



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

maandag

08-11-2004

08-11-2004

Après-midi

Namiddag

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)

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)

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)

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)

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)

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)

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 en concurrence des envois postaux de plus de 50 grammes" (n° 4080)

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)

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)

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)

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)

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)

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)

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)	
	<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les heures supplémentaires effectuées par les travailleurs de La Poste" (n° 4105)	9	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)	9
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. 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)	11	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)	11
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. 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)	12	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)	12
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les centres de vacances de La Poste" (n° 4131)	14	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)	14
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. 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)	14	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zoektocht naar een partner voor De Post" (nr. 4132)	14
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. 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)	15	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpak van het absentéisme bij De Post" (nr. 4133)	15
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de 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)	16	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)	16
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	

<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	17	<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	17
<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	18	<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	18
<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Liesbeth Van der Auwera, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	20	<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Liesbeth Van der Auwera, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	20
<p>Questions jointes de</p> <p>- 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)</p> <p>- 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)</p> <p><i>Orateurs:</i> André Frédéric, Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	21	<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- 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)</p> <p>- 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)</p> <p><i>Sprekers:</i> André Frédéric, Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	21
<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Annelies Storms, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	22	<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Annelies Storms, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	22
<p>Question de M. François-Xavier de Donnea au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le RER" (n° 4057)</p> <p><i>Orateurs:</i> François-Xavier de Donnea, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises</p>	23	<p>Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het GEN" (nr. 4057)</p> <p><i>Sprekers:</i> François-Xavier de Donnea, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	23

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" (n° 3479) <i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	25	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) <i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	25
Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la perception immédiate des amendes" (n° 3710) <i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	26	Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke inning van geldboetes" (nr. 3710) <i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	26
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "les problèmes concernant les vélocyclistes" (n° 4066)	27	- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de problemen in verband met bromfietzen" (nr. 4066)	27
- Mme Frieda Van Themsche au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les cyclomoteurs non conformes" (n° 4077)	27	- mevrouw Frieda Van Themsche aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "onaangepaste bromfietzen" (nr. 4077)	27
- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "la visibilité des cyclomotoristes" (n° 4083)	27	- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de zichtbaarheid van de bromfietser" (nr. 4083)	27
- Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "la plaque minéralogique pour cyclomoteurs" (n° 4129)	27	- mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit over "de nummerplaat voor bromfietzen" (nr. 4129)	27
- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les plaques minéralogiques pour les cyclomoteurs" (n° 4272) <i>Orateurs:</i> Frieda Van Themsche , Hilde Vautmans , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Jan Mortelmans	27	- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "nummerplaten voor bromfietzen" (nr. 4272) <i>Sprekers:</i> Frieda Van Themsche , Hilde Vautmans , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Jan Mortelmans	27
Interpellations et questions de	30	Interpellaties en vragen van	30
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 464)	30	- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten vanop Zaventem" (nr. 464)	30
- 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)	30	- 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)	30
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel" (n° 4108)	31	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het opmaken van een echt geluidskadaster" (nr. 4108)	31
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "la situation en ce qui concerne la politique de dispersion" (n° 469) <i>Orateurs:</i> François-Xavier de Donnea , Marie Nagy , Melchior Wathelet , président du	31	- heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken in het spreidingsbeleid" (nr. 469) <i>Sprekers:</i> François-Xavier de Donnea , Marie Nagy , Melchior Wathelet , voorzitter van de	31

groupe cdH, Bart Laeremans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		cdH-fractie, Bart Laeremans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	38	<i>Moties</i>	38
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle directive portuaire européenne" (n° 4155)	39	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe Europese havenrichtlijn" (nr. 4155)	39
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle directive portuaire européenne" (n° 4236)	39	- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe Europese havenrichtlijn" (nr. 4236)	39
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

LUNDI 08 NOVEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 08 NOVEMBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h.20 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)

01.01 Olivier Chastel (MR): La SNCB a décidé d'augmenter de 11% le prix des abonnements annuels pour compenser la gratuité des cartes annuelles pour les employés du secteur public, gratuité qui sera étendue au secteur privé en janvier 2005.

Je m'interroge, non sur le bien-fondé des mesures de gratuité, mais sur le fait que leur financement reposera in fine sur les entreprises, qui interviennent pour 80% dans le prix des abonnements.

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il y a un malentendu, il ne s'agit pas d'une augmentation.

En effet, la plupart des abonnés utilisaient une carte mensuelle, avec laquelle ils payaient l'équivalent de dix mois et demi par an. Les détenteurs d'un abonnement annuel étaient une très petite minorité et payaient l'équivalent de neuf mois. Dans le privé, quelque 90% des abonnements sont mensuels.

Avec le nouveau système, il y a eu un passage

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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): 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 (*Frans*): Dit is een misverstand. 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 jaarkaarthouders spoorde voor de prijs van negen maanden. In de privé-sector zijn zo'n 90% van de abonnements maandabonnements.

Met het nieuwe systeem kiezen de reizigers

massif vers l'abonnement annuel, et la SNCB a décidé de le faire passer à l'équivalent de dix mois.

Un changement ne sera guère ressenti que par une très petite minorité, de 10% environ.

L'incident est clos.

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)

02.01 Olivier Chastel (MR): Je vous interrogeais il y a un an sur la nécessité d'assurer une arrivée à Paris avant 9 heures pour rendre plus attractive la ligne Thalys partant de Liège, dont la SNCB doit prendre en charge le déficit d'exploitation.

Quelle est l'heure d'arrivée du Thalys partant d'Ostende?

Ne peut-on aussi développer des formules tarifaires intra-nationales plus avantageuses pour cette ligne?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je sais que le train part d'Ostende à 6 h 45, mais je ne sais pas à quelle heure il arrive. La fréquentation moyenne est de quatre passagers par jour, et nos classes moyennes trouvent qu'il faut le conserver, car il est important pour notre ville.

Nous ne pouvons pas décider seuls. Nous disposons de deux slots à Paris : à 8 h.5 et à 8h.35, qui sont attribués au Thalys venant de Bruxelles. Thalys France ne trouve pas utile d'en remplacer un par une arrivée à partir de la dorsale wallonne. Nous n'avons pas obtenu de slots supplémentaires.

Il faut néanmoins se poser certaines questions car la Région wallonne a mené une enquête et il en ressort que 26% seulement de la clientèle est intéressée par un départ avant 7 heures, 33% entre 7 et 8 heures, 22% entre 8 et 9 heures et 27% après 9 heures. Ceci est tout de même surprenant. L'élément prépondérant, ici, ce sont les créneaux horaires.

En ce qui concerne les différentes formules tarifaires, les réservations sont obligatoires sur les

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.

Het incident is gesloten.

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): 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 een exploitatietekort 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 (*Frans*): 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 klanten 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

relations suivantes de la dorsale wallonne : Liège-Namur, Charleroi-Mons, Mons-Charleroi et Namur-Charleroi. Au niveau purement national, il existe une gamme tarifaire variée avec, c'est vrai, un supplément.

Il est exact qu'aussi longtemps qu'une large partie des possibilités n'est pas utilisée, la réduction du supplément serait un test intéressant en vue d'augmenter l'attractivité. Je vais proposer cette solution.

02.03 Olivier Chastel (MR): La Belgique ne dispose sur la ligne Thalys que de deux slots avant 9 heures à Paris, ce qui est peu. Lille en a sensiblement davantage.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): C'est la SNCF qui décide de cela.

02.05 Olivier Chastel (MR): J'insiste pour que vous demandiez la réduction du supplément tarifaire afin d'utiliser au mieux les places restant libres.

L'incident est clos.

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)

03.01 Richard Fournaux (MR): Eurostation, filiale de la SNCB, vient d'être condamnée à acquitter une indemnité s'élevant entre 14 et 60 millions à l'égard de partenaires privés actionnaires minoritaires.

La question initiale consistait à vous demander votre point de vue sur le jugement et les possibilités de recours. Au-delà, je voudrais la lier au débat qui s'est tenu en commission, début 2004, sur la valorisation de l'actif immobilier de la SNCB et, surtout, de ce qui était géré par Eurostation. Vous n'étiez pas opposé à une vente d'actions d'Eurostation. M. Vinck parlait, à l'époque, de 30% des parts et vous évoquiez la réalisation éventuelle d'un audit pour évaluer les actifs. Qu'en est-il ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La situation évolue mais rien n'est encore définitif. Il est un fait que nous devons payer quelque chose. Le dédommagement est dû à un contrat mal

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 merkkelijk meer HST's die vóór 9 uur in Parijs aankomen.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Daarover beslist de SNCF.

02.05 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.

Het incident is gesloten.

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

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?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): 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

négocié dès le début. Nous cherchons une solution amiable pour balayer cette plainte pendante depuis dix ans. Les 60 millions me semblent cependant relever de la fantaisie.

Nous allons réaliser un audit des biens immobiliers qui ne sont pas nécessaires au fonctionnement de la SNCB. Ils seront transférés au fonds d'investissement ferroviaire en vue de vente. L'objectif est de procéder domaine par domaine, afin d'éviter la spéculation.

La SNCB doit être un transporteur et non un agent immobilier.

03.03 Richard Fournaux (MR): Mais ceci n'a rien à voir avec la vente d'Eurostation.

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La vente d'Eurostation était conditionnée par le règlement du litige. Une fois celui-ci réglé, il n'y a plus aucune raison de vendre tout en une fois.

La vente en une fois avant règlement du litige était une manière de transférer ce litige au successeur mais, selon moi, l'opération est trop spéculative. Il vaut mieux vendre par morceaux.

03.05 Richard Fournaux (MR): Qu'en sera-t-il de la ventilation du produit de ces ventes ?

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Tout va au Fonds d'investissement ferroviaire, le FIF.

L'incident est clos.

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)

04.01 François Bellot (MR) : La clef 60/40 est censée éviter les heurts entre Communautés en matière de répartition géographique des investissements à la SNCB. Dans la pratique, elle peut être contournée par un jeu d'écritures comptables.

Le nouvel administrateur-délégué aurait demandé un rapport sur la question. Qu'en est-il ? Quels

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.

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

03.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De verkoop van Eurostation was afhankelijk van de beslechting van het geschil. Als dat van de baan is, bestaat er geen reden meer om alles in één keer te verkopen.

De verkoop in één keer vóór de regeling van het geschil was een manier om de opvolger er mee op te zadelen maar volgens mij is die verrichting te speculatief. We doen er beter aan per schijf te verkopen.

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

03.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Alles gaat naar het Fonds voor spoorweginfrastructuur, het FSI.

Het incident is gesloten.

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): 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

mécanismes permettent-ils d'éviter ces kunstgrepen te voorkomen?
manœuvres ?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Le traitement comptable est réglé par des instructions spécifiques de la direction Finances et infrastructures, qui veille au respect de la législation comptable.

Ces instructions précisent quand le travail doit être considéré comme de l'entretien ou de l'investissement. Les responsables des travaux sont tenus de respecter cette réglementation.

Réglementairement, les mesures sont donc prises pour éviter ce que vous avez décrit, et qui irait à l'encontre de la répartition entre Communautés. Chaque année, un rapport sur l'exécution du budget d'investissement est rédigé, avec l'indication du degré de respect de cette règle.

Le mécanisme dont vous parlez ne se produit pas à ce qu'il me semble. S'il se produisait, ce serait contraire aux règlements et instructions internes de la SNCB.

04.03 **François Bellot** (MR): Vous n'avez rien dit quant au rapport éventuel du nouvel administrateur-délégué.

04.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Je n'ai pas connaissance d'un tel rapport.

L'incident est clos.

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)**

05.01 **François Bellot** (MR): L'augmentation du trafic voyageurs oblige la SNCB à commander de nouvelles voitures à double étage de type M6. Or, il est apparu que la distribution géographique de ce nouveau matériel favorisait la Flandre plutôt que la Wallonie.

Certains ont indiqué que les besoins de mobilité de la Flandre sont plus importants, ce qui laisse entendre que la Wallonie n'a pas de problème en la matière.

04.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): 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 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): U heeft niet gesproken over het eventuele verslag van de nieuwe gedelegeerd bestuurder.

04.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik heb geen weet van een dergelijk verslag.

Het incident is gesloten.

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): 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.

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

Dès lors, j'aimerais savoir quelle est la répartition actuelle par ligne des voitures M6, sur quelle base elle est effectuée et quels critères objectifs détermineront la mise en service des nouvelles voitures M6 commandées.

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Les voitures M6 sont réparties équitablement sur tout le réseau. Toutes les voitures de la première commande sont livrées. Les lignes où elles circulent sont : Bruxelles-Namur-Luxembourg, Charleroi-Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Mons, Bruxelles-Mouscron, Bruxelles-Gand-Ostende, Bruxelles-Gand-Courtrai, Gand-Bruxelles-Genk.

La répartition a été effectuée en fonction d'éléments tels que les lignes où l'on peut circuler (le gabarit pose encore quelques problèmes), l'importance de la clientèle et des flux concernés, et une répartition équilibrée entre lignes et gares.

Les mêmes critères seront utilisés pour la seconde tranche, sachant que des adaptations techniques doivent permettre de les utiliser plus intensivement.

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

L'incident est clos.

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)**

06.01 **François Bellot (MR)**: La SNCF a annoncé une promotion des liaisons TGV à bas prix, avec l'objectif de concurrencer les compagnies aériennes. Dès le 6 décembre prochain, le TGV Paris-Marseille-Toulon coûtera 19 €. L'initiative française amène à s'interroger sur l'attitude de la SNCB par rapport à ce type de promotion.

La SNCB a-t-elle déjà pris des contacts avec son homologue français pour le trajet Bruxelles-Paris-Marseille ? Des tarifs plus attractifs sont-ils envisageables entre Bruxelles et Londres ou Marseille ? Existe-t-il des possibilités de TGV de nuit vers le sud de la France ?

06.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en*

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

Het incident is gesloten.

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)**: 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 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 **Minister Johan Vande Lanotte (Frans)**: Op

français): Pour le moment, il y a déjà une liaison directe Bruxelles-Marseille via Charles de Gaulle et Marne-la-Vallée-Chessy. Les prix varient en fonction de la destination. Il y a un prix "prems", moins cher, pour lequel un contingentement du nombre de places est prévu. Depuis Bruxelles, cinq liaisons journalières desservent le sud de la France. Ces trains internationaux doivent être rentables et une diminution du prix n'est pas envisagée, à ce jour, ni par la SNCB, ni par la SNCF.

Pour le moment, l'initiative de la SNCF reste pilote. Ce prix diminué ne serait pas applicable pour Bruxelles vers le sud de la France.

Il y a aussi des prix promotionnels pour l'Eurostar. Le passage du tunnel sous la Manche coûtant un montant fixe - et élevé - par voyageur et par trajet, il n'est pas encore possible de diminuer le prix.

En ce qui concerne la circulation de nuit, il y a des conditions. La rentabilité est difficile à atteindre : il faut assez de TGV. On doit aussi pouvoir accéder à l'infrastructure "grande vitesse". Or, l'entretien des lignes n'est possible que pendant la nuit, ce qui fait que les lignes régulières de nuit sont plus difficiles.

06.03 François Bellot (MR): Si la SNCB pouvait faire l'essai avec la SNCF pour un Bruxelles-Marseille, ce serait intéressant pour les voyageurs. Surtout quand on voit le succès de la ligne aérienne Charleroi-Carcassonne.

Si l'on pouvait multiplier ce type de liaisons, on rendrait un bon service.

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Le TGV, c'est le contraire : un prix plus élevé pour aller très vite.

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

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Mais les investissements sont si importants qu'il serait difficile de le faire. Ou alors ils devraient amortir tout l'investissement en une fois comme pertes. Les Pays-Bas aussi commencent à comprendre qu'il peut y avoir un problème de prix. Ryanair ne doit pas investir ainsi, mais chaque fois qu'un TGV passe, l'investissement est énorme. Cela nuit au succès du TGV, pour le moment déficitaire.

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): 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 (Frans): 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 (Frans): 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,

Il faudra un jour amortir l'investissement pour ne pas subir des pertes durant 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 sur l'internalisation ou l'externalisation des coûts.

06.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Mais c'est essentiel. Il faut compter le coût internalisé. Sinon, c'est une entreprise séparée de la SNCB qui ne peut se permettre des déficits.

06.09 François Bellot (MR): Je suppose qu'on fonctionne au coût marginal. Ils couvrent les frais variables et les fixes sont couverts par d'autres activités.

06.10 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Ce n'est pas le cas. C'est différent en France, car les trajets TGV y sont rentables, vu les distances. Le TGV français ne connaît pas les mêmes problèmes que ceux que nous connaissons.

06.11 François Bellot (MR): Pour avoir travaillé trois ans sur le dossier TGV à la SNCF, je peux dire que le taux de rentabilité du TGV Paris-Marseille est de 28%.

06.12 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Ce n'est pas le cas chez nous.

L'incident est clos.

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 en concurrence des envois postaux de plus de 50 grammes" (n° 4080)

07.01 François Bellot (MR): Le 1^{er} janvier 2006, tous les envois adressés de plus de 50 grammes seront mis en concurrence. Or, de gros opérateurs de distribution postale ont pris des contacts avec des entreprises génératrices, par année, de centaines de milliers d'envois de moins de 50 grammes pour leur proposer un système de lestage publicitaire permettant d'atteindre 51 grammes à un coût moindre que celui proposé par La Poste. Quelles mesures La Poste compte-t-elle prendre ?

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 (Frans): 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): 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.

06.10 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): 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.

06.11 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.

06.12 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Bij ons is dat niet zo.

Het incident is gesloten.

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): 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 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 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La Poste est bien informée de l'argumentation commerciale de certains concurrents qui recommandent de gonfler artificiellement le poids du courrier mais elle doute qu'une telle opération soit réaliste. En effet, 83% du courrier administratif pèse moins de 20 grammes, 9% entre 20 et 50 grammes. Par conséquent, franchir la barre des 50 grammes demandera différentes adaptations, comme l'augmentation du volume de papier ou l'adaptation du système informatique, qui entraîneront des coûts supplémentaires.

D'autre part, La Poste belge offre un prix parmi les plus compétitifs d'Europe pour le courrier dont le poids rentre dans la tranche 20-50 grammes et propose des conditions commerciales attractives à ses gros clients qui impriment et mettent sous plis leur courrier administratif selon un schéma de tri permettant à La Poste de diminuer ses coûts.

Elle propose un tarif préférentiel pour les clients de taille moyenne et des tarifs conventionnels pour les très gros clients.

L'ouverture du marché postal est un défi mais cette année le volume de courrier distribué par La Poste est en augmentation ; sa stratégie commerciale est donc pour l'instant un succès.

07.03 François Bellot (MR): Le fait de négocier le prix des envois de moins de 50 grammes est-il compatible avec les règles de gestion ?

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Si La Poste a moins de travail, les prix sont moins élevés !

07.05 François Bellot (MR): Concernant le poids, les entreprises peuvent aussi s'organiser avec de grands générateurs publicitaires par le biais d'ajouts d'envois non-adressés.

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Ils essaient.

07.07 François Bellot (MR): J'en conclus qu'il y a là matière à interprétation !

L'incident est clos.

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): 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 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 (Frans): Als De Post minder werk heeft, zijn ook de prijzen lager!

07.05 François Bellot (MR): Wat het gewicht betreft, kunnen de bedrijven ook samenwerken met grote reclameproducenten, door gebruik te maken van ongeadresseerde bijlagen.

07.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er zijn pogingen in dat verband.

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

Het incident is gesloten.

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): 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 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 (*en néerlandais*): Le nombre d'heures supplémentaires à La Poste s'élève actuellement à 3.857.944, dont 55,6 pour cent ont été accomplies par des néerlandophones et 44,3 pour cent par des francophones, ce qui correspond plus ou moins au rapport linguistique au sein du personnel.

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.

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

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)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): De sociale dialoog binnen De Post staat onder druk, onder meer door de toenemende concurrentie. Personeel en politici vragen informatie om tot een correcte dialoog te kunnen komen.

Wat is het totaal aantal uitstaande overuren? Hoe is de verdeling per taalrol? Hoe evolueert het volume de laatste jaren? Wat is de regeling indien men de overuren niet kan opnemen binnen een bepaald jaar? Hoe is dit gekoppeld aan de eindeloopbaanproblematiek? Hoe zal de massa overuren worden weggewerkt?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er zijn nu 3.857.944 overuren bij De Post. Daarvan nemen de Nederlandstaligen 55,6 procent voor hun rekening, de Franstaligen 44,3 procent. Dit wijkt nauwelijks af van de taalverhouding binnen het personeel.

In november 2000 waren er 4,1 miljoen overuren. Dat aantal verminderde tot 3,875 miljoen nu. Het aantal overuren is dus gedaald, maar het blijft te groot.

Alle inhaalrust die het gevolg is van prestaties tot 31 januari 2000 kan worden aangezuiverd tot eind 2005. Wat niet aangezuiverd is, zal worden uitbetaald. De prestaties na 31 december 2000 en waarvoor geen verplichting bestaat om ze te betalen, kunnen onbepaald in de tijd worden overgedragen.

Bij ambtsneerlegging wegens ziekte, definitieve pensionering, vervroegde pensionering wegens arbeidsongeschiktheid of gezondheidsredenen, vrijwillig ontslag of overlijden kan er worden uitbetaald. Bij vervroegd pensioen kan dat alleen wanneer wordt bewezen dat het opnemen van de inhaalrust werd geweigerd tijdens de tewerkstelling. De door het personeelslid vooropgestelde vertrekdatum kan dan worden verdaagd om de

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.

08.03 **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 ?

08.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): 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.

L'incident est clos.

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'État à La Poste" (n° 4106)**

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 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: (*en néerlandais*): La Poste estime à tort qu'il reste

inhaalrust op te nemen terwijl de volledige bezoldiging wordt behouden.

Overuren kunnen bij De Post worden vermeden door met variabele weekprestaties in plaats van dagprestaties te rekenen. Het hoge absolute cijfer van 3,8 miljoen overuren moet in de specifieke context van De Post worden bekeken. Over die overuren zullen dus ooit CAO-afspraken moeten worden gemaakt en nagekomen.

08.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Er zijn dus geen volledige garanties voor het opnemen van de overuren, waarvan het volume overigens veel te groot is. Bevat het pakket van 3,8 miljoen overuren ook kredieturen?

08.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Men heeft bij De Post steeds geweigerd om de reëel gewerkte uren per week te tellen en de dagen met mindere prestaties in rekening te brengen. Dat zou leiden tot minder overuren, maar werkt misschien contraproductief. Wie nu vlug werkt en vlug terug binnen is na zijn ronde, wordt daarvoor beloond. Het absolute aantal van 3,8 miljoen uren moet dus wat genuanceerd worden.

Het incident is gesloten.

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)**

09.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Als men het beheerscontract van De Post wil respecteren, is het nodig dat de belangrijkste aandeelhouder tijdig geld doorstort.

Hoeveel bedraagt de achterstallige schuld van de overheid, waar situeert die zich en wanneer zal die vereffend zijn? Zal de overheid interesten betalen? Van wanneer dateren de oudste schulden?

09.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De Post gaat er ten onrechte van uit

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 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(*en néerlandais*): 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.

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 néerlandais*): En effet, tant que cette discussion n'est pas close, la recherche d'un partenaire stratégique se révélera impossible.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences de Géoroute et**

dat er nog een grote factuur moet worden betaald.

Een eerste discussie gaat over 6 miljoen euro intresten van de Postcheque en vloeit voort uit het eerste beheerscontract. Dit is een discussie van vóór 1999. Het grootste knelpunt gaat over het tweede beheerscontract. De Post meent dat ze recht heeft op 200 miljoen euro. Het contract bepaalt dat de tegemoetkoming van de Staat maximaal 8,4 miljard per jaar kan zijn. De Post wil het contract naar de geest interpreteren en beschouwt dit niet als een echt maximum, terwijl men uiteraard naar de letter van het contract moet kijken. Er is wel een discussie mogelijk over de periode van een kleine maand tussen de tweede en de derde beheersovereenkomst. Dit gaat over een bedrag van 20 miljoen euro. Volgens sommigen is dit ingecalculeerd in het derde contract, De Post vindt van niet. Ten slotte is er ook nog een kleine discussie over de financiële posten en de datum van inwerkingtreding van betaling.

In de belangrijkste discussie houden de argumenten van De Post geen steek. Overigens houdt men beter geen discussie over intresten, want de storting vorig jaar gebeurde zelfs te vroeg.

09.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Deze discussie draait dus essentieel rond afgesproken sommen en algemene taken en niet over punctuele diensten waardoor de factuur zou oplopen.

09.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De discussie gaat erover dat De Post vindt dat zij meer moet krijgen dan het maximumbedrag omdat de reële kosten hoger zijn. De discussie gaat over het bedrag zelf, niet over intresten.

09.05 **Roel Deseyn** (CD&V): We moeten komen tot duidelijkheid en transparantie, want De Post wordt verzwakt in de zoektocht naar een strategische partner.

09.06 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Inderdaad. Zolang deze discussie loopt, kan men niet zoeken naar een strategische partner.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van**

des nouveaux centres de tri" (n° 4121)

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 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 (*en néerlandais*): 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.

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.

Georoute en de nieuwe sorteercentra" (nr. 4121)

10.01 **Roel Deseyn** (CD&V): De discussie over de sorteercentra is nog niet afgelopen. Hierbij hebben communautaire kwesties een rol gespeeld.

Hoeveel uren zal men besparen per postbode? Welke afspraken zijn er gemaakt over arbeidsplaatsen? Zullen sommige postbodes een verminderde dagtaak hebben? Hoe zit het met gedwongen ontslagen en inkrimpingen? Hoe groot zijn de investeringskosten voor de bouw van de sorteercentra en hoe zal de boeking gebeuren? Kan het compromis over vijf sorteercentra de zaken bemoeilijken tijdens de komende maanden?

10.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De totale kosten van de sorteercentra komen op ongeveer 220 miljoen euro, gespreid over vier jaar.

Aan de bestelling van de centra, ongeveer een jaar geleden, ging een studie vooraf. Ik heb De Post tweemaal gevraagd of zij echt wel vijf centra nodig had. De heer Thijs heeft mij tweemaal verzekerd dat dat wel degelijk het geval was.

De reden is de wijziging van het sorteerconcept. Niet alleen zal per postcode worden gesorteerd, maar ook per ronde. Deze nieuwe logistieke organisatie betekent een verdubbeling van het werk. Drie centra zijn daarvoor onvoldoende.

Het is inderdaad mogelijk dat er meer op parttime basis zal worden gewerkt. Daarover zullen uiteraard vragen rijzen, maar ik vind het te vroeg om uitspraken te doen. Eerst moeten de nieuwe centra worden geïnstalleerd en operationeel zijn. Er zullen zeker gedurende enkele maanden aanpassingsproblemen zijn. Pas dan volgt de tweede fase. Uiteindelijk spreken we over drie tot vier jaar.

Door Georoute is de productiviteit met ongeveer 10 procent gestegen. Op sommige plaatsen zijn er dus postbodes weg, maar op andere plaatsen zijn er bijgekomen.

Wij zijn ervan overtuigd dat de hele hervorming van De Post zonder ontslagen zal gebeuren, ook al zullen er minder jobs zijn. Tijdelijke contracten zal men niet altijd blijven verlengen en in de loop van de volgende jaren gaan heel wat mensen op pensioen.

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

10.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Il est vraiment prématuré de se prononcer à cet égard. 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.

L'incident est clos.

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): 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 (*en néerlandais*): 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 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

10.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Zullen de vijf centra wel volstaan voor het nieuwe concept? Ik denk maar aan de mobiliteitsproblemen doordat de centra buiten de steden komen. Zal de laatst gesorteerde ronde nog op tijd in het kantoor raken? De conceptdiscussie en de invullingsdiscussie zijn volgens mij wat te veel door elkaar gevoerd.

De job van postbode wordt waarschijnlijk een deeltijdse job. De overheid moet daar duidelijk over zijn.

10.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het is echt nog te vroeg voor uitspraken daarover. Als een postbode bijvoorbeeld een ochtendronde en een avondronde zou combineren, werkt hij wel fulltime. Wij bekijken zulke voorstellen.

Het incident is gesloten.

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)**

11.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Over welke vakantiecentra beschikt De Post? Wie is er de feitelijke eigenaar van? Welk kapitaal vertegenwoordigen ze samen en hoe worden ze gefinancierd? Wie zijn de beheerders van de vzw? Is De Post verplicht om voor deze vzw de internationale boekhoudkundige regels voor consolidatie te volgen?

11.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De vzw Sociale Dienst van De Post is de eigenaar van vijf vakantiecentra en één eigendom dat wordt opengesteld voor kindervakanties: één centrum in Wenduine, één in De Panne, *Domain de Ronchinne* en Mariembourg in België en in Frankrijk twee centra in Cavalaire en Sivergues. Samen vertegenwoordigen zij een kapitaal van 12 miljoen euro.

De vijf statutaire medewerkers in de centra worden gefinancierd door De Post, de andere kosten door de vzw Sociale Dienst. In de raad van bestuur van de vzw zetelen drie vertegenwoordigers van directie van De Post en zes vertegenwoordigers van de sociale partners.

Als overheidsbedrijf van publiek recht is De Post

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.

L'incident est clos.

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): 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 (*en néerlandais*): 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, 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): En ce qui me

niet verplicht om de internationale boekhoudkundige regels IAS/IFRS voor consolidatie te volgen. Als De Post NV beslist om de geconsolideerde staten van De Post op te stellen conform IAS/IFRS, dan valt de vzw waarschijnlijk wel onder IAS 27 en moet zij worden opgenomen in de geconsolideerde staten, al kan het definitief worden van het project *IFRIC Draft Amendment D7* een vrijstelling daarvan impliceren. In ieder geval moeten in de toelichting van de jaarrekening wel de nodige verwijzingen worden opgenomen. Strikt juridisch is er echter geen consolidatie.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Zijn er garanties dat de huidige kwaliteit van de dienstverlening niet zal dalen na het aangaan van een partnership? Is daarover iets vastgelegd in onderhandelingsprotocollen?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De keuze van een partner zal afhangen van drie factoren. Ten eerste hangt ze af van het financiële voordeel dat het partnership kan opleveren, waarmee niet wordt bedoeld hoeveel de partner zal betalen aan de Staat, maar hoeveel die partner zal kunnen investeren. Op dit ogenblik zijn de investeringsmogelijkheden van De Post op technologisch vlak immers onvoldoende. Ten tweede wordt er rekening gehouden met de beheersmatige knowhow die de partner kan aanbrengen. Ten derde spelen de mogelijke synergieën een rol. De onderhandelingen zullen pas begin 2005 van start gaan. Het was belangrijk dat De Post eerst uit de rode cijfers raakte alvorens op zoek te gaan naar een partner. In 2004 zal het bedrijf terug een bescheiden winst maken, na drie jaar verlies.

Het beheerscontract biedt garanties voor de openbare dienstverlening. Ik ben overigens wel van mening dat we zullen moeten afstappen van het klassieke postkantoor als enig mogelijk model. Uit een enquête blijkt dat de klantentevredenheid nog te wensen overlaat. Daarom moeten zowel de distributie als het kantorennet beter op de eisen van de hedendaagse klant worden afgestemd.

12.03 Roel Deseyn (CD&V): Wat mij betreft hoeft

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.

L'incident est clos.

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): 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-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 (*en néerlandais*): L'objectif a été fixé à 7 pour cent. 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): J'espère en effet qu'une maladie ne peut constituer un motif de licenciement, ni aujourd'hui, ni à l'avenir.

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*En néerlandais*): 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.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

men niet vast te houden aan het oude model van het postkantoor, maar een ruime aanwezigheid en toegankelijkheid moet wel gegarandeerd blijven. In sommige grote dorpskernen in Vlaanderen is er geen kantoor meer, terwijl men over de taalgrens wel nog kantoren openhoudt in kleine dorpen voor een beperkt publiek. Zo iets zet kwaad bloed. Er moet ook meer aandacht zijn voor de bereikbaarheid van de kantoren met het openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

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

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Het absentéisme bij De Post daalt. Wat zijn de meest recente cijfers? Welke graad van absentéisme wordt eigenlijk nagestreefd? Welke concrete maatregelen wil men daartoe nemen? Zal de minister toestaan dat langdurig afwezige statutaire werknemers ontslagen worden? Volgens het huidige statuut kan dit niet.

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De doelstelling is zeven procent. Het statuut staat inderdaad niet toe om langdurig afwezigen te ontslaan. Er vallen grote regionale verschillen te noteren wat het absentéisme betreft, die deels, maar niet volledig, te verklaren zijn door het aantal overvallen. Er moet meer begeleiding en controle komen om bepaalde misbruiken en slechte gewoontes de wereld uit te helpen. Het is echter niet de bedoeling om het mensen die echt ziek zijn moeilijk te maken.

13.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik hoop inderdaad dat ziekte geen grond voor ontslag kan zijn, nu niet en ook in de toekomst niet.

13.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De vraag is niet of langdurig zieken ontslagen mogen worden, maar wie ervoor gaat betalen. Dit zal aan bod komen tijdens het sociaal overleg.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "le rapport d'efficacité relatif à la distribution d'électricité par BIAC" (n° 4189)

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 pour cent. BIAC enregistre ainsi le plus mauvais score de l'ensemble des intercommunales tout en pratiquant les tarifs les plus élevés.

Comment le ministre explique-t-il cette faible efficacité et ces tarifs élevés ? Quelles en sont les conséquences pour les consommateurs 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 (*en néerlandais*): 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.

Overheidsbedrijven over "het efficiëntierapport inzake elektriciteitsdistributie door BIAC" (nr. 4189)

14.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Uit het eerste efficiëntierapport van de CREG over 2004 blijkt dat de efficiëntie van het distributienet van luchthavenuitbater BIAC, tegelijk eigenaar van het elektriciteitsnet in Zaventem, naar 40 procent is gezakt. BIAC scoort het slechtst van alle intercommunales en is bovendien de duurste.

Hoe verklaart de minister de zwakke efficiëntie en de hoge tarieven? Wat zijn de gevolgen voor consumenten en bedrijven die gebruikmaken van het net van BIAC? Hoeveel meer dan het Belgische gemiddelde betalen zij voor hun elektriciteit? Hoe zal BIAC het probleem aanpakken?

14.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Ik hanteer een ander uitgangspunt dan mevrouw Creyf. BIAC zegt niet de eigenaar of beheerder van het elektriciteitsnet van Zaventem te zijn. De politiek van de luchthavenuitbater heeft dus geen impact op bedrijven of burgers buiten de luchthaven. Die strekt zich wel uit over het grondgebied van Zaventem, Steenokkerzeel en Kortenberg.

Het resultaat van de efficiëntiestudie is laag omdat BIAC efficiëntie niet het belangrijkste vindt, maar wel kwaliteit. Het netwerk van BIAC garandeert onmiddellijke leverbaarheid op elk moment van de dag. De kleinste onderbreking kan immers grote gevolgen hebben voor de activiteiten op de luchthaven. Andere intercommunales hanteren andere, meer aan prijs gebonden criteria. Dat BIAC duurdere maar hoogstaandere kwaliteit wil leveren, is haar zaak, als ze daarmee maar klanten weet aan te spreken.

Uit een kwaliteitsrapport van de CREG over 2003 blijkt trouwens dat het netwerk van BIAC uitstekend beantwoordt aan de gestelde uitdagingen. De kwaliteitscijfers zijn over de hele lijn hoog. De tarieven berekent BIAC op basis van de richtlijnen van de CREG. Hoeveel een bedrijf precies betaalt, hangt af van zijn grootte en vermogen. Particuliere klanten heeft de luchthavenuitbater niet. De kosten worden bovendien elk jaar op kritisch wijze herberekend.

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.

L'incident est clos.

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): 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 contrat.

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 (*en néerlandais*): La législation est limpide. La publicité de l'administration 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.

14.03 **Simonne Creyf** (CD&V): De minister zegt dat BIAC kwaliteit belangrijker vindt dan prijs. Ik vraag me af of dat ook het standpunt is van de bedrijven. Ik kan me niet voorstellen dat die er niet voor zouden te vinden zijn om minder te betalen.

Het incident is gesloten.

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)**

15.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Toen ik via mijn medewerker als gewone burger de reële bezettingscijfers per spoorlijn opvroeg via de website van de NMBS, vroeg het bureau Reizigerstelling me om een motivatie, omdat de prijs van het antwoord daarvan afhangt. Ik verwees daarop naar de openbaarheid van bestuur en deelde mee dat mijn vraag van politieke aard was. De NMBS stelde vervolgens voor om de gegevens via een contract te verstrekken.

Is een contract niet strijdig met de openbaarheid van bestuur van federale overheidsinstellingen? Welke tarieven hanteerde de NMBS totnogtoe bij andere gemotiveerde aanvragen? Zijn de bedragen en de koppeling ervan aan voorwaarden niet strijdig met de artikels 4 en 12 van de wet van 11 april 1994 betreffende openbaarheid van bestuur en met het KB van 30 augustus 1996? Wat is de rechtsgrond van het contract? In hoeveel gevallen en tegen welke prijzen heeft de NMBS al vergoedingen gevraagd voor inlichtingen? Zal de minister erop toezien dat die bedragen worden teruggestort? Kan hij me de recente reële bezettingscijfers per spoorlijn bezorgen?

15.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De wetgeving is duidelijk. Openbaarheid van bestuur betekent dat alle informatie in bestuursdocumenten toegankelijk is. De heer De Groote vroeg echter om bijkomende bestuursdocumenten aan te maken. De NMBS moet inzage geven in alle tellingen waarover ze beschikt, maar het moet geen bijkomende tellingen uitvoeren. Afhankelijk van het gebruik, rekent de NMBS veel of weinig aan voor informatie. Dat is haar volste recht. Als de heer De Groote zijn vraag herschikt, krijgt hij ongetwijfeld een antwoord.

15.03 **Patrick De Groot**e (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 (*en néerlandais*): Il s'agit peut-être de chiffres demandés par une instance qui avait payé...

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

15.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): M. De Groot surestime le nombre de comptages réalisés. Je ne dispose pas du courriel auquel il se réfère. Je soumettrai sa question à qui de droit.

L'incident est clos.

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)**

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 pour cent au plus. Une augmentation générale des tarifs de 4,82 pour cent 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 (*en néerlandais*): Le contrat de gestion autorise une augmentation des tarifs de 3,32 pour cent. Le conseil d'administration souhaite en effet procéder à une augmentation de 4,82 pour cent 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

15.03 **Patrick De Groot**e (N-VA): Uit een mail van de NMBS blijkt dat ze cijfers inzake 2002 in haar bezit heeft, maar dat die niet vrij zijn te verkrijgen.

15.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Misschien betreft het cijfers die waren opgevraagd door een instantie die daarvoor had betaald.

15.05 **Patrick De Groot**e (N-VA): Vindt de minister dan niet dat de NMBS de tellingen zelf moet uitvoeren?

15.06 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De heer De Groot overschat het aantal tellingen dat wordt uitgevoerd. Ik beschik echter niet over de mail waarnaar hij verwijst. Ik zal zijn vraag voorleggen.

Het incident is gesloten.

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)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er doen geruchten de ronde over een verhoging van de treintarieven. Het beheerscontract van 1997 staat slechts verhogingen toe als de gezondheidsindex stijgt met twee indexpunten. Wanneer we de gezondheidsindex van juni 2003 als uitgangspunt nemen kunnen de tarieven maximaal met 3,25 procent stijgen. Is een algemene tariefverhoging van 4,82 procent wel conform het beheerscontract? Gaat het hier om concrete plannen of louter om geruchten?

16.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het beheerscontract staat een tarievenverhoging toe met 3,32 procent. De raad van bestuur wil inderdaad een verhoging met 4,82 procent om meer ruimte te hebben om te investeren in de kwaliteit van de dienstverlening en omdat de productiekosten meer stijgen dan de inflatie.

Ik ben niet geneigd zomaar op de vraag van de NMBS in te gaan. Ik ben er niet van overtuigd dat een tarievenverhoging automatisch tot hogere inkomsten leidt. Vorig jaar werd een gematigde prijsverhoging doorgevoerd. Het aantal reizigers

voyageurs a augmenté de 6 pour cent et les recettes de 8 pour cent.

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.

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.

16.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): 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.

16.05 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.

16.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Cela fait l'objet de discussions.

L'incident est clos.

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): 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

steeg met 6 procent en er waren 8 procent meerinkomsten.

In de regeringsverklaring werd gestipuleerd dat de NMBS meer reizigers en lagere prijzen moet realiseren. Indien de kwaliteit van de dienstverlening verbetert, kan daartegenover wel een beloning staan. We mogen de prijzen echter niet lineair verhogen. Er moet worden gedebatteerd over de wijze waarop het aantal reizigers kan worden verhoogd en de kwaliteit van de dienstverlening kan toenemen.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De NMBS verhoogt de prijzen niet zomaar. Zij moet de verliezen beperken terwijl alle exploitatiekosten stijgen. Ik vrees dat de inkomsten zullen moeten stijgen, betaald door de reizigers of door de Staat.

16.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Of de NMBS kan de kosten beperken. Dat de exploitatiekosten stijgen betekent nog niet dat de prijzen voor de reizigers moeten verhogen. Elke aanzienlijke prijsverhoging veroorzaakt een verlies aan marktaandeel. De NMBS realiseerde de laatste jaren een groter marktaandeel door een gematigd prijsbeleid.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik beweer ook niet dat de tickets duurder moeten worden, maar tegenover een kwaliteitsverbetering kan wel een inspanning van de Staat staan.

16.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Daarover wordt gediscussieerd.

Het incident is gesloten.

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)

17.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Het provinciebestuur, de sociaal-economische partners en de Interregio Brabant-Limburg ondertekenden een visietekst met betrekking tot de spoorlijn Hasselt-Maastricht en de openbaarvervoersontsluiting van de provincie Limburg. De minister beloofde in juni de reactivering van deze spoorlijn en de prioriteiten ter ontsluiting van de

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**, ministre (*en néerlandais*): 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 (*en néerlandais*): Le plan actuel de transport est d'application jusqu'en 2005.

L'incident est clos.

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)

18.01 **André Frédéric** (PS): Une étude de la SNCB, basée uniquement sur la rentabilité, préconise notamment la fermeture des guichets de la gare de Trois-Ponts. Vous m'aviez déjà fait part, à l'occasion d'une précédente question, de l'intention de la SNCB de négocier avec les autorités locales des solutions alternatives. A ce jour, la commune de Trois-Ponts attend toujours des réponses concrètes à ses interpellations.

Au-delà du critère de rentabilité, d'autres éléments doivent être pris en compte. La gare de Trois-Ponts est la seule gare dans une zone rurale très vaste. Elle exerce un rôle essentiel au niveau de la mobilité régionale. Les produits spécifiques délivrés dans cette gare nécessitent une présence en gare.

province te laten onderzoeken. Wat zijn de resultaten?

17.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De investeringsplannen van de NMBS tot 2014 zijn zeer ambitieus en de ontsluiting van Limburg is daarin opgenomen. De verbetering van het openbaar vervoer is daar absoluut noodzakelijk. De lijn Hasselt-Brussel wordt verbeterd tegen 2006 en daarna volgen aanpassingen aan het station van Hasselt zodat betere inrijverbindingen een soort domino-effect ontketenen naar andere lijnen. De verhoging van de snelheid van de IC-lijn Hasselt-Brussel is een absolute prioriteit. De investeringen tot 2014 zijn zeer groot, ze nog vergroten zou niet realistisch zijn.

17.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ik vraag geen extra investeringen op korte termijn, wel op middellange termijn.

17.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het huidige vervoersplan geldt tot 2005.

Het incident is gesloten.

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): 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.

La commune propose de réaliser un partenariat avec les opérateurs touristiques.

Quelles sont les intentions de la SNCB ? Comptez-vous prendre une initiative pour maintenir les services actuels ? Un partenariat de ce type est-il possible ?

18.02 Melchior Wathelet (cdH): Le conseil communal de Trois-Ponts a voté une motion relevant que le projet de suppression des guichets est dommageable au service à la clientèle. La SNCB aurait l'intention de procéder à une consultation des pouvoirs locaux. Est-ce vrai ? On parle de partenariat avec les opérateurs touristiques. Le confirmez-vous ?

18.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La rentabilité n'est pas le seul critère pris en compte.

On essaie de voir si la vente des billets suffit à payer celui qui les vend. Les gares mises sur la liste ne remplissent pas ce critère. On cherche alors d'autres moyens.

En ce qui concerne Trois-Ponts, la SNCB discute de la suppression des guichets mais un agent de la SNCB serait présent sur place chaque jour. Un service humain est donc maintenu mais il est moins « immobile ». La recherche de partenariats est également en cours. C'est une bonne chose d'impliquer les forces vives de la région. Nous sommes ouverts aux propositions. Les services actuels dans les gares ne sont pas maintenus mais la demande de conserver un aspect humain aux gares est rencontrée.

18.04 André Frédéric (PS): Chacun a sa notion de la rentabilité. Vous parlez du maintien d'un agent sur place. Cela me paraît élégant, à condition qu'il ne s'agisse pas là de la transition vers la suppression pure et simple d'une présence humaine.

J'insiste pour que la SNCB fasse une démarche pour rencontrer les forces vives de la région, qui ne voient rien venir.

18.05 Melchior Wathelet (cdH): Evidemment, un élément dommageable est la perte d'emplois à la gare.

Je pense que les forces vives de la région feront

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?

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 (*Frans*): 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.

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

elles-même une démarche vers la SNCB.

L'incident est clos.

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): 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 (*en néerlandais*): 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.

19.03 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.

NMBS zelf zullen benaderen.

Het incident is gesloten.

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)

19.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): Het Gentse stadsbestuur pleit al geruime tijd voor een rechtstreekse treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel. Er zijn voor pendelaars niet altijd gemakkelijke aansluitingen van Gent-Sint-Pieters naar Gent-Dampoort. De NMBS zou bereid zijn om de haalbaarheid van rechtstreekse treinen tijdens de piekuren te onderzoeken, alsook de mogelijke inlassing van extra treinen vanaf december 2006.

Kan men reeds vanaf eind 2005 rechtstreekse piekurentreinen tussen Gent-Dampoort en Brussel inleggen? Waarom ziet de NMBS eventueel pas mogelijkheden vanaf 2006? Waarom duurt de haalbaarheidsstudie twee jaar? Zal de NMBS extra maatregelen nemen om tijdens de werken de bereikbaarheid van het Sint-Pietersstation maximaal te garanderen, indien er geen rechtstreekse verbinding zou komen tussen Gent-Dampoort en Brussel?

19.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Pas in december 2006 komt er een nieuw reizigersplan. Men interpelleert nu reeds over de studies die aan de gang zijn. Een lijn van Gent-Dampoort naar Brussel kan pas als er een rijpad tussen Gent en Brussel wegvalt. Tot 2010 zou een trein van Gent-Dampoort naar Brussel in de plaats komen van een drukke trein van Gent-Sint-Pieters naar Brussel. De NMBS is niet happig om een dergelijke vervanging te doen. Het is cruciaal dat er een derde en vierde spoor komt van Denderleeuw naar Brussel. Een afschaffing van een verbinding vanuit Sint-Pieters bij het nieuwe reizigersplan in december 2006 is eigenlijk enkel een theoretische mogelijkheid.

19.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): Ik begrijp dat het niet gemakkelijk is om een lijn af te schaffen. De Gentenaars zullen tijdens de werken echter liever naar Gent-Dampoort gaan. Ik zou toch willen dat men de impact onderzoekt van de werken op de reizigersaantallen vanuit Gent-Sint-Pieters.

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)

20.01 François-Xavier de Donnea (MR) : Les déclarations gouvernementales relatives au budget 2005 créent des inquiétudes sur l'exécution du RER selon le plan prévu. En effet, d'après certaines informations, sur les 177 millions demandés, la SNCB n'en recevrait que 51 pour son budget d'investissement.

Cela signifie que les travaux du RER, qui ne seraient pas engagés ou techniquement inéluctables pour 2005 seraient retardés. Cet étalement des travaux serait une façon de réaliser des économies à la SNCB. D'après mes informations, à part le tunnel Schuman-Josaphat, aucun autre travail ne serait entamé en 2005. Le RER global risquerait donc de se voir retardé en raison de ce décalage dans le temps.

Dès lors, j'aimerais connaître les investissements faits en 2004 dans le dossier RER, ceux prévus en 2005, compte tenu des décisions budgétaires, et les investissements probables pour 2006.

Quel impact auront ces décisions sur le planning et la mise en œuvre du RER ?

20.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : J'ai déjà essayé d'expliquer la réalité de ce dossier. Ce projet RER est le plus attendu mais aussi celui qui fait l'objet du plus de blocages.

Pour 2004, nous avons versé, en 2003, 51 millions d'euros.

Nous espérons dépenser 30 à 35 millions d'euros cette année. Mais nous sommes confrontés au problème des permis de bâtir. Dans le futur, il y aura peut-être aussi les normes de bruit.

Les travaux pour 2005 s'élèvent à 101 millions d'euros. Restent 20 millions d'euros de l'année passée. Quelque 51 millions sont destinés au fonds, ce qui fait un total de 71 millions.

Le fonds sera augmenté au fur et à mesure que les

Het incident is gesloten.

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): 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 (*Frans*): 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.

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

factures seront honorées.

En cas d'expropriations, la SNCB transmettra les factures. Le gouvernement permet donc d'avancer les fonds pour les travaux réalistes.

Pour la commande du matériel, les fournisseurs ont demandé un délai. Il faudra payer 22 millions à la commande.

Les décisions budgétaires n'auront pas d'impact sur le planning.

Le plan d'investissement prévoit 200 millions d'euros en 2006. Il sera réactualisé, compte tenu de l'avancement des travaux et de l'achat des nouvelles voitures.

20.03 François-Xavier de Donnea (MR): En clair, cela veut dire que tout ce qui est techniquement réalisable sera financé. Et ce qui n'est pas financé n'est pas techniquement réalisable parce que les permis de bâtir ne sont pas délivrés, ou que les entreprises ne sont pas prêtes ...

20.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : En effet, il y a des problèmes au niveau des expropriations.

Il s'agit d'un fonds. Les fonds sont des estimations en début d'année et qui peuvent être augmentés en fonction des recettes.

En décembre 2003, nous avons payé 51 millions d'euros et on en a effectivement dépensé 30. Quand les factures arrivent, on augmente les possibilités du fonds, mais on ne peut donner carte blanche avant les travaux.

La réalisation du RER dans un environnement urbain n'est pas chose aisée. Mais ce n'est pas à cause du gouvernement fédéral.

L'incident est clos.

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)

21.01 Melchior Wathelet (cdH): Pour se conformer à la nouvelle réglementation sur leurs conditions d'agrément, les écoles de conduite sont tenues de disposer d'ici fin 2004 d'un terrain d'entraînement pour les enseignements pratiques. Si ces

factures 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 rytuigen.

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

20.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat klopt. Er zijn inderdaad problemen met betrekking tot de onteigeningen.

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

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.

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

Het incident is gesloten.

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

21.01 Melchior Wathelet (cdH): Teneinde aan de nieuwe regelgeving inzake hun erkenningsvoorwaarden te voldoen, zullen rij scholen vanaf eind 2004 over een oefenterrein voor de praktische opleiding moeten beschikken. Al

obligations se comprennent d'un point de vue pédagogique, elles peuvent aussi poser des difficultés.

C'est ainsi que le terrain d'entraînement doit, réglementairement, se trouver à moins de 20 km du siège de l'auto-école. Cette obligation pose problème en zone urbaine et notamment à Bruxelles où les terrains ne sont pas légion et où l'accessibilité aux heures de pointe n'est pas garantie.

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".

Néanmoins, la mise à disposition de ces espaces semble compromise à cause de l'obligation d'interdire l'accès au terrain à toute personne étrangère à l'enseignement de la conduite. Ce qui exclut les parkings de gares et ceux des supermarchés, sauf en soirée ou le dimanche.

Dès lors, comment le gouvernement entend-il faire appliquer ces dispositions ?

21.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Vous avez convenablement cité la réglementation mais vos exemples ne sont pas bons. Il existe d'autres exemples où il est possible d'utiliser le terrain comme ceux des écoles ou des GB, le dimanche. Il y a aussi les terrains de salles d'expo. Même à Bruxelles, on peut trouver d'autres exemples où la réglementation peut s'exécuter.

En ce qui concerne les 20 km à vol d'oiseau, je puis permettre d'y déroger. Pour le reste, une disposition transitoire accorde aux établissements une période de trois ans pour se mettre en règle.

21.03 Melchior Wathelet (cdH): Mes exemples ne sont pas faux, mais peut-être pas exhaustifs.

Néanmoins, des règles comme celle qui oblige une utilisation exclusive par l'auto-école sont peut-être trop restrictives.

En ce qui concerne les 20 kilomètres, on adopte une règle de principe avec faculté de dérogation si son application n'est pas possible ; dans ce cas, ne doit-on pas se demander si la règle de principe est bonne ou mauvaise ?

is die verplichting vanuit pedagogisch oogpunt aannemelijk, toch kan zij ook problemen doen rijzen.

Volgens de regelgeving moet het oefenterrein zich namelijk op minder dan 20 km van de zetel van de rijschool 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 ontzeggen, 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 (*Frans*): 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 rijscholen een periode van drie jaar hebben om zich aan de nieuwe regelgeving aan te passen.

21.03 Melchior Wathelet (cdH): Mijn voorbeelden zijn niet 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 rijschool 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?

Il a fallu trouver une période de transition car on se rendait compte que l'application de la mesure était impossible.

Plutôt que de travailler ainsi, pour ensuite y déroger ou trouver des périodes de transition et revenir sur ce que l'on a dit, il serait souhaitable d'adopter une position inverse et de trouver un système cohérent et lisible pour les auto-écoles.

L'incident est clos.

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

22.01 Melchior Wathelet (cdH): Selon la circulaire TRA/V du 11 mars 2004, la possibilité de perception immédiate, suite aux infractions graves du 3^{ème} degré, n'est plus ouverte sauf si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence en Belgique.

Comment justifiez-vous cette différence de traitement? Pourquoi seulement pour les infractions graves? N'y a-t-il pas là discrimination?

22.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Cette différence de traitement s'explique par la nécessité d'appliquer une sanction efficace. La Cour européenne de Justice s'est prononcée à ce sujet et a rendu un arrêt par rapport à un régime semblable en Italie.

Une harmonisation comporterait le risque que les contraventions ne soient pas perçues.

S'il y a discrimination c'est pour éviter une discrimination encore plus grande.

Par ailleurs, l'augmentation de 10 euros lors d'une transaction n'est pas automatique.

22.03 Melchior Wathelet (cdH): Il serait peut-être utile alors de le préciser. Pourquoi pénalise-t-on plus nos nationaux que les étrangers?

22.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Nous sommes, par principe, opposés au paiement direct pour une infraction grave du 3^{ème} degré, étant donné l'importance de la faire reconnaître comme infraction grave. Mais, dans un souci d'efficacité, le paiement direct peut être maintenu pour les non-résidents puisqu'ils ne pourraient être poursuivis. Le procureur peut constater qu'un paiement direct est une meilleure solution.

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.

Het incident is gesloten.

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): 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?

22.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): 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?

22.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): In geval van een zware overtreding van de derde graad zijn wij principieel gekant tegen de onmiddellijke inning, net omdat het zo belangrijk is dat die zware overtreding als dusdanig wordt erkend. Met het oog op een grotere doeltreffendheid kan de onmiddellijke inning voor de niet-ingezetenen evenwel worden behouden, vermits zij niet kunnen worden vervolgd. De procureur kan vaststellen dat

L'incident est clos.

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 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 campagne d'information à ce sujet ? Quelles mesures sont prises pour assurer une bonne visibilité des cyclomoteurs ?

de onmiddellijke inning een betere oplossing is.

Het incident is gesloten.

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)

23.01 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK):

Veel jongeren laten hun motorfiets opdrijven of doen dit zelf. Handelaars gaan vaak op de vraag van de jongeren in met het argument "als wij het niet doen, dan gaan ze naar de concurrentie". Het is bij jongeren ook erg in om bromfietsen op allerlei manieren te versieren, waarbij de veiligheid vaak uit het oog wordt verloren. Jongeren die worden betrapt met een opgedreven bromfiets riskeren een ernstige straf, maar in hoeverre is die straf zinvol? Krijgt de politie aanbevelingen voor het optreden tegen dit fenomeen? Welke maatregelen overweegt de minister tegen handelaars die bromfietsen opdrijven? Plant de minister een campagne om jongeren erop te wijzen dat geschilderde lichten en andere versieringen aan hun hippe bromfiets de veiligheid in het gedrang brengen? Moeten de ouders niet meer gesensibiliseerd worden?

Vanaf 1 januari 2005 mogen bromfietsen klasse B niet langer op het fietspad, maar moeten ze op de rijweg rijden. Het winterse tijdstip lijkt mij ongelukkig gekozen. Zou het niet veiliger zijn deze maatregel uit te stellen tot 1 april? Heeft de minister hierover een informatiecampagne gepland? Welke maatregelen worden er genomen om de bromfietzers voldoende zichtbaar te maken?

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 ?

23.02 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 cyclomoteurs. 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 ?

23.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): 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 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

Volgende week is het de Week van de Hoffelijkheid in het Verkeer. Is de minister hiervan op de hoogte en is er een campagne gepland?

De invoering van een nummerplaat voor bromfietsen zou het de politie mogelijk maken efficiënter op te treden tegen fenomenen zoals bromfietsdiefstallen, handtasdiefstallen, roekeloos rijgedrag enz. Overweegt de minister een dergelijke maatregel? Heeft hij al navraag gedaan bij verkeersspecialisten over het nut en de doelmatigheid van de nummerplaat voor bromfietsen?

23.02 Hilde Vautmans (VLD): Nogal wat bromfietsen worden opgedreven maar kunnen niet worden geflitst. Bovendien kunnen gestolen bromfietsen niet worden opgespoord.

Ik weet niet goed of ik ben te vinden voor de invoering van een nummerplaat. Dat zou de administratieve overlast doen toenemen. Misschien is het ook een verdoken vorm van belastingverhoging.

Heeft de minister al overwogen om de verplichte nummerplaat voor bromfietsen opnieuw in te voeren? Heeft hij zich al geïnformeerd over het nut daarvan? Kan worden nagedacht over een andere oplossing, zoals een apart repertorium voor bromfietsen?

23.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De verkeersregels gelden voor iedereen die met een brommer rijdt, ook voor de jeugd. Ik ben er echter niet van overtuigd dat specifieke acties moeten worden gevoerd. Nu al zijn er af en toe acties per politiezone. Ik verwijs naar de verkeersveiligheidsconvenants en -actieplannen.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid verspreidt af en toe brochures inzake het juiste gedrag per vervoersmiddel. Over de bromfiets verscheen het laatste jaar een zestal brochures. Als de kinderen het niet doen, mogen de ouders die documenten natuurlijk lezen.

Ik leg er de nadruk op dat er ook voor de leveranciers van voertuigen bijzondere regels gelden. Bij speciale acties is het aangewezen te onderzoeken wie mededader is geweest bij het opfokken van een bromfiets.

Vanaf 1 januari 2005 zullen bromfietsers inderdaad niet meer op het fietspad mogen rijden in de

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.

23.04 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 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.

23.05 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 ?

23.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Il existe plusieurs infractions particulières. D'un point de vue strictement juridique, une telle personne ne peut toutefois pas être considérée

bebouwde kom. Het BIVV heeft al een brochure klaar met praktische uitleg. Het is logisch dat de bromfietser zich moet bevinden op de plaats waar maximaal 50 kilometer per uur mag worden gereden.

Net als mevrouw Vautmans vind ik dat men overtreders moet kunnen pakken zonder een nummerplaat in te voeren. Van zo een plaat komt er overigens een taks. Er zijn misbruiken, maar de regels mogen niet zo ingrijpend strenger worden gemaakt dat vooral mensen die de oude wetten al naleefden er het slachtoffer van worden. Wel moet de pakkans worden verhoogd. Overtreders moeten nauwlettend worden bewaakt binnen de politiezones. Ze zijn immers snel op te sporen.

23.04 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Net een jaar geleden verloor ik een zoon. Ik vind dat ik de minister vragen moet stellen, ook in naam van anderen die hetzelfde meemaakten.

Wie met de wagen rijdt, moet wel een nummerplaat hebben en kan wel bestraft worden met zware boetes. Ik wil geen betutteling, maar tracht te voorkomen dat kerels die nu zestien zijn op hun achttiende uit een wrak moeten worden geplukt. Ik blijf dus vragen stellen over de problematiek.

Ik heb er geen bezwaar tegen dat bromfietzers op de rijweg moeten rijden, maar het tijdstip is ongelukkig gekozen. Bij regen en slechte verlichting liggen de wegen er erg gevaarlijk bij.

23.05 Hilde Vautmans (VLD): Ik ben blij dat ook de minister vreest voor administratieve overlast bij de invoering van een nummerplaat. De minister vindt een aparte regelgeving echter niet wenselijk. Ik ga uit van de veronderstelling dat de bestaande wetten al worden toegepast. Toch blijven er problemen bestaan. Er moet worden onderzocht of er bijkomende maatregelen kunnen komen.

Is de leverancier van een opgefokte bromfiets strafbaar?

23.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Er zijn verschillende bijzondere overtredingen. Strikt juridisch is echter geen sprake van mededaderschap.

comme un co-auteur.

La sécurité routière est la priorité 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.

L'incident est clos.

23.07 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.

23.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Ma note de politique générale peut déjà être consultée sur mon site internet.

24 Interpellations et questions 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)

24.01 François-Xavier de Donnea (MR): L'épilogue du dossier DHL ne doit pas nous faire oublier la problématique du plan de dispersion. Le conseil des ministres du 3 décembre 2003 avait, déjà, décidé de soumettre le plan Anciaux à une évaluation sur base d'un cadastre du bruit. La nécessité de cette réévaluation a été réaffirmée à maintes reprises. Le Premier ministre l'a répété à l'occasion de la réunion des commissions réunies

In mijn beleidsnota is verkeersveiligheid de hoofdprioriteit. Ik ben er echter van overtuigd dat die veiligheid niet wordt bereikt door voortdurend wetten te wijzigen. Ik ben veeleer geïnteresseerd in rechtshandhaving. Een nummerplaat is nadeliger voor mensen die de regels wel volgen dan dat ze voordelen oplevert inzake de bestrijding van overtredingen. Overtreders zijn trouwens genoegzaam bekend bij de politie van de regio in kwestie. Om de pakkans te verhogen, is het wijs om af en toe bijkomende controles te doen in de buurt van scholen en op drukke plaatsen.

Het incident is gesloten

23.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Op de website van de Kamer is de beleidsnota van de minister nog niet beschikbaar. Hoe komt dat?

De **voorzitter**: De beleidsnota moet nog worden rondgedeeld.

23.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Mijn beleidsnota staat al op mijn website.

24 Interpellaties en 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): 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

du 21 septembre dernier. Il y a à cela plusieurs raisons. La répartition actuelle est inéquitable. Elle ne tient pas compte de la densité de la population survolée et n'est pas fondée sur un réel cadastre du bruit. Par ailleurs, une insécurité est engendrée par le non-respect de certains impératifs découlant de l'impact des normes de vents. Une étude de l'Airport and Aviation Consultancy (AAC), commandée par BIAC, démontre que l'utilisation de la piste 02/20 pose de graves problèmes de sécurité. Or, le plan du ministre Anciaux favorise l'utilisation de cette piste, alors que les autres pistes pourraient être utilisées.

L'étude dénonce, par ailleurs, la complexité du plan et les risques d'erreur humaine qui en résultent. Tous les dimanches, des 747 décollent de la piste 20 dans des conditions telles que celles que déconseille formellement AAC. Or, le 14 octobre, l'un d'eux s'est écrasé à Halifax, dans des conditions pourtant moins défavorables.

On peut aussi se poser la question de l'équité d'un plan de dispersion qui résulte d'une concentration de vols sur l'Oostrand. Sur les trois sonomètres contrôlant les décollages sur l'Oostrand, l'un est en panne, alors qu'il y en a onze sur le Noordrand. Comment, dès lors, contrôler les nuisances?

Pour des raisons de sécurité, il faudrait commencer par se ranger à l'avis de AAC. Vu l'existence de cette étude, s'il y avait un crash, vous risqueriez d'être cité devant des tribunaux correctionnels au motif d'un manque de précaution. Ensuite, sur base d'un véritable cadastre du bruit, il faudra établir un véritable plan de dispersion.

Comptez-vous suivre les recommandations de AAC ? L'étude d'évaluation du plan de dispersion est-elle déjà en cours? Comment? Par qui? - avec seulement trois sonomètres, dont un en panne, d'un côté, et onze de l'autre.

Le gouvernement poursuit-il l'étude sur la création éventuelle d'un second aéroport national? Quid de la position du gouvernement à l'égard de l'interdiction des vols de nuit en Europe?

24.02 Marie Nagy (ECOLO): Quel est le nombre de plaintes traitées par le Service fédéral de médiation de l'aéroport de Bruxelles en 2002, 2003 et 2004 ? Le nombre de consultations du site

bevoegde commissies op 21 september jongstleden. Daar zijn verscheidene redenen voor. 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 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?

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

internet en 2002, 2003 et 2004 ? Pour 2004, le nombre de plaintes, mois par mois ? Le budget de ce service de 2002 à 2005 ? Les crédits engagés en 2002, 2003 et 2004 ?

Quel est le suivi accordé aux plaintes ? Qui rédige les réponses aux plaintes ? D'où le service tient-il sa documentation ? Des instructions sur le contenu des réponses sont-elles données par le ministre ? Le service de médiation participe-t-il à l'évaluation du plan de dispersion ? Est-il membre de la commission sur le permis d'environnement de l'aéroport ? Si non, pourquoi ? Est-il associé à d'autres groupes de travail ? Le service constate-t-il des variations dans le nombre de plaintes en fonction d'événements précis ?

Enfin, une grande différence semble exister entre le nombre de plaintes adressées au service et celles encodées. Certaines associations ont envoyé 20.000 plaintes, mais le nombre de plaintes numérotées dépasse à peine 10.000 !

En réponse à cela, le service a répondu qu'il différencie les numéros de dossiers et les plaintes reçues; toutes les plaintes étaient bien comptabilisées mais on les regroupait avec les autres plaintes provenant d'une même personne. Confirmez-vous cette manière de procéder ?

24.03 Melchior Wathelet (cdH) : Le gouvernement s'était engagé à une répartition plus équitable des nuisances aériennes, en redéfinissant les routes sur base des nuisances réellement ressenties et déterminées par un cadastre du bruit zone par zone.

Cette étude n'a toujours pas été réalisée. Le 4 octobre, vous avez déclaré que ce cadastre était en cours de réalisation et qu'il serait disponible au deuxième trimestre 2005. En outre, le gouvernement s'est engagé à revoir le plan dit "Anciaux", au plus tard pour le 30 septembre 2004. Nous sommes début novembre et nous n'avons rien.

Par quoi est justifié le retard dans la réalisation de ce cadastre, quand on sait que la nécessité d'une telle étude était acquise dès le 7 décembre 2003 ? Pouvez-vous communiquer la liste des sonomètres concernés par cette étude et les dates à partir desquelles ils ont commencé à collecter les données ? Quel organisme sera chargé de

2002, 2003 et 2004 géré ? Wat was het aantal klachten per maand in 2004? Over welke begroting beschikte die dienst vanaf 2002 en welke middelen werden voor 2005 uitgetrokken? 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 "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

dépouillement ? Pouvez-vous nous remettre la liste des experts chargés du travail ainsi que leurs qualifications ? Comment allez-vous procéder pour évaluer le plan actuel ? Comptez-vous l'aménager pour mieux prendre en compte la densité des zones survolées ?

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 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 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Monsieur de Donnea m'a posé des questions qui ne figurent pas dans son projet d'interpellation. Je peux répondre aux questions relatives au cadastre du bruit et à son évaluation. Pour les autres questions, j'ai déjà répondu en précisant notamment que je ne pourrais être en possession d'un cadastre du bruit que vers la mi-2005.

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): Wij hebben gelijk gekregen dat het Brussels Gewest alles zou doen om het spreidingsplan van minister Anciaux onderuit te halen en de geluidsoverlast af te wentelen op de Rand. Minister Anciaux heeft in het verleden erkend dat dit spreidingsplan nog maar een aanzet is. Uit de evaluatie van 6 oktober 2004 blijkt dat na de invoering van het spreidingsplan de Noordrand zowel overdag als 's nachts onevenredig wordt belast wat betreft aantallen en geluidsniveau. De concentratie ligt overigens hoger dan opgegeven is in het spreidingsplan. Nu zal blijken of minister Landuyt bereid is om het spreidingsplan te maximaliseren.

In hoeverre zal men rekening houden met de verplichte infrastructuurwerken uit de milieuvergunning van BIAC? Komt er een plan met verschillende fases? Zal men op de 07R en de 07L ook in omgekeerde richting kunnen landen? Is het juist dat BIAC niet wil betalen voor de aanleg van de taxibaan langs de 25L? Wie zal dan wel betalen? Zal de baan evenwijdig lopen met de 25R? Is het nog altijd de bedoeling om Diegem te vermijden? Heeft dit te maken met het gebruik van de 25L? Hoe zal de spreiding van de nacht- en dagvluchten gebeuren na de uitvoering van de infrastructuurwerken? Wanneer zullen de geharmoniseerde geluidsnormen effectief van toepassing worden? Hoe ver staat het met de privatisering van BIAC? Kan de minister meer uitleg geven over de verkoopscatalogus, de biedingen en de procedure? Blijft het de bedoeling om een deel van de charter- en lijnvluchten van de nacht naar de daguren te verschuiven? Waarom kan dit niet voor al deze vluchten? Kan de minister ons het vonnis van de Brusselse rechtbank bezorgen?

24.05 Minister Renaat Landuyt (Frans): 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 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

Or, un rapport concernant un cadastre de bruit pour la période du 15 avril au 15 juillet 2004 vient de m'être transmis. Je peux vous en remettre une copie, mais c'est assez technique.

Pour le plan de dispersion, je dispose d'un rapport selon lequel le cadastre du bruit virtuel, réalisé par la KUL et sur base duquel nous avons élaboré le plan de dispersion, est assez exact. Nous disposons donc d'une base objective en vue d'une évaluation, et je suis prêt à entamer une procédure d'évaluation.

J'ai l'intention d'inviter mes collègues du gouvernement fédéral, les ministres-présidents et les ministres régionaux concernés à créer un groupe de travail pour voir comment tirer les conclusions des études et procéder à des changements, si nécessaire.

Le nombre de plaintes traitées au service fédéral de médiation est, en 2002, de 1.336 dossiers et, en 2003, de 2.281 dossiers. Pour 2004, nous avons déjà, au 13 octobre, 30.535 dossiers traités.

Le nombre de consultations du site internet est le suivant : fin 2002, 8.357 visites du site ; fin 2003, 31.591 visites (soit 23.234 visites pour 2003, plus celles de 2002). Jusqu'au 30 septembre 2004, cela fait 56.675 visites (soit 25.084 visites pour les neuf premiers mois de 2004).

Les nombres de plaintes mensuelles pour 2004 sont les suivants. 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 ; en juillet, 1.366 plaintes plus 5.033 plaintes automatiques ; en août, 995 plaintes et 4.616 plaintes automatiques ; en septembre, 1.164 plaintes et 5.731 plaintes automatiques et, au 13 octobre, déjà 5.142 plaintes automatiques.

En ce qui concerne le budget de ce service : en 2002, 248.000 euros ; en 2003, 251.000 euros et, en 2004, 255.000 euros. Pour 2005, on prévoit 125.000 euros.

Les crédits engagés correspondent à peu près au budget: pour 2002, 232.540,33 €, pour 2003, 228.462 € et pour 2004 déjà 114.000 € pour le premier trimestre.

Je répondrai maintenant aux huit questions plus

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 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

précises. Premièrement, le système des plaintes fonctionne par mails. Les membres du gouvernement y ont accès, même aux réponses du médiateur.

Deuxièmement, les réponses sont rédigées par les médiateurs, indépendants sur ce point.

Troisièmement, le service cherche lui-même les sources de documentation auprès des gouvernements, des parlements, de BIAC et de Belgocontrol. Une bibliothèque a été constituée. La revue de presse est fournie par Belgocontrol.

Quatrièmement, je n'oserais pas donner des instructions sur le contenu des réponses.

Cinquièmement, il faut faire la différence entre la médiation et l'évaluation qui est la responsabilité politique des gouvernements.

Sixièmement, l'« overlegcommissie Vera Dua » est une institution flamande dans laquelle nous ne sommes pas impliqués.

Ensuite, le service de médiation 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 accepté par moi-même.

Enfin, une forte augmentation des plaintes a été constatée dans le cas très précis de modification du schéma classique d'utilisation des pistes.

On constate une très forte augmentation de tous les types de plaintes lors de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages en fonction des conditions climatiques.

(En néerlandais) 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.

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.

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.

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.

(Nederlands) Op de vraag van de heer Laeremans over de infrastructuurwerken kan ik nog niets antwoorden. Dat zou te voorbarig zijn.

De inwoners van Diegem die worden overvlogen krijgen ingevolge het spreidingsplan momenten van rust. Dat betekent dat de baan 25R niet in gebruik is.

Over de taxibaan langs de baan 25L is nog geen beslissing genomen. Er is dus vanzelfsprekend nog geen financiering.

Het spreidingsplan wordt nageleefd zoals beslist, tenzij afwijkingen door werken of weersomstandigheden noodzakelijk zijn.

De harmonisatie van de geluidsnormen is een gewestelijke bevoegdheid. Ik hoop natuurlijk dat ze er snel komt. De evaluatie moet idealiter leiden tot

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.

(*En français*) Nous avons aujourd'hui un rapport qui nous permet d'évaluer. Cependant, ce débat ne nous aide pas dans notre manière de nous positionner économiquement au niveau international. Il existe des contraintes en ce qui concerne un accord sur la dispersion.

24.06 François-Xavier de Donnea (MR): Votre avantage et votre chance est que vous n'êtes pas brabançon. Il est de l'intérêt de tout le monde de mettre fin aux controverses. Je lirai votre étude avec attention. Je crois que la garantie de la sécurité est un préalable à toute dispersion.

Quelle est votre position au sujet de l'étude faite par le bureau AAC ?

Vous n'avez pas répondu à ma question relative au deuxième aéroport national, qui constituerait, selon le schéma de Washington, une bonne solution. Vous ne nous avez pas dit non plus quelle est la position du gouvernement au sujet de l'interdiction des vols de nuit dans toute l'Europe. Les interdire à Bruxelles seulement, serait évidemment absurde.

24.07 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): L'évaluation que je compte faire portera sur le bruit, amis aussi sur la sécurité, dont le rapport de Belgocontrol m'apprend qu'elle n'est pas mise en cause.

24.08 Marie Nagy (ECOLO): Il subsiste une ambiguïté: les plaintes sont-elles enregistrées en tant que telles, ou le tout est-il globalisé comme dossiers?

24.09 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Le traitement des plaintes ne relève pas de ma responsabilité, mais de l'autonomie du service de médiation.

Il y a toutefois moins de dossiers que de plaintes,

een *spreidingsakkoord* met duidelijke geluidsnormen. De discussies tussen de regeringen zijn nefast voor het economische imago van ons land.

De privatisering van BIAC valt onder de bevoegdheid van de minister van Overheidsbedrijven.

Het overzicht van de charter- en lijnvluchten houdt verband met de inhoud van de evaluatie. Ik verwijs daarvoor naar het geluidskadaster dat ik aan de commissieleden zal uitdelen.

(*Frans*) 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.

24.06 François-Xavier de Donnea (MR): U heeft het 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.

24.07 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): 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.

24.08 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?

24.09 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik ben niet bevoegd voor de klachtenbehandeling. De ombudsdienst doet autonoom zijn werk.

Wel is het zo dat er minder dossiers dan klachten

car les plaintes qui se recoupent sont regroupées au sein d'un même dossier.

24.10 Marie Nagy (ECOLO): Quel est le «suivi» donné aux plaintes par le ministre?

Comment entreront-elles en ligne de compte dans la modification du plan de dispersion?

24.11 Renaat Landuyt, ministre (en français): En général, on distingue les plaintes techniques et les informations d'ordre politique, qui sont liées à l'évaluation.

24.12 Melchior Wathelet (cdH): La manière dont les données ont été recueillies est-elle expliquée dans le rapport: par qui, à l'aide de quels appareils, etc. ?

24.13 Renaat Landuyt, ministre (en français): Je dispose de la liste des endroits où les sonomètres ont été disposés. Je demande la permission de ne pas devoir la lire !

24.14 Melchior Wathelet (cdH): Je souhaiterais en obtenir une copie (*Le ministre distribue la liste aux membres présents*).

24.15 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.

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 BIAC 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 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.

24.16 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): 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

zijn, want klachten die elkaar overlappen worden gebundeld in eenzelfde dossier.

24.10 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?

24.11 Minister Renaat Landuyt (Frans): Algemeen gesproken maakt men een onderscheid tussen twee soorten klachten : de technische en de politiek getinte. Deze laatste houden verband met de evaluatie.

24.12 Melchior Wathelet (cdH): Maakt het verslag gewag van de manier waarop de gegevens verzameld werden (door wie, met welke toestellen, enz.)?

24.13 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik heb een lijst van de plaatsen waar de geluidsmeters werden opgesteld. Vraag me niet ze voor te lezen!

24.14 Melchior Wathelet (cdH): Ik zou er een afschrift van willen (*De minister deelt de lijst uit aan de aanwezige leden*).

24.15 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): We hebben een studie gekregen van een Vlaamse universiteit die volledig in het Engels opgesteld is. Ik hoop dat de minister ervoor zal zorgen dat deze studie zo snel mogelijk toegankelijk wordt gemaakt voor de burgers in een taal die iedereen verstaat.

De minister heeft veel cijfers gegeven, maar hij is niet echt ingegaan op de hete politieke hangijzers. De bestendige deputatie van Vlaams-Brabant verplicht BIAC om binnen de drie jaar infrastructuurwerken uit te voeren. Het is dan ook hoog tijd om conclusies te trekken uit de uitgevoerde studies, maar de minister schijnt de zaken op hun beloop te willen laten. Wat de geluidsnormen betreft, had de vorige minister zich geëngageerd om spoedig een akkoord te bereiken. De minister schuift de verantwoordelijkheid nu volledig door naar de Gewesten. Het is nochtans zijn taak om de Gewesten op één lijn te brengen.

24.16 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik deel niet uw mening dat de federale overheid de leiding moet nemen in verband met aangelegenheden die tot de exclusieve bevoegdheid behoren van de Gewesten. Anderzijds

quant à la possibilité de conclure un accord.

24.17 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.

24.18 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Il est important, pour obtenir un résultat aussi favorable que possible, que la privatisation se déroule dans le calme.

24.19 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.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Bart Laeremans, Mme Frieda Van Themsche et M. 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,
recommande 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."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Luk Van Biesen.

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

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

ben ik niet pessimistisch over de mogelijkheid om een akkoord te bereiken.

24.17 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het is de verantwoordelijkheid van de minister ervoor te zorgen dat het spreidingsplan werkt. Nu vermijden sommige vliegtuigen Brussel omwille van de strenge geluidsnormen.

Ik heb niet goed begrepen wat de minister gezegd heeft over de privatisering van BIAC.

24.18 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Om een zo goed mogelijk resultaat te behalen is het belangrijk dat de privatisering in stilte verloopt.

24.19 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister heeft niet geantwoord op mijn vraag over de charters en de lijnvluchten. Beschikt hij dan niet over voldoende deskundige informatie?

Ik dien een motie in met de vraag om de infrastructuurwerken te betrekken bij de maximale spreiding van de hinder.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Bart Laeremans, mevrouw Frieda Van Themsche en de heer 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."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Luk Van Biesen.

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)

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

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): 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.

25.03 Renaat Landuyt, ministre: (en néerlandais): Des contacts ont été établis avec le Ministre de l'emploi. Nous examinons le texte ensemble.

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.

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, ainsi que de la proposition dans son ensemble. Je n'ai pas encore eu l'occasion de discuter avec M.

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

25.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De Europese commissaris voor Transport de Palacio heeft opnieuw haar voorstel van havenrichtlijn ingediend in de bevoegde commissie van het Europese Parlement en is er ook in geslaagd om het daar goedgekeurd te krijgen. De zelfafhandeling wordt beperkt tot de kustvaart (*short sea shipping*). Struikelblok is de definitie van "kustvaart".

Heeft de minister al overlegd met de Vlaamse minister van Werk, met zijn Europese collega's en met de toekomstige Europese commissaris voor Transport? Welke initiatieven zal hij nemen om meer klaarheid te verkrijgen over de term "kustvaart".

25.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Europees commissaris de Palacio doet een nieuwe poging om de havenrichtlijn door het Europees Parlement te laten goedkeuren. Het begrip *short sea shipping* wordt onderschat. Zo zouden ook verschepingen binnen Europa tot de "kustvaart" gerekend worden. De kustvaart betekent juist een arbeidsintensieve behandeling en daarom dreigt de richtlijn de wet-Major te ondermijnen. Onze partij blijft resoluut gekant tegen de zelfafhandeling.

25.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Er zijn contacten met de minister van Werk. We bekijken de tekst samen.

We willen alle partijen bij het overleg betrekken, zoals de Vlaamse Havencommissie en de Federale Commissie voor Zeehavenbeleid. Al wie nuttige info kan geven, is welkom.

Met kustvaart wordt de *short sea shipping* bedoeld. Dat is in EU-termen het vervoer overzee van goederen en personen tussen havens in het geografisch Europa, of tussen die havens en havens in niet-Europese landen waarvan de kustlijn langs de aan Europa grenzende binnenzeeën loopt. Het gaat dus ook over zeevervoer tussen de Unie en Noorwegen, IJsland en de andere aan de Oostzee, Zwarte Zee en Middellandse Zee grenzende staten. Over de definitie zal, net als over het hele voorstel, nog worden gediscussieerd in de werkgroep van de Transportraad. Ik had nog niet de kans om met de heer Borloo te praten.

Borloo.

25.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre ne s'est-il pas encore concerté avec collègues ?

25.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister praatte nog niet met zijn collega-ministers?

25.05 Renaat Landuyt, ministre (*néerlandais*): Non, mais nous nous y préparons.

25.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Nee, maar we bereiden ons volop voor.

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.

25.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Men mag zich niet te defensief opstellen. Trekken we met alle partijen - de VLD uitgezonderd - aan hetzelfde zeel, dan komen we stukken verder. Kleine wijzigingen en uitzonderingen zullen niet volstaan. In het belang van de havenarbeiders moet de minister het dossier blijven volgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18h.36.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.36 uur.