles.

Pourriez-vous me préciser :

- le nombre de plaintes traitées par ce service en 2002, 2003 et 2004, ainsi que la décomposition de ces plaintes mois par mois pour 2004;
- le nombre de consultations du site internet en 2002, 2003 et 2004;
- le budget de ce service pour les années 2002 à 2005 et les crédits réellement engagés par ce service en 2002, 2003 et 2004. Bien entendu, pour 2004, je conçois qu'il s'agisse des dernières données en votre possession.

24.02 Marie Nagy (ECOLO): Hoeveel klachten behandelde de federale ombudsdienst voor de nationale luchthaven in 2002, 2003 en 2004? Hoeveel maal werd de website van die dienst in 2002, 2003 en 2004 geraadpleegd? Wat was het aantal klachten per maand in 2004? Over welke begroting beschikte die dienst vanaf 2002 en welke middelen werden voor 2005 uitgetrokken?

Pouvez-vous me préciser - et la question est extrêmement importante - quel est le suivi accordé aux plaintes? Qui rédige les réponses aux plaintes? D'où le service tient-il sa documentation? Des instructions sont-elles données au service de médiation sur le contenu des réponses transmises par le ministre? Le service de médiation participe-t-il à l'évaluation du plan de dispersion? Le service de médiation est-il membre du comité de concertation sur le permis d'environnement de l'aéroport, avec la Région flamande? Si tel n'est pas le cas, pourquoi le service de médiation n'est-il pas représenté? Ce service est-il associé à d'autres groupes de travail?

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si le service constate des variations dans le nombre de plaintes en fonction d'événements précis (travaux, fermetures de pistes, utilisation de la piste 02)?

Enfin, il me revient qu'une différence importante semble exister entre le nombre de plaintes adressées au service de médiation et le nombre de plaintes qui sont réellement encodées. Comment pouvez-vous expliquer une telle différence?

Certaines associations annoncent avoir envoyé plus de 20.000 plaintes et le nombre de plaintes numérotées au sein de ce service dépasse à peine 10.000.

En réponse à une plainte d'une association, le service de médiation a donné une réponse confuse en différenciant les numéros de dossiers et les plaintes reçues, en expliquant que toutes les plaintes étaient bien comptabilisées mais qu'on les regroupait pour des raisons pratiques lorsque plusieurs plaintes successives venaient d'une même personne. Pouvez-vous confirmer cette manière de procéder?

24.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, le gouvernement s'est engagé dans l'accord gouvernemental à une répartition plus équitable des nuisances aériennes, en redéfinissant les routes aériennes sur base des nuisances réellement ressenties par nos concitoyens et déterminées suite à la réalisation d'un cadastre du bruit zone par zone.

Cette étude, pourtant essentielle pour éclairer la prise de décision responsable, n'a toujours pas été réalisée et devant cette même commission, vous avez vous-même déclaré le 4 octobre que le cadastre complet était en cours de réalisation et qu'il ne serait disponible qu'au deuxième trimestre 2005. En outre, le gouvernement s'est engagé à revoir le plan de répartition provisoire, dit "plan Anciaux", au plus tard pour le 30 septembre 2004. Nous sommes aujourd'hui début novembre et nous n'avons toujours rien vu venir, ni évaluation ni cadastre du bruit.

L'attente de ce cadastre du bruit ou le refus d'extension de DHL ne

Hoeveel bedroegen de vastgelegde kredieten in 2002, 2003 en 2004?

Welk gevolg wordt aan de klachten gegeven? Wie stelt de antwoorden op? Waar documenteert die dienst zich? Geeft de minister richtlijnen met betrekking tot de inhoud van de antwoorden? Is de ombudsdienst bij de evaluatie van het spreidingsplan betrokken? Zo niet, waarom niet? Neemt hij deel aan andere werkgroepen? Stelt de ombudsdienst pieken in het aantal klachten vast naar aanleiding van bepaalde gebeurtenissen?

Ten slotte lijkt er een groot verschil te zijn tussen het aantal klachten dat aan de dienst is gericht en het aantal geregistreerde klachten. Sommige verenigingen hebben 20.000 klachten ingediend, maar het aantal genummerde klachten loopt amper op tot meer dan 10.000!

De dienst heeft daarop geantwoord dat een onderscheid wordt gemaakt tussen de dossiernummers en de ontvangen klachten; alle klachten werden wel degelijk geregistreerd, maar men bundelde ze met de andere klachten die door eenzelfde persoon werden ingediend. Bevestigt u die werkwijze?

24.03 Melchior Wathelet (cdH): De regering had zich ertoe verbonden de geluidshinder op een billijker manier te spreiden, door de routes te hertekenen op grond van de hinder die echt wordt ervaren en door een geluidskadaster zone per zone wordt vastgesteld.

Die studie werd nog altijd niet uitgevoerd. Op 4 oktober heeft u verklaard dat aan dat kadaster werd gewerkt en dat het in de loop van het tweede trimester van 2005 beschikbaar zou zijn. Bovendien heeft de regering zich ertoe verbonden het zogenaamde plan

peut pas être un prétexte pour retarder une amélioration indispensable de la situation actuelle et le retour à une répartition des nuisances, tenant compte de la densité de population de différentes zones survolées.

Par quoi est justifié cet important retard dans la réalisation de ce cadastre du bruit quand on sait que la nécessité d'une telle étude empirique était acquise dès le kern du 7 décembre 2003, comme M. de Donnea l'a rappelé?

Pourriez-vous nous remettre une liste reprenant l'ensemble des sonomètres déployés sur le terrain qui servent à la réalisation de cette étude ainsi que les dates à partir desquelles ces équipements ont commencé à collecter les données utiles? Ou confirmez-vous les données avancées par M. de Donnea, avec la précision qu'un sur trois serait déficient?

Quel est l'organisme qui sera chargé du dépouillement des données collectées?

Pourriez-vous nous remettre une liste des experts en charge de ce travail ainsi que leurs qualifications et qualités?

Pourriez-vous nous expliquer la manière dont vous allez procéder à bref délai afin d'évaluer le plan de répartition actuel dans l'attente du cadastre du bruit, ainsi que les aménagements que vous entendez y apporter afin de mieux prendre en compte la densité des zones survolées?

24.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het spreidingsplan van uw voorganger, Bert Anciaux, is de laatste maanden opnieuw sterk onder vuur komen te liggen. Een poging van de Brusselse minister van Leefmilieu om het plan via de rechtbank onderuit te halen, is gelukkig voorlopig mislukt. Ik heb uw voorganger nog ondervraagd over de houding van het Brussels Gewest en over het Brussels regeerakkoord. Hij heeft toen gezegd dat er helemaal geen intenties waren in Brussel om zijn plan ter discussie te stellen.

Uiteindelijk bleek natuurlijk dat wij gelijk hadden en dat men vanuit Brussel alles zou doen, zeker met een fanatica als de groene minister van Leefmilieu in de Brusselse regering, mevrouw Huytebroeck, om de geluidsoverlast weer volop op de rand rond Brussel af te wentelen en Brussel te ontzien. Aan die extreem egoïstische houding van Brussel mag zeker niet toegegeven worden, mijnheer de minister. Integendeel, het spreidingsplan is nog maar een aanzet. Dat is door uw voorganger ook zo erkend. Het moet nog veel verder doorgezet worden. Er wordt hier naar allerlei evaluaties gevraagd, maar er is een evaluatie gemaakt vanuit de Noordrand, mijnheer de minister. Ik neem aan dat u die tekst kent: op 6 oktober 2004 werd die neergepend en waarschijnlijk is die toch ook op uw kabinet terechtgekomen. Daaruit blijkt dat na de invoering van het spreidingsplan er nog altijd een heel onevenredige belasting is; zowel 's nachts als overdag bijvoorbeeld wordt de Noordrand heel zwaar belast, zowel qua aantallen als qua geluidsniveau. Boven de Noordrand wordt heel geconcentreerd gevlogen. In de realiteit is dat trouwens nog veel meer dan voorzien in het spreidingsplan zelf.

"Anciaux" uiterlijk tegen 30 september 2004 te herzien. Het is nu begin november en daar is nog altijd niets van in huis gekomen.

Hoe rechtvaardigt u de vertraging bij het opstellen van dat kadaster, wetende dat het kernkabinet op 7 december 2003 al overeenstemming had bereikt over de noodzaak van een dergelijke studie? Kan u de lijst meedelen van de geluidsmeters die in het kader van die studie zullen worden gebruikt en de datums vanaf wanneer zij gegevens beginnen verzamelen zijn? Welk orgaan zal instaan voor de verwerking van die gegevens? Kan u ons de lijst bezorgen van de deskundigen die met die taak zijn belast, met vermelding van hun kwalificaties? Op welke manier zal u tewerk gaan voor de evaluatie van het huidige plan? Zal u het aanpassen en meer rekening houden met de bevolkingsdichtheid van de zones waarover wordt gevlogen?

24.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Les événements nous ont donné raison puisqu'il s'est avéré que la Région de Bruxelles-Capitale mettrait tout en oeuvre pour saper le plan de dispersion du ministre Anciaux et pour repousser les nuisances sonores vers la périphérie. Le ministre Anciaux a reconnu dans le passé que ce plan de dispersion n'était qu'une ébauche. L'évaluation du 6 octobre 2004 révèle que depuis l'entrée en vigueur de ce plan, la périphérie Nord subit une pollution inéquitable en termes quantitatifs et sonores, tant le jour que la nuit. La concentration est d'ailleurs plus élevée que ce qui figure dans le plan de dispersion. Nous saurons bientôt si M. Landuyt est disposé à optimiser le plan de dispersion.

Dans quelle mesure va-t-on tenir compte des travaux d'infrastructure obligatoires prévus dans le permis d'environnement de la société BIAC? Un plan en plusieurs phases est-il prévu? Les

Het is de hoogste tijd dat u duidelijkheid verschaft over uw beleidsplannen. We hebben er lang op gewacht en het is nu de eerste keer dat u uitvoerig aan het woord zult komen en dat u zult kunnen duidelijk maken of u bereid bent de spreiding verder te maximaliseren, want tot nu toe was die veel te beperkt. Ik heb een zevental vragen.

Ten eerste, in welke mate zal rekening worden gehouden met de verplichte infrastructuurwerken die zijn opgelegd in de milieuvergunning van BIAC als de taxibaan, de ILS-landingssystemen enzovoort? Hoe worden deze verplichtingen verwerkt in uw spreidingsplan of in uw toekomstig spreidingsplan? Bent u bereid om een plan in verschillende fasen te maken, naargelang de werken? Zal men op de 07R en de 07L ook in omgekeerde richting kunnen landen?

Ten tweede, klopt het dat BIAC niet wil betalen voor de aanleg van de taxibaan langs de 25L? Wie moet die anders bekostigen? Is het de bedoeling dat deze baan ook evenwijdig zal gelegd worden met de 25R en verder zal komen af te liggen van Zaventem?

Ten derde, wat werd in de voorstellen van de regering bedoeld met het vermijden van Diegem? Is dat nog altijd de bedoeling en heeft dat soms te maken met baan 25L?

Ten vierde, hoe zal de spreiding van de nacht- en de dagvluchten na de uitvoering van de geplande infrastructuurwerken verlopen? Gaat u eindelijk werken aan een maximale spreiding, met ook een evenredig aandeel voor Brussel?

Ten vijfde, hoe ver staat het met de harmonisatie van de geluidsnormen? Tegen wanneer kunnen die normen effectief van toepassing zijn?

Ten zesde, hoe ver staat het met de privatisering van BIAC? Wat stond er over DHL, de nachtvluchten en de charters in de verkoopscatalogus van BIAC? Kan een overzicht worden gegeven van de biedingen op BIAC? Welke procedures moeten daar nog worden doorlopen?

Ten zevende, kan een precies overzicht worden gegeven van het aantal charter- en lijnvluchten tijdens de nacht? Er was de bereidheid om minstens een deel daarvan naar de daguren te verschuiven. Blijft dat de bedoeling? Waarom kan dit niet met al deze charter- en lijnvluchten? Wat zijn de beletsels daaromtrent?

Ten slotte, mijnheer de minister, ik heb vanmorgen nog gepoogd – misschien hebben uw medewerkers dat verteld – om het vonnis te verkrijgen van de Brusselse rechtbank waarin het spreidingsplan werd gehandhaafd en niet werd ingegaan op de Brusselse eisen. Hebt u dat vonnis bij of kunt u ons dat bezorgen?

24.05 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur de Donnea, vous m'avez posé des questions qui ne figurent pas dans le projet d'interpellation qui m'a été transmis.

Je peux vous répondre aujourd'hui aux questions relatives au cadastre du bruit et à son évaluation.

atterrissages seront-ils autorisés en sens inverse sur les pistes 07R et 07L? Est-il exact que BIAC ne veut pas payer la construction de la piste taxi le long de la piste 25L? Qui paiera dans ce cas? La piste sera-t-elle parallèle à la 25R? Est-il toujours prévu d'éviter Diegem et cette intention est-elle à mettre en rapport avec l'utilisation de la 25L? Comment va-t-on organiser la dispersion des vols de nuit et de jour après la réalisation des travaux d'infrastructure? Quand les normes sonores harmonisées seront-elles effectivement d'application? Où en est la privatisation de BIAC? Le Ministre peut-il fournir de plus amples précisions sur le catalogue de vente, les offres et la procédure? Est-il toujours prévu de faire en sorte qu'une partie des vols réguliers et des vols charters aient lieu le jour plutôt que la nuit? Pourquoi n'est-ce pas possible pour tous ces vols? Le Ministre peut-il nous fournir le jugement du tribunal de Bruxelles?

24.05 **Minister Renaat Landuyt**: De heer de Donnea heeft mij een aantal vragen gesteld waarvan geen melding gemaakt werd in zijn interpellatieverzoek. Op zijn vragen met betrekking tot het

Pour les autres questions, il me semble déjà avoir répondu. Notamment celle relative à l'étude. C'est à l'occasion d'une question posée par votre collègue, M. Maingain, que j'ai dit que je ne pourrais être en possession d'un cadastre du bruit que vers la mi-2005.

Je peux d'ores et déjà vous dire qu'un rapport m'a été transmis. Il concerne un cadastre de bruit pour la période du 15 avril au 15 juillet 2004. Si vous le désirez, je peux vous en remettre une copie. Ce document est assez technique.

En ce qui concerne le plan de dispersion, je dispose d'un rapport selon lequel le cadastre du bruit virtuel, réalisé par la KUL – je le suppose – et avec laquelle nous avons élaboré le plan de dispersion, est assez exact. Au sujet de l'exécution du plan de dispersion, nous pouvons donc dire que nous disposons d'une base objective en vue d'une évaluation. Je suis prêt à entamer une procédure d'évaluation.

Comment vais-je m'y prendre? J'ai l'intention d'inviter mes collègues du gouvernement fédéral, les ministres-présidents ainsi que les ministres régionaux concernés en vue de créer un groupe de travail afin de voir comment tirer les conclusions des différentes études et procéder à des changements, si nécessaire.

En conclusion, sur le fond, je peux vous dire que je dispose de quoi objectiver la discussion en vue de procéder à une forme d'évaluation. J'en prendrai l'initiative.

J'en arrive aux questions assez détaillées de Mme Nagy auxquelles je vais répondre de façon tout aussi détaillée.

De combien de plaintes traitées parle-t-on au service fédéral de médiation? Pour l'année 2002, il y a eu 1.336 dossiers. Pour l'exercice 2003, 2.281 dossiers. Pour 2004, nous avons déjà au 13 octobre, 30.535 dossiers traités.

Votre deuxième question portait sur le nombre de consultations du site internet. Fin 2002, nous avons comptabilisé 8.357 visites. Fin 2003, il y en avait eu 31.591, cela veut dire 23.234 visites pour l'exercice 2003. Si on accumule encore jusqu'au 30 septembre 2004, cela fait 56.675 visites. Donc, pour cette année en 9 mois, il y a déjà eu 25.084 visites.

Pour ce qui a trait à votre troisième question, le budget de ce service de médiation... (...)

Le nombre de plaintes pour 2004 par mois. En janvier il y en a eu 411, en février, 315, en mars, 508, en avril, 1.025, en mai, 1.490. En juin, il y en a eu 1.494, auxquelles il faut ajouter les 1.245 plaintes automatiques via des sites d'associations. A la suite de l'informatisation, nous avons une plainte par minute pour le moment. En juillet, il y a eu 1.366 plaintes, plus les 5.033 plaintes automatiques via des sites. En août, les plaintes normales diminuent à 995 et à 4.616 pour les plaintes automatiques via sites.

En septembre, il y avait 1.164 plaintes plus les 5.731 plaintes automatiques et au 13 octobre, on parlait déjà de 5.142 plaintes automatiques.

geluidskadaster en de beoordeling ervan kan ik antwoorden. Zijn overige vragen heb ik al beantwoord, meer bepaald door te stellen dat ik pas medio 2005 over een geluidskadaster zal kunnen beschikken.

Ik heb evenwel recentelijk een rapport ontvangen over het geluidskadaster voor de periode 15 april – 15 juli 2004. Ik kan u een kopie ervan bezorgen, maar het is een vrij technisch rapport.

Voorts beschik ik over een rapport waarin bevestigd wordt dat het door de KUL opgestelde, virtuele geluidskadaster, waarop wij ons gebaseerd hebben voor het spreidingsplan, vrij nauwkeurig is. We kunnen dus uitgaan van objectieve gegevens voor de evaluatie, en ik ben bereid een evaluatieprocedure op te starten.

Ik ben van plan mijn collega's van de federale regering, de ministers-presidenten en de gewestministers die bij dit dossier betrokken zijn, uit te nodigen een werkgroep in te stellen om samen na te gaan welke conclusies er uit de studies getrokken kunnen worden en om indien nodig bij te sturen.

In 2002 behandelde de federale ombudsdienst 1.336 dossiers en in 2003 2.281. Voor 2004 werden, voor de periode tot 13 oktober, al 30.535 dossiers behandeld.

De website werd tot eind 2002 8.357 keer geraadpleegd, tot eind 2003 31.591 keer (waarvan 23.234 keer in 2003). Tot 30 september 2004 gaat het om een totaal van 56.675 bezoekers (waarvan 25.084 tijdens de eerste negen maanden van 2004).

De maandgegevens van het aantal klachten in 2004 zien er als volgt uit: in januari 411, in februari 315, in maart 508, in april 1.025, in mei 1.490. In juni waren er 1.494 plus de 1.245 elektronische klachten die via de sites van verenigingen werden ingediend; in juli 1.366

En ce qui concerne la quatrième question et le budget de ce service: en 2002, on parle de 248.000 euros, en 2003 de 251.000 euros et en 2004 de 255.000 euros. Pour 2005, on prévoit 125.000 euros. Je vous donne tout car je n'ai rien à cacher!

La cinquième question portait sur les crédits réellement engagés par ce service. Les crédits correspondent à peu près au budget: pour 2002, 232.540,33 euros, pour 2003, 228.462 euros, pour 2004 déjà 114.000 euros pour le premier trimestre de mise à disposition du personnel.

Je répondrai maintenant aux huit questions plus précises. Premièrement, à propos du suivi accordé aux plaintes, le système des plaintes fonctionne tant qu'il y a des mails et tout est étudié. Les membres du gouvernement peuvent tout suivre, même les réponses du médiateur. Chaque jour, j'ai 200 à 300 mails à lire concernant les plaintes et les réponses. De temps en temps, on apprend quelque chose. C'est une évaluation permanente.

Deuxièmement, les malheureux qui doivent rédiger les réponses sont les médiateurs, qui sont indépendants sur ce point.

Troisièmement, il appartient au service de chercher lui-même les sources de documentation auprès des gouvernements et des parlements, auprès de BIAC, de Belgocontrol. En tout cas, tout ce qu'on demande nous est transmis. Ainsi, une importante bibliothèque a pu être constituée. Le service est abonné au "AIP" de Belgocontrol et au "JP Airlines fleet". Divers livrets aéronautiques plus spécifiques ont été acquis. La revue de presse spécialisée est fournie par Belgocontrol.

Quatrièmement, des instructions ou interventions sur le contenu des réponses sont-elles données par le ministre? Je n'oserais pas. Je ne l'ai jamais fait!

Cinquièmement, le service de médiation participe-t-il à l'évaluation du plan de dispersion? A ce niveau, on ne peut pas mélanger les choses. La médiation est une chose, l'évaluation en est une autre. Il s'agit de la responsabilité politique des gouvernements, basée sur des éléments objectifs et sur l'évaluation de toutes les plaintes. Celles-ci nous donnent en effet des enseignements. On constate les changements des vents en fonction des plaintes reçues. Mais, je le souligne, l'évaluation est notre responsabilité politique!

Sixièmement, le service de médiation est-il membre de l'overlegcommissie Vera Dua? Il s'agit d'une institution flamande.

plus 5.033 elektronische, in augustus 995 plus 4.616 elektronische, in september 1.164 en 5.731 elektronische en tot 13 oktober, 5.142 elektronische klachten.

Voor 2002 beschikte de ombudsdienst over een begroting van 248.000 euro, voor 2002 van 248.000 euro, voor 2003 van 251.000 euro en voor 2004 van 255.000 euro. Voor 2005 werd een bedrag van 125.000 euro uitgetrokken.

De vastgelegde kredieten komen ongeveer overeen met wat in de begroting werd ingeschreven: 232.540,33 euro voor 2002, 228.462 euro voor 2003 en reeds 114.000 euro voor het eerste kwartaal van 2004.

Ik zal nu antwoorden op de acht concrete, meer gerichte vragen. Ten eerste verloopt de klachtenprocedure per e-mail. De regeringsleden hebben toegang tot dat systeem, en kunnen ook de antwoorden van de ombudsman raadplegen.

Ten tweede worden de antwoorden opgesteld door de ombudsmannen, die op dat vlak geheel onafhankelijk hun werk doen.

Ten derde gaat de dienst zelf op zoek naar de documentatiebronnen bij de regeringen, de parlementen, BIAC en Belgocontrol. Er werd een bibliotheek gecreëerd. Het persoverzicht wordt door Belgocontrol verzorgd.

Ten vierde zou ik geen richtlijnen durven geven met betrekking tot de inhoud van de antwoorden.

Ten vijfde moeten we een onderscheid maken tussen de ombudsfunctie en de evaluatie: die laatste behoort tot de politieke verantwoordelijkheid van de regeringen.

Ten zesde is de "overlegcommissie Vera Dua" een Vlaamse instelling, waar wij niet bij betrokken zijn.

24.06 Marie Nagy (ECOLO): ...

24.07 Renaat Landuyt, ministre: Il s'agit d'une sorte de "boîte" flamande.

De **voorzitter:** Dat is heel vriendelijk voor mevrouw Dua, dat u haar voorstelt als een "boîte".

24.08 Renaat Landuyt, ministre: Officiellement, il s'agit d'une institution d'un autre gouvernement où nous ne sommes pas impliqués.

Septièmement, le service de médiation est-il associé à d'autres groupes de travail? Le service est membre de la commission d'évaluation sur les nuisances sonores, mise en place en novembre 2002 entre les divers gouvernements. Un changement au niveau de la composition vient d'être opéré à la demande du service et acceptée par moi-même. Le médiateur néerlandophone est membre effectif et le médiateur francophone est membre suppléant. Dans le cadre du dossier DHL, les deux médiateurs ont été entendus par les membres de l'inter-cabinet Mobilité.

Huitièmement, le service constate-t-il des variations dans le nombre de plaintes en fonction d'événements précis? Une forte augmentation des plaintes a été constatée dans le cas très précis de modification du schéma classique d'utilisation des pistes: mise en service du plan de dispersion, travaux aux pistes pendant le mois d'août, à chaque utilisation intensive et prolongée de la piste 02 dans le cadre du plan pour les utilisations des pistes 02, 07 et 20.

Lors de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages en fonction des conditions climatiques, l'on constate une très forte augmentation de tous les types de plaintes: téléphoniques, électroniques et par courrier. Il est exact que diverses associations adressent au service des observations prises par un sonomètre non officiel qui recueille, à titre indicatif, des niveaux de bruit enregistrés lors de certains survols d'avions. L'on peut vraiment suivre mail par mail l'évolution de la nuit.

Monsieur le président, je pense ainsi avoir répondu à toutes les questions qui m'ont été posées.

Mijnheer Laeremans, ik zal kort antwoorden op uw vragen. Uw eerste vraag over eventuele werken of beslissingen is nog een beetje voorbarig. Daarop kan ik nog geen antwoord geven.

Uw tweede vraag ging over de gemeente Diegem. Het voorstel om Diegem te vermijden houdt in dat de inwoners van Diegem, die tot voor het spreidingsplan constant werden overvlogen, in een eventuele wijziging ook momenten van rust kennen. Dat betekent dat baan 25R dan niet in gebruik is.

Ten derde, de taxibaan langs baan 25L en het evenwijdig maken van de baan 25L en 25R zijn beslissingen die de spreidingen zouden

24.08 Minister Renaat Landuyt: De ombudsdienst maakt deel uit van de evaluatiecommissie geluidsoverlast die in november 2002 door de verschillende regeringen werd opgericht. Op vraag van de dienst en met mijn goedkeuring werd de samenstelling ervan zeer onlangs gewijzigd.

Ten slotte werd vastgesteld dat het aantal klachten sterk toenam na de wijziging van het klassieke schema voor het gebruik van de start- en landingsbanen.

Er wordt een forse stijging van alle soorten klachten vastgesteld wanneer piste 02 in functie van de weersomstandigheden voor landingen wordt gebruikt.

Je ne peux pas encore répondre à la question de M. Laeremans concernant les travaux d'infrastructure. Ce serait prématuré.

Les habitants de Diegem qui habitent des zones survolées bénéficient de moments de quiétude grâce au plan de répartition.

kunnen helpen. Aangezien hierover nog niet werd beslist, is er ook geen beslissing over de financiering. Het is dan ook voorbarig om te zeggen wie al dan niet wil betalen.

Ten vierde, hoe zal de spreiding van de nacht- en dagvluchten na de uitvoering van de geplande infrastructuurwerken verlopen? De spreiding verloopt nu zoals beslist, met uitzondering van afwijkingen omwille van werken of meteorologischen. Zoals gezegd is het te vroeg om te kunnen zeggen welke infrastructuurwerken er zullen gebeuren.

Ten vijfde, hoe ver staat het met de harmonisatie van de geluidsnormen? Tegen wanneer kunnen de nieuwe normen van toepassing zijn? De harmonisatie van de geluidsnormen is een gewestelijke bevoegdheid. Ik hoop dat die er zo snel mogelijk zal komen, maar misschien is het goed te benadrukken dat als wij willen spreken van een evaluatie van het spreidingsplan wij eigenlijk zouden moeten eindigen met een spreidingsakkoord. Dat impliceert dat er een harmonisatie komt door goede afspraken tussen de twee betrokken gewesten over bijvoorbeeld de geluidsnormen. Nogmaals, dat is de reden waarom de evaluatie van de spreidingsplannen de komende internationale inzet is. Onze economische inzet in deze problematiek is voldoende groot om daarvoor voldoende aandacht te hebben. Laten wij vooral oog hebben voor het feit dat een discussie en de processen tussen de verschillende regeringen niet bevorderlijk is voor het economisch imago van ons land of van de beide gewesten samen.

Uw zesde vraag ging over de privatisering van BIAC. Zoals u weet bevindt dit dossier zich in de kleine portefeuille van de minister van Overheidsbedrijven. Hij zal dit zo goed mogelijk waarmaken. Daarover zal er plots nieuws zijn.

In de zevende vraag wordt verzocht om een precies overzicht van het aantal charter- en lijnvluchten tijdens de nacht. Het is eigenlijk ook een vraag die verband houdt met de inhoud van de evaluatie. Ik wil dan ook liever verwijzen naar de degelijke rapportering die nu reeds bestaat over de geluidsnormen. We hebben een geluidskadaster, ik heb het bij me in voldoende exemplaren zodat ik de leden een exemplaar kan geven.

Le constat que l'on fait aujourd'hui est que nous avons un rapport qui nous donne une base objective à évaluer. Cependant, je souligne que j'évite le débat sur le plan d'évaluation parce que ce débat ne nous aide pas dans notre manière de nous positionner économiquement au niveau international. Il existe des contraintes en ce qui concerne non pas une évaluation mais un accord sur la dispersion.

La piste 25R n'est pas utilisée dans ce cas. Aucune décision n'a été prise à ce jour en ce qui concerne la piste taxi le long de la piste 25L. Il n'existe dès lors évidemment aucun financement. Le plan de répartition est respecté comme il a été décidé, sauf dérogation en raison de travaux ou des conditions climatiques.

L'harmonisation des normes sonores relève de la compétence des régions. J'espère bien sûr que cette harmonisation sera rapidement menée à bien. L'évaluation doit idéalement aboutir à un accord de répartition fixant des normes sonores précises. Les divergences entre les gouvernements sont néfastes pour l'image économique de notre pays.

La privatisation de BIAC relève de la compétence du ministre des Entreprises publiques.

Le contenu de l'évaluation porte sur les vols charter et de ligne. Je me réfère à cet égard au cadastre du bruit que je remettrai aux membres de la commission.

Vandaag beschikken wij over een verslag aan de hand waarvan wij een evaluatie kunnen maken. Dat debat helpt ons echter niet met betrekking tot de manier waarop wij ons economisch profileren op internationaal niveau. Wat een akkoord over de spreiding betreft, worden wij met moeilijkheden geconfronteerd.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, kunt u ons het document overhandigen waarnaar u verwijst, zodat wij het aan de commissieleden kunnen bezorgen? Er is al een aantal exemplaren beschikbaar voor de aanwezige leden en wij zullen het document bezorgen aan de andere commissieleden.

24.09 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, c'est avec intérêt que je vais prendre connaissance de l'étude dont vous

24.09 François-Xavier de Donnea (MR): U heeft het

parlez. Je suis d'accord avec vous pour dire que l'objectif est d'arriver à un accord. Dans ce dossier, vous avez le grand avantage de ne pas être brabançon. A tort ou à raison, M. Anciaux était toujours suspecté de vouloir avantager l'une ou l'autre sous-région. Je pense que vous portez une responsabilité d'autant plus lourde dans la solution de ce dossier que vous pouvez apparaître, si vous manœuvrez bien, comme étant un peu au-dessus de la mêlée puisque vous n'êtes pas de la région. Vous devez saisir cette chance. En effet, il est dans l'intérêt de tous que l'on puisse mettre fin aux controverses et arriver à un plan qui, certes, ne contente pas tout le monde mais mécontente le moins de monde possible.

Je me réjouis d'apprendre que vous allez entamer l'évaluation de l'étude que vous avez reçue. Personnellement, je me prononcerai après avoir pris connaissance de cette étude. En tout cas, vous nous donnez l'impression de vouloir avancer dans le dossier, ce qui est positif.

Je reste un peu sur ma faim en ce qui concerne AAC. Je répète que je crois qu'aucune dispersion n'a de sens si on n'a pas, au préalable, mis de son côté toutes les garanties en termes de sécurité. Il faut d'abord adopter les conclusions de AAC, bureau d'études indépendant désigné par BIAC et non par tel ou tel groupe de pression intéressé à tel ou tel plan de dispersion. Si vous ne pouvez pas nous donner de réponse aujourd'hui, je vous reposerais la question la semaine prochaine. Il est important de savoir comment vous vous positionnez par rapport à cette étude d'AAC. Il est dans votre intérêt, comme dans celui de la collectivité, que la sécurité soit avant tout assurée. Une fois que la sécurité sera autant que faire se peut assurée, on pourra procéder à des évaluations et essayer de chercher le plan qui, tout en respectant la sécurité, assure la dispersion la plus raisonnable compte tenu des intérêts des uns et des autres.

Je constate, mais je devrai peut-être réinterroger le premier ministre à ce sujet, que vous ne m'avez pas dit si, oui ou non, on continuait l'étude sur un deuxième aéroport national. Je pense que c'est la solution. Je l'ai déjà dit mais je le répète parce que vous n'étiez peut-être pas là. Le schéma de Washington est le bon. Un aéroport, qui dessert la grande euro-région dont nous sommes la capitale, à Zaventem et un deuxième aéroport pour tout ce qui est charters et vols de nuit, gros porteurs, vols intercontinentaux, je pense que c'est la meilleure formule. Cette formule permettrait à l'emploi de croître à Zaventem tout en déchargeant le Brabant flamand et Bruxelles des principales nuisances dont ces régions souffrent la nuit, surtout en raison des gros porteurs.

Enfin, vous ne m'avez pas dit non plus, mais vous me le direz peut-être une autre fois, comment le gouvernement se positionne par rapport à une interdiction globale des vols de nuit dans toute l'Europe. C'est également une partie d'une solution définitive qui me semble intéressante. Toutefois, il est clair que l'on ne peut pas faire cela tout seul. Je serais donc tout à fait hostile à ce que l'on annonce que l'on interdit tout vol de nuit à Bruxelles alors qu'on ne le fait pas chez nos concurrents. Ce serait une position absurde que je n'ai d'ailleurs jamais personnellement défendue.

Si vous ne pouvez pas me donner une réponse aujourd'hui

voordeel en het geluk dat u geen Brabander bent. Iedereen heeft er belang bij dat er een einde gemaakt wordt aan de controverse. Ik zal uw studie met aandacht lezen. Mij dunkt dat de garantie dat de veiligheid niet in het gedrang komt, een conditio sine qua non is voor elk spreidingsplan.

Wat is uw standpunt met betrekking tot de studie van het adviesbureau AAC?

U heeft geen antwoord gegeven op mijn vraag over de tweede nationale luchthaven, die volgens het schema van Washington een goede oplossing zou bieden. U heeft ons evenmin het regeringsstandpunt toegelicht met betrekking tot een Europees verbod op nachtvluchten. Het zou uiteraard absurd zijn enkel in Brussel nachtvluchten te verbieden.

concernant l'étude AAC - ce que je peux comprendre -, je me permettrai alors de vous reposer ma question la semaine prochaine, quand vous aurez eu le temps de lire cette étude qui a été longtemps gardée secrète, mais qu'un vent favorable m'a amenée.

24.10 Renaat Landuyt, ministre: En tout cas, l'évaluation que je veux entamer ne concerne pas seulement le bruit, mais aussi la sécurité. Pour ce dernier point, j'ai le rapport officiel de Belgocontrol qui me facilite la vie en expliquant que tout est en règle et qu'aucune difficulté n'est apparue sur le plan de la sécurité.

Il faut faire la différence entre des études privées et les procédures officielles de sécurité. Vous comprendrez qu'en ma qualité de responsable de ce dossier, je veux toujours disposer des garanties officielles de sécurité.

24.11 François-Xavier de Donnea (MR): Tant mieux si c'est le cas. Je ne demande qu'à vous croire.

24.12 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je vous remercie car je sais que l'exercice est difficile. Je vais examiner de près votre réponse au niveau des chiffres. Je constate cependant une ambiguïté dans vos réponses en ce qui concerne la différence entre les plaintes et les dossiers.

Une question qui intéresse les riverains est de savoir si leur plainte est enregistrée comme telle ou si, au contraire, on globalise le problème. J'ai le sentiment que vous globalisez, comme pour un dossier. Evidemment, cela peut s'expliquer d'un certain point de vue, mais cela ne traduit pas bien le sentiment des personnes ayant subi un bruit important et qui se rendent au service de médiation pour une plainte.

24.13 Renaat Landuyt, ministre: Je voudrais ajouter deux éléments. Ce ne relève pas de ma responsabilité, mais de celle du service de médiation. Ensuite, j'ai compris qu'il y a moins de dossiers que de plaintes. Car certaines peuvent correspondre entre elles et sont ainsi classées dans le même dossier. Mais ce travail est fait en toute indépendance.

24.14 Marie Nagy (ECOLO): Il reste une question qui mériterait une précision de votre part, c'est celle du suivi. Si je comprends bien, une réponse est donnée. Nous bénéficions tous, en partie, des plaintes et des réponses qui sont données. Mais la question posée est de savoir ce que fait le ministre responsable des plaintes dont il a connaissance. Vous répondez que cela va entrer en ligne de compte dans le plan d'évaluation.

De quelle manière cela se passe-t-il lorsque le service des médiations reconnaît les difficultés? Cela revient au service d'exploitation de l'aéroport ou à une décision politique lorsque les plaintes sont créées par ce plan de dispersion? Nous avons eu assez l'occasion de le dire: c'est un plan absurde sur le plan de la sécurité, sur le plan de la densité et qui ne correspond pas à ce que l'on fait en Europe. Je peux

24.10 Minister Renaat Landuyt : Ik zal niet alleen het geluid evalueren, maar ook de veiligheid. Uit het rapport van Belgocontrol blijkt dat de veiligheid niet in het gedrang komt.

24.12 Marie Nagy (ECOLO): Er blijft onduidelijkheid bestaan over de afhandeling van de klachten: worden de klachten als zodanig geregistreerd, of wordt alles in globale dossiers gegoten?

24.13 Minister Renaat Landuyt: Ik ben niet bevoegd voor de klachtenbehandeling. De ombudsdienst doet autonoom zijn werk.

Wel is het zo dat er minder dossiers dan klachten zijn, want klachten die elkaar overlappen worden gebundeld in eenzelfde dossier.

24.14 Marie Nagy (ECOLO): Geeft de minister op de een of andere manier gevolg aan de klachten?

Op welke manier zal er met de klachten rekening worden gehouden bij de wijziging van het spreidingsplan?

vous le dire, partout les choix sont différents.

Comment donnez-vous suite à ces plaintes lorsqu'elles sont fondées et lorsque vous considérez effectivement qu'il y a des problèmes?

24.15 Renaat Landuyt, ministre: En général, il y a deux sortes de plaintes. Il y a des plaintes plutôt techniques, qui fournissent des informations qui peuvent aider Belgocontrol à voir ce qu'on peut faire. D'un autre côté, il y a des plaintes plutôt politiques qui sont liées à une évaluation. Je dois tenir compte des deux.

24.15 Minister Renaat Landuyt: Algemeen gesproken maakt men een onderscheid tussen twee soorten klachten: de technische en de politiek getinte. Deze laatste houden verband met de evaluatie.

24.16 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour l'ensemble des données techniques et pour le rapport.

24.16 Melchior Wathelet (cdH): Maakt het verslag gewag van de manier waarop de gegevens verzameld werden (door wie, met welke toestellen, enz.)?

J'aurais souhaité avoir d'autres précisions, qui étaient reprises dans mes questions.

La manière dont ont été collectées les informations (par qui, où, avec quels sonomètres et quels appareillages) est-elle mentionnée dans le rapport?

Je suppose que vous n'avez pas répondu à mes questions au sujet de la liste des sonomètres déployés et la manière dont le dépouillement des données s'est effectué, étant donné que ces éléments étaient repris dans le rapport que vous nous avez transmis.

24.17 Renaat Landuyt, ministre: J'ai la liste des endroits où se trouvent les sonomètres mais je ne souhaite pas la lire.

24.17 Minister Renaat Landuyt: Ik heb een lijst van de plaatsen waar de geluidsmeters werden opgesteld. Vraag me niet ze voor te lezen!

24.18 Melchior Wathelet (cdH): Vous avez déjà fait beaucoup. Pourrait-on avoir une copie de cette liste? Je vous remercie.

24.18 Melchior Wathelet (cdH): Ik zou er een afschrift van willen.

24.19 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik begin met de nota die u verspreid hebt. Het verbaast mij toch dat, wanneer die gevraagd wordt aan een Vlaamse universiteit, of ze nu katholiek of officieel of vrij is, de nota uiteindelijk eentalig Engels is. Dat is toch wel vreemd. Het is het departement Natuurkunde. Ik neem aan dat daar toch ook Nederlandstaligen zitten die deze nota in het Nederlands kunnen vertalen. Ik hoop dat die nota snel via uw website of via allerlei mogelijkheden tot bij de burger kan raken in een taal die voor hem begrijpbaar is, dus in het Nederlands, en dat u deze nota zo snel mogelijk laat vertalen via de universiteit of uw eigen diensten. Nu konden zelfs wij op die korte tijd niet naar de essentie gaan omdat ze in een andere taal was gesteld. Het is overigens een vrij lijvig document.

24.19 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Une université flamande nous a communiqué une étude entièrement rédigée en anglais. J'espère que le ministre veillera à ce que cette étude soit rapidement mise à la disposition des citoyens dans une langue intelligible de tous.

U hebt heel weinig geantwoord. U hebt natuurlijk een heel aantal concrete, gedetailleerde cijfers gegeven, maar u bent als een volleerd surfer om alle politieke hete hangijzers heen geslalomd en u hebt eigenlijk heel weinig gezegd.

Le ministre a fourni beaucoup de chiffres mais il a esquivé les aspects politiques les plus brûlants du dossier. La députation permanente du Brabant flamand impose à BIAAC la réalisation de travaux d'infrastructure dans les trois ans. Il est donc temps de tirer des conclusions des études qui ont été menées, mais le ministre semble vouloir laisser les choses

Ten eerste, wat de infrastructuurwerken betreft, had uw voorganger, minister Anciaux, al studies besteld die moesten klaar zijn tegen juli

van dit jaar. Vandaag zouden daar conclusies uit getrokken moeten kunnen worden en zouden daar gevolgtrekkingen aan moeten kunnen worden gegeven. U doet echter het tegenovergestelde; u zegt dat we nog gaan zien wat we met die infrastructuurwerken gaan doen. Mijnheer de minister, BIAC is verplicht, mede door uw toedoen of door toedoen van uw partij, de sp.a, die in de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant zitting heeft, om binnen de drie jaar een aantal infrastructuurwerken te doen. Het is natuurlijk logisch dat die infrastructuurwerken ook gebruikt worden en toegepast worden in de maximale spreiding van de nacht- en dagvluchten. U moet daar dus rekening mee houden. U zult met een gefaseerd spreidingsplan moeten werken om met die infrastructuurwerken rekening te houden.

Ten tweede, wat de geluidsnormen betreft, gaan we eveneens een stap achteruit ten opzichte van het voorjaar. Anciaux is hierover ondervraagd, in de plenaire zitting, in mei van dit jaar. Toen stonden we aan de rand van een akkoord. Hij heeft zich toen geëngageerd voor een zeer spoedig akkoord. U zegt dat het de verantwoordelijkheid van de Gewesten is. Het is natuurlijk uw verantwoordelijkheid om die Gewesten op één lijn te brengen. U geeft terzake geen enkel perspectief. In plaats van vooruit gaan we vandaag drie stappen achteruit en dat betreurt ik zeker.

24.20 Minister **Renaat Landuyt**: Hoe bedoel je? Dat ik baas ben over de Gewesten?

24.21 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Baas uiteraard niet, maar in het verleden was er een overleg op initiatief van minister Anciaux. Hij heeft toen in de plenaire vergadering van de Kamer nog gezegd dat we binnen dat perspectief tot resultaat zouden komen. Hij ging met een plan komen en vandaag zegt u dat u in de verste verte geen enkel perspectief meer hebt. Dat vind ik toch wel merkwaardig.

24.22 Minister **Renaat Landuyt**: Dat heb ik niet gezegd. Ik deel uw overtuiging niet dat de federale overheid hier de leiding heeft te nemen over bevoegdheden die tot de Gewesten behoren. Dat weze duidelijk. Wat mij betreft, ik respecteer de bevoegdheden van de Gewesten. Het is bovendien niet omdat ik geen baas ben over de Gewesten dat ik pessimistisch zou zijn over het feit dat we niet tot een behoorlijk akkoord kunnen komen.

Ik beklemtoon alleen dat een evaluatie van het spreidingsplan maar goed kan zijn als het eindigt in een spreidingsakkoord met respect voor ieders bevoegdheden.

24.23 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, wij nemen daar akte van, maar het is in elk geval uw bevoegdheid om ervoor te zorgen dat een spreidingsplan werkt en dat het actuele spreidingsplan werkt. Vandaag is het nog altijd zo dat heel veel vluchten Brussel absoluut vermijden wegens absoluut onaanvaardbare geluidsnormen boven Brussel.

Met betrekking tot BIAC, de verkoopsprocedure en dergelijke moet ik vaststellen dat u ook geen antwoorden geeft. U zegt dat het de verantwoordelijkheid is van uw collega Vande Lanotte, maar u geeft ook geen termijn. Is dat voor heel binnenkort? Dat was niet helemaal duidelijk uit uw antwoord. U gebruikte een West-Vlaams woord dat ik niet helemaal heb begrepen.

suivre leur cours. En ce qui concerne les normes sonores, le précédent ministre s'était engagé à obtenir rapidement un accord. Aujourd'hui, le ministre confie l'entière responsabilité de cette question aux Régions. Il lui incombe pourtant de placer les Régions sur la même longueur d'onde.

24.22 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne partage pas votre opinion lorsque vous affirmez que le gouvernement fédéral doit gérer des dossiers qui relèvent de la compétence exclusive des Régions. Par ailleurs, je ne suis pas pessimiste quant à la possibilité de conclure un accord.

24.23 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Il ressort de la responsabilité du ministre de veiller à ce que le plan de dispersion fonctionne. A l'heure actuelle, certains avions contournent Bruxelles en raison de ses normes sonores strictes.

Je n'ai pas bien compris ce que le ministre a dit à propos de la privatisation de BIAC.

De **voorzitter**: Hij is Brabander. Dat kunt u hem toch ook niet kwalijk nemen.

24.24 Minister **Renaat Landuyt**: Privatisering moet men heel voorzichtig doorvoeren opdat het goed zou renderen. Er zijn daar West-Vlaamse woorden voor die ik u ga besparen, maar men moet dat verstandig doen. Een van de methoden om dit te doen is door dat niet te luidruchtig te doen.

24.24 **Renaat Landuyt**, ministre: Il est important, pour obtenir un résultat aussi favorable que possible, que la privatisation se déroule dans le calme.

24.25 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Is daar ook ergens een tijdsperspectief?

24.26 Minister **Renaat Landuyt**: Ik beloof u dat het in orde komt.

24.27 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Ten slotte, wat de lijnvluchten en charters betreft, ik heb u objectieve cijfergegevens gevraagd en daarop hebt u ook helemaal geen antwoord gegeven. Nochtans was dit een element bij de besprekingen in het kader van het DHL-dossier, dus die cijfers bestaan. Als u daarop geen antwoord kunt geven, wil dat zeggen dat u in dat kader niet over een objectieve ondersteuning of over veel deskundigheid beschikt. Als u zelfs dat niet kunt voorleggen, begrijp ik niet dat u in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit op een ernstige wijze de debatten van de voorbije maanden hebt kunnen volgen.

24.27 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le ministre n'a pas répondu à ma question concernant les vols charter et les vols de ligne. Ne dispose-t-il donc pas de l'expertise suffisante?

Je dépose une motion qui demande que les travaux d'infrastructure et la répartition maximale des nuisances sonores aillent de pair.

Wij hebben een motie ingediend om in elk geval die infrastructuurwerken te betrekken bij een maximale en spoedige spreiding van de hinder over alle regio's en dus zeker ook over Brussel.

Motions Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Frieda Van Themsche et MM. Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. François-Xavier de Donnea et Bart Laeremans
et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement
de tout mettre en œuvre pour assurer la dispersion maximale des nuisances sonores à l'aéroport de Zaventem, notamment par la réalisation rapide des travaux d'infrastructure imposés par la députation permanente du Brabant flamand.”

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Frieda Van Themsche en de heren Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren François-Xavier de Donnea en Bart Laeremans
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
vraagt de regering
alles in het werk te stellen om de geluidsoverlast van de luchthaven van Zaventem maximaal te spreiden,
mede door de spoedige uitvoering van de door de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant opgelegde
infrastructuurwerken.”

Une motion pure et simple a été déposée par M. Luk Van Biesen.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Luk Van Biesen.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

25 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe Europese havenrichtlijn" (nr. 4155)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe Europese havenrichtlijn" (nr. 4236)

25 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle directive portuaire européenne" (n° 4155)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle directive portuaire européenne" (n° 4236)

25.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, gezien het vergevorderde uur zal ik er vrij snel overheen gaan. De problematiek is iedereen bekend. Het gaat over de havenrichtlijn die vorig jaar door de Europese Commissie werd verworpen. Mevrouw de Palacio heeft nu, op het einde van haar Europese carrière, nog een nieuwe versie ingediend in de Commissie. Die is daar ook gepasseerd en daardoor is de trein opnieuw vertrokken. Het is natuurlijk niet dezelfde richtlijn. Er zijn wat aanpassingen gebeurd. Het grote punt is de definitie van de short sea shipping of kustvaart en de interpretatie daarvan.

Mijnheer de minister, ik wilde in het algemeen aan u vragen welke initiatieven u reeds hebt genomen om de nodige stappen te zetten. Hebt u bijvoorbeeld reeds contact gehad met uw collega Van den Bossche, zoals zij zelf enkele weken geleden verkondigde? Hebt u reeds contact gehad met uw Europese collega's, bijvoorbeeld de collega's in de Europese Ministerraad voor Transport? Hebt u misschien reeds contact gehad met de toekomstige Europese Commissaris en kent u zijn visie? Hebt u vanuit die contacten reeds een duidelijke definitie gekregen van de term kustvaart in dit voorstel van richtlijn?

25.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La commissaire européenne au Transport Mme de Palacio a une nouvelle fois déposé sa proposition de directive portuaire auprès de la commission compétente du Parlement européen et a réussi à la faire approuver devant cette commission. L'automanutention est limitée au cabotage ("short sea shipping"). C'est la définition du 'cabotage' qui prête à discussion.

Le ministre a-t-il déjà consulté le ministre flamand de l'Emploi, ses collègues européens et le futur commissaire européen au Transport? Quelles initiatives va-t-il prendre afin d'obtenir plus de précision sur le terme 'cabotage'?

25.02 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal zoals steeds zeer bondig zijn. Ik neem hier de honneurs waar voor mijn collega Sevenhans die zich momenteel in Nederland bevindt in het kader van de Benelux-raad die handelt over de verdieping van de Westerschelde.

Ik vernoem de heer Sevenhans omdat hij dit dossier reeds heel lang volgt. In een vorig leven is hij 25 jaar lang havenarbeider geweest. Normaal gezien had hij hier de problematiek geschetst. Hij signaleerde op 27 juli 2004 dat de Europese commissaris de Palacio zinnens was om inderdaad opnieuw een poging te doen om een aangepast voorstel van havenrichtlijn in te dienen. Minister Van den Bossche wist dat. In haar antwoord stelde ze dat in de marge van de informele Raad erover gesproken werd en dat zij met een aangepast voorstel zou komen. Ondertussen zijn er in dit Parlement reeds verschillende vragen geweest aan mevrouw Van den Bossche. Op een gegeven moment verwees zij ook naar u. De discussie gaat nu volop over het begrip short sea shipping of kustvaart, zoals de heer Van den Bergh zei.

25.02 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): La commissaire européenne de Palacio tente une nouvelle fois de faire approuver sa directive portuaire par le Parlement européen. Le concept "short sea shipping" n'est pas considéré à sa juste valeur. Ainsi, les transports par bateau effectués au sein de l'Europe devraient être considérés comme des opérations de 'cabotage'. Le cabotage requiert précisément une main-d'œuvre importante et la directive menace dès lors de vider la loi Major de sa substance. Notre parti reste résolument opposé à l'automanutention.

Men zou kunnen stellen dat de vlag hier verschillende ladingen dekt, want uit de interventies van de collega's, ook in het verleden, kan ik vaststellen dat dat begrip nogal wordt onderschat. De kustvaart betekent juist een arbeidsintensieve behandeling en is daarom zo bedreigend voor de wet-Major.

Daar komt bij dat men volgens mijn informatie ook over kustvaart spreekt wanneer men over verschepingen binnen Europa spreekt. Het is dus duidelijk dat er onmiddellijk een probleem zal ontstaan als dat gecontroleerd moet worden, zeker in het geval van deelladingen. Overigens, de bestemming van de goederen kan gewijzigd worden tijdens de lading of tijdens de reis.

Ik denk dat in dat dossier een grote eensgezindheid bestaat over de partijgrenzen heen. Dat alleen zal echter niet volstaan. De uitbreiding van de Europese Unie zal de zaak zeker niet ten goede komen.

Het standpunt van het Vlaams Blok, hoe onze partij in de toekomst ook zal heten – ik weet daarover niets, mijnheer de voorzitter –, blijft onverkort: tegen de zelfafhandeling en voor het behoud van de huidige wet-Major. Ik vind dat wij ons niet te defensief mogen opstellen, want anders dreigen wij letterlijk uit de boot te vallen.

Mijnheer de minister, overweegt u initiatieven of hebt u al initiatieven terzake genomen?

25.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik heb met de minister van Werk inderdaad geregeld contact. In het voorliggend dossier zijn er effectief contacten tussen de twee kabinetten: wij zijn de teksten samen aan het bekijken.

25.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Des contacts ont été établis avec le ministre de l'Emploi. Nous examinons le texte ensemble.

Wat de tweede vraag betreft, wij willen alle actoren maximaal betrekken. Wij denken bijvoorbeeld aan de Vlaamse Havencommissie, alsook aan de federale commissie voor Zeehavenbeleid. Alle instanties die ons de nuttige info en argumentatie kunnen geven, zijn welkom.

Nous voulons associer toutes les parties à la réflexion, comme la commission portuaire flamande et la commission fédérale de la politique des ports maritimes. Toutes les informations utiles sont les bienvenues.

Ook de derde vraag komt bij de twee vraagstellers overeen.

Wat uw derde vraag betreft, met de kustvaart, wordt de korte vaart of de zogeheten short sea shipping. In de context van de regelgeving van de Europese Unie wordt die omschreven als het vervoer over zee van goederen en personen, tussen havens die gelegen zijn in het geografisch Europa of tussen die havens en havens van niet-Europese landen waarvan de kustlijn langs de aan Europa grenzende binnenzeeën loopt. Daaronder valt dus ook het zeevervoer tussen de lidstaten van de Unie en Noorwegen, IJsland en de andere aan de Oostzee, de Zwarte Zee en de Middellandse Zee grenzende staten. Het spreekt voor zich dat deze definitie net als het hele voorstel nog uitvoerig zal worden besproken in en bediscussieerd met de commissie in de werkgroep van de transportraad.

On entend par navigation côtière le "short sea shipping". En termes européens, cela signifie le transport par la mer de marchandises et de personnes entre les ports de l'espace géographique européen ou entre ces derniers et des ports hors Europe dont la ligne côtière longe les mers intérieures aux frontières de l'Europe. Il s'agit donc de transport maritime entre l'Union et la Norvège, l'Islande et les autres Etats proches de la mer Baltique, de la Mer noire et de la mer Méditerranée. Le groupe de travail du Conseil des transports doit encore discuter de la définition,

Ik had nog niet de eer hierover te praten met de heer Jacques Barrot.

ainsi que de la proposition dans son ensemble. Je n'ai pas encore eu l'occasion de discuter avec M. Barrot.

25.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Met uw collega-ministers dus ook nog niet?

25.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre ne s'est-il pas encore concerté avec collègues?

25.05 Minister Renaat Landuyt : Neen, maar wij zijn in ieder geval in volle voorbereiding.

25.05 Renaat Landuyt, ministre: Non, mais nous nous y préparons.

25.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik meen dat wij ons in dit dossier niet al te defensief mogen opstellen. Ik denk dat wij inderdaad al die actoren erbij moeten betrekken. Wij mogen ons niet al te defensief opstellen, want als wij met alle politieke partijen aan een zeel blijven trekken zoals op dit moment het geval is, behalve dan de VLD die in het Europees Parlement voor heeft gestemd, dan kunnen wij wel wat verder staan. Als wij een afwachtende houding aannemen en hier en daar slechts kleine wijzigingen aanbrengen, moeten wij ons daar heel hard voor hoeden.

25.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Il ne faut pas adopter une position trop défensive. Si tous les partis agissent de concert – mis à part le VLD – le dossier avancera bien plus rapidement. De petites modifications et exceptions ne suffiront pas. Le ministre doit continuer de suivre le dossier, dans l'intérêt des ouvriers portuaires.

We moeten er voor oppassen, het goed in het oog houden. Ik vraag alleszins dat u en uw collega's op Europees niveau en ook op het niveau van de federale regering de zaak goed blijven volgen, want het is in het belang van de havenarbeiders in Vlaanderen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.36 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.36 heures.