

**VERSION PROVISOIRE**

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE  
La version définitive, sur papier blanc,  
comprend les annexes et le compte rendu  
analytique bilingue

**VOORLOPIGE VERSIE**

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING  
De definitieve versie, op wit papier, bevat de  
bijlagen en het tweetalige beknopt verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTEGRAL****INTEGRAAL VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**mercredi**

**woensdag**

**14-01-2004**

**14-01-2004**

**Après-midi**

**Namiddag**

*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs.  
Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit  
avant le*

*19-01-2004, à 16 heures*

*au Service du Compte rendu intégral.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@lachambre.be*

*De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien.  
Zij kunnen hun correcties schriftelijk  
meedelen vóór*

*19-01-2004, om 16 uur*

*aan de Dienst Integraal Verslag.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@dekamer.be*

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

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

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

## SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système 'Georoute'" (n° 790)	1
- Mme Hilde Claes au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système georoute à la Poste à Hasselt" (n° 953)	1
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du système Georoute" (n° 918)	1
<i>Orateurs:</i> <b>Hilde Vautmans, Hilde Claes, Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Question de M. Eric Libert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours aux consultants à la SNCB: coûts et missions exactes" (n° 947)	6
<i>Orateurs:</i> <b>Eric Libert, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Question de M. Tony Van Parys au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le prolongement de la ligne 58 Gand-Eeklo jusqu'à Maldegem" (n° 984)	9
<i>Orateurs:</i> <b>Tony Van Parys, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, <b>Eric Libert</b>	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 1039)	10
<i>Orateurs:</i> <b>Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'entreprise de la SNCB" (n° 1163)	11
<i>Orateurs:</i> <b>Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte</b> , 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'avenir des dépôts de conducteurs de trains d'Arlon, de Bertrix et de Jemelle" (n° 1052)	12

## INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van 'Georoute'" (nr. 790)	1
- mevrouw Hilde Claes aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van het georoute systeem bij de Post in Hasselt" (nr. 953)	1
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de implementatie van het Georoute-systeem" (nr. 918)	1
<i>Sprekers:</i> <b>Hilde Vautmans, Hilde Claes, Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Vraag van de heer Eric Libert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inschakelen van consultants bij de NMBS: kosten en precieze opdrachten" (nr. 947)	6
<i>Sprekers:</i> <b>Eric Libert, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Vraag van de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het doortrekken van lijn 58 Gent-Eeklo naar Maldegem" (nr. 984)	9
<i>Sprekers:</i> <b>Tony Van Parys, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, <b>Eric Libert</b>	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 1039)	10
<i>Sprekers:</i> <b>Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ondernemingsplan van de NMBS" (nr. 1163)	11
<i>Sprekers:</i> <b>Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte</b> , 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 toekomst van de stelplaatsen van Aarlen, Bertrix en Jemelle die ook als standplaats dienen voor	12

<i>Orateurs:</i> <b>François Bellot, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	treinbestuurders" (nr. 1052) <i>Sprekers:</i> <b>François Bellot, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'acheminement de charbon par voie ferrée d'Anvers à Creutzwald et les heures de travail des conducteurs de trains" (n° 1053) <i>Orateurs:</i> <b>François Bellot, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorvervoer van steenkool van Antwerpen naar Creutzwald en de rijtijden van de treinbestuurders" (nr. 1053) <i>Sprekers:</i> <b>François Bellot, Johan Vande Lanotte</b> , 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 liaisons ferroviaires en Flandre occidentale" (n° 1128) <i>Orateurs:</i> <b>Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen in West-Vlaanderen" (nr. 1128) <i>Sprekers:</i> <b>Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en péril par B-Cargo des plates-formes intermodales wallonnes" (n° 1131) <i>Orateurs:</i> <b>Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bedreiging die B-Cargo voor de Waalse intermodale platformen inhoudt" (nr. 1131) <i>Sprekers:</i> <b>Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
Questions jointes de	Samengevoegde vragen van
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives d'avenir d'Eurostation, filiale de la SNCB" (n° 1133)	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstperspectieven van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS" (nr. 1133)
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rachat d'Eurostation, filiale de la SNCB" (n° 1195)  <i>Orateurs:</i> <b>Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS" (nr. 1195) <i>Sprekers:</i> <b>Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des trains marchandises Trois-Ponts - Bullange" (n° 1211)  <i>Orateurs:</i> <b>André Frédéric, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het schrappen van de goederentreinen tussen Trois-Ponts en Bullange" (nr. 1211) <i>Sprekers:</i> <b>André Frédéric, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les formules de rechange à l'indicateur des chemins de fer" (n° 1202) <i>Orateurs:</i> <b>Daan Schalck, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de alternatieven van het 'spoorboekje'" (nr. 1202) <i>Sprekers:</i> <b>Daan Schalck, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

<p>Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la panne générale de téléphone dans l'arrondissement de Verviers" (n° 1204)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>André Frédéric, Johan Vande Lanotte</b>, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	24	<p>Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de algemene telefoonstoring in het arrondissement Verviers" (nr. 1204)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>André Frédéric, Johan Vande Lanotte</b>, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	24
<p>Question de Mme Martine Payfa au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux d'infrastructure du RER en Région bruxelloise" (n° 1218)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Martine Payfa, Johan Vande Lanotte</b>, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	25	<p>Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuurwerken voor het GEN in het Brussels Gewest" (nr. 1218)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Martine Payfa, Johan Vande Lanotte</b>, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	25
<p>Question de Mme Anne Barzin à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "l'arrêt 104/2003 du 22 juillet 2003 de la Cour d'arbitrage" (n° 931)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Anne Barzin, Bert Anciaux</b>, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p>	27	<p>Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "het arrest 104/2003 van 22 juli 2003 van het Arbitragehof" (nr. 931)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Anne Barzin, Bert Anciaux</b>, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p>	27
<p>Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet de RER" (n° 1018)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Valérie De Bue, Bert Anciaux</b>, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p>	28	<p>Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het GEN-project" (nr. 1018)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Valérie De Bue, Bert Anciaux</b>, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p>	28
<p>Interpellations et questions jointes de</p> <p>- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences de la suspension du plan Anciaux de répartition spatiale des vols de et vers l'aéroport de Bruxelles national" (n° 159)</p> <p>- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les derniers développements dans le dossier des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de Zaventem" (n° 166)</p> <p>- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la suspension par le Conseil d'Etat de l'accord de dispersion du gouvernement et les conséquences de cette suspension" (n° 169)</p> <p>- Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "les perspectives de délocalisation de certains vols de nuit actuellement opérés au départ de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1071)</p> <p>- M. Eric Libert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les recours à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre 2003 et les déclarations du ministre concernant la délocalisation des vols de nuit de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1106)</p>	29	<p>Samengevoegde interpellaties en vragen van</p> <p>- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gevolgen van de schorsing van het plan Anciaux inzake de spreiding van de vluchten vanuit en naar de nationale luchthaven van Zaventem" (nr. 159)</p> <p>- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe ontwikkelingen in het dossier van de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (nr. 166)</p> <p>- mevrouw Simonne Creyf tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de schorsing van het spreidingsakkoord van de regering door de Raad van State en de gevolgen hiervan" (nr. 169)</p> <p>- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "het mogelijke gebruik van een andere luchthaven dan Brussel-Nationaal voor bepaalde nachtvluchten" (nr. 1071)</p> <p>- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beroepen ingesteld tegen het arrest van het hof van beroep te Brussel van 18 november 2003 en de verklaringen die de minister heeft afgelegd over de overbrenging van de nachtvluchten van Brussel-Nationaal naar een andere luchthaven" (nr. 1106)</p>	29

- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1222)	29	- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1222)	30
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence de politique cohérente et prospective en matière aéroportuaire" (n° 195) <i>Orateurs: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Jacqueline Galant, Eric Libert, Willy Cortois, Joëlle Milquet, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	29	- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van een samenhangend en vooruitziend luchthavenbeleid" (nr. 195) <i>Sprekers: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Jacqueline Galant, Eric Libert, Willy Cortois, Joëlle Milquet, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	30
<i>Motions</i>	44	<i>Moties</i>	44
Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées" (n° 1079) <i>Orateurs: Daan Schalck, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	44	Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten" (nr. 1079) <i>Sprekers: Daan Schalck, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	44
Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'expérience 'low cost' de liaison routière entre Bruxelles et Luxembourg" (n° 1096) <i>Orateurs: André Perpète, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	46	Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het experiment met de 'low cost' wegverbinding tussen Brussel en Luxemburg" (nr. 1096) <i>Sprekers: André Perpète, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	46
Questions jointes de	47	Samengevoegde vragen van	47
- M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation de certaines infractions aux règles de stationnement" (n° 1123)	47	- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen" (nr. 1123)	47
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation des infractions aux règles de stationnement" (n° 1212) <i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Guido De Padt, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	47	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van parkeerovertredingen" (nr. 1212) <i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Guido De Padt, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	47
Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les dimensions maximales des camions" (n° 1124) <i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	49	Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de maximum afmetingen van vrachtwagens" (nr. 1124) <i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	49
Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les motocyclistes dans les embouteillages" (n° 1125) <i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	49	Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "motorrijders in de file" (nr. 1125) <i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	49
Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le placement de caméras automatiques le long	50	Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de vraag van de federale politie om	50

des autoroutes à la demande de la police fédérale" (n° 1189)

*Orateurs:* **Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

fliitspalen te plaatsen op snelwegen" (nr. 1189)

*Sprekers:* **Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté d'exécution relatif à la recatégorisation prévue dans le nouveau Code de la route" (n° 1214)

*Orateurs:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

52

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitvoeringsbesluit over de hercategorisering zoals voorzien in de nieuwe verkeerswet" (nr. 1214)

*Sprekers:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

52

Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'interdiction pour les poids lourds de dépasser par temps de pluie" (n° 1215)

*Orateurs:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

55

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verbod voor vrachtwagens om voorbij te steken bij regenweer" (nr. 1215)

*Sprekers:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

55





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

du

MERCREDI 14 JANVIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 14 JANUARI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis van den Eynde, voorzitter.  
La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Collega's, deze morgen heeft het Bureau van deze commissie vergaderd over de voorranglijst inzake ons wetgevend werk. Ik kom hierop later terug, zodra er meer leden aanwezig zijn.

In elk geval zal deze lijst aan alle leden worden medegedeeld.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Hilde Vautmans** aan de **vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven** over "de invoering van 'Georoute'" (nr. 790)

- mevrouw **Hilde Claes** aan de **vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven** over "de invoering van het georoute systeem bij de Post in Hasselt" (nr. 953)

- mevrouw **Inge Vervotte** aan de **vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven** over "de implementatie van het Georoute-systeem" (nr. 918)

**01** **Questions jointes de**

- Mme **Hilde Vautmans** au **vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques** sur "l'introduction du système 'Georoute'" (n° 790)

- Mme **Hilde Claes** au **vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques** sur "l'introduction du système georoute à la Poste à Hasselt" (n° 953)

- Mme **Inge Vervotte** au **vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques** sur "la mise en oeuvre du système

**Georoute" (n° 918)**

**01.01** **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, door allerlei omstandigheden is mijn vraag achterhaald. Ik had mijn vraag half december ingediend. Ondertussen heeft de pers ons ingelicht over een aantal feiten en oorzaken.

Indien mijn informatie correct is, werden Hasselt en Luik aangeduid als proefsteden voor het invoeren van het Georoute-netwerk. Hierdoor ontstonden tijdens de kerstperiode in Hasselt talrijke problemen. Op een bepaald ogenblik kreeg Het Belang van Limburg zelfs de postkaartjes niet meer toegestuurd waarmee prijzen konden worden weggegeven. Dat is niet het allerbelangrijkste, maar leuk is anders.

Mijnheer de minister, ik wens u terzake een aantal vragen te stellen. Waarom werd Hasselt uitgekozen voor het proefproject? Waarom werd het proefproject niet beter omkaderd?. Het Georoute-systeem zal worden ingevoerd. Ik weet dat het noodzakelijk is. Ik kan me echter niet van de indruk ontdoen dat de invoering ervan niet goed omkaderd is.

Wat zijn volgens u de oorzaken van de achterstand bij De Post in Hasselt. Ondertussen is de achterstand grotendeels weggewerkt.

Zullen nog andere gemeenten als proefproject dienen of zijn de conclusies uit de proefprojecten van Luik en Hasselt voldoende om het Georoute-systeem in andere steden in te voeren zonder de vertragingen die in Hasselt werden veroorzaakt?

Een ander probleem is het ziekteverzuim. Tijdens mijn stage bij De Post heb ik kunnen vaststellen

dat het ziekteverzuim hoog is. Ik las dat het nog steeds hoog is, behalve naar verluidt tijdens de kerst-en nieuwjaarsperiode; dan zou het iets lager zijn. Welke initiatieven plant u om het ziekteverzuim te bestrijden?

Welke initiatieven zult u nemen om de stakingsgolven te beperken? Zonder het Georoute-systeem zorgen de postbodes zelf voor vertraging door te staken.

Last but not least, in welke andere steden zal het Georoute-systeem binnenkort worden ingevoerd?

**01.02 Hilde Claes** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij graag bij die vraag aan, hoewel – zoals mevrouw Vautmans heeft gezegd – de actualiteitswaarde al een beetje is verminderd door een ongelukkige samenloop van omstandigheden waaraan u geen schuld hebt.

De feiten zijn gekend. Op 24 november 2003 werd het georoutesysteem in Hasselt ingevoerd. Hasselt en Luik werden als proefprojecten voor de grote gemeenten aangeduid. Voordien werd het systeem al ingevoerd in de kleine en middelgrote gemeenten. De resultaten daarvan waren gekend. De ervaring had geleerd dat het wat problemen opleverde. Bij de invoering van het georoutesysteem in Hasselt was dat spijtig genoeg niet anders; dat bleek uit de pers. Vermits ik van Hasselt ben, kan ik u ook mijn persoonlijke ervaring geven. Die ervaring leerde mij dat er heel wat problemen waren.

Ik denk dat de directie van De Post de problemen heeft onderschat. Men heeft het systeem ingevoerd in de maand december, de drukste maand van het jaar. Men had kunnen anticiperen door vooraf al in voldoende extra personeel te voorzien. Dat is spijtig genoeg niet gebeurd. Gelukkig is men kunnen terugvallen op de motivatie van het personeel. Er zijn heel wat vrijwilligers gevonden voor weekendwerk, voor extra uren en zelfs voor nachten. Op die manier heeft men de achterstand vandaag volledig kunnen bijwerken. Niettemin heb ik de volgende vragen voor u.

Ten eerste, waarom werd precies Hasselt aangewezen als proefgemeente voor de grote steden?

Ten tweede, waarom werd in Hasselt het proefproject specifiek in de maand december ingevoerd, de drukste maand van het jaar, zonder dat daarvoor in voldoende extra personeel werd voorzien?

Ten derde, welke zijn de oorzaken van de achterstand die in de loop van de maand december bestond? Vandaag is die bijgewerkt, maar in

december was er een zware achterstand. Graag had ik uw visie over de oorzaken daarvan.

Ten vierde, welke maatregelen moeten worden genomen opdat de bestaande problemen kunnen worden opgelost?

Ten vijfde, welke conclusies zult u uit dit dossier trekken? Welke gevolgen zult u eraan verbinden, opdat in andere grote gemeenten deze problemen kunnen worden vermeden?

**01.03 Inge Vervotte** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kan mij alleen maar aansluiten bij de vorige spreeksters.

Dit was destijds een zeer belangrijk thema. Wij hebben daarover al meerdere debatten gevoerd, zelfs al in de plenaire vergadering toen we wel de tijd hadden om erover te discussiëren. Wat mij veel zorgen baart, is het feit dat het bij de modernisering, de vooruitgang en de toekomst van De Post allemaal draait om de Georoute. U heeft dit nog eens benadrukt in uw nieuwjaarsbrief. De toekomst van De Post is daarin helemaal gericht op die Georoute.

Een van de belangrijkste zaken die De Post heeft gezegd met betrekking tot zijn missie, nu en in de toekomst, is dat de klanten mogen vertrouwen en rekenen op De Post. Als men dan op het vlak van de marketing ziet dat er een koppeling komt van de invoering van de Georoute - de publieke opinie krijgt constant te horen dat die Georoute het belangrijkste punt is in heel de hervorming -, maar als men dan ziet wat de implementatie van de Georoute teweegbrengt, dan rijzen daarover toch een aantal vragen.

Dit alles zorgt blijkbaar niet alleen voor onrust bij het personeel maar ook bij de publieke opinie want er zijn een aantal reacties op gekomen. De vraag is wat daarvan de oorzaken zijn volgens de minister. Heeft het inderdaad te maken met de omkadering? Heeft het te maken met het moment waarop het gebeurd is? Wordt er systematisch rekening gehouden met de opmerkingen die van op het terrein worden gemaakt? Hoe gebeurt de evaluatie van het systeem? Hoe gaat de invoering in de toekomst evolueren? Naar aanleiding van het voorbeeld van Hasselt vragen wij ons af hoe de coördinatie en de planning heeft plaatsgevonden. Wij krijgen te horen dat men alles had kunnen voorzien. Waarom werd dit dan niet voorzien? Wat denkt de minister te kunnen doen om inzake de planning van de Georoute deze problemen in de toekomst te vermijden?

**01.04 Minister Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, er zijn in hoofdzaak twee vragen, namelijk over Georoute en over absentisme.

Ik behandel eerst het onderwerp Georoute. Dit zegt ook iets over de commotie die hierover bestaat. Op dit moment zijn ongeveer 150 postkantoren, uitreikingskantoren gereorganiseerd. Er zijn een aantal artikels daarover in de pers verschenen. Als we deze artikels als maatstaf nemen, dan heeft de reorganisatie van die 150 kantoren relatief weinig teweeggebracht. Het was de eerste keer dat men dat deed en dit is dit vrij geruisloos verlopen.

Voor de opslag van de grotere kantoren heeft men beslist dat het Luik en Hasselt waren. Die beslissing gebeurde gemeenschappelijk en in overleg met de vakbonden. In alle eerlijkheid, ik kan u ook niet zeggen waarom het die twee kantoren waren en zij kunnen u dat waarschijnlijk ook niet zeggen. Men moest twee kantoren kiezen uit 35. Het moest één Nederlandstalig en één Franstalig kantoor zijn.

Waarom heeft men die twee kantoren gekozen? Ik vermoed dat men niet het allergrootste kantoor gekozen heeft en niet het kleinste. Als men een ander kantoor had gekozen, dan was het ook de vraag waarom. Ik weet niet wat het criterium daarvoor was. Ik denk dat er niet echt één was. Men heeft daarover waarschijnlijk niet zo heel diep nagedacht. Misschien zijn er wel redenen. Ik ken die ook niet. Het gebeurde in overleg met die twee kantoren. De rest volgt immers nog. Waar men begint is ook niet de belangrijkste vraag. Het is natuurlijk vervelend in het begin. Maar goed, men heeft dat zo afgesproken. Men is begonnen met kleine kantoren. Men heeft daar de problemen vastgesteld. Men heeft daarvoor een remedie gezocht en na enkele keren wist men goed hoe men dat moest oplossen.

Bij de invoering van Georoute in de grote kantoren was er een gok of een optie. Door de invoering van Georoute kwamen er namelijk nogal wat uitreikers vrij. Specifiek in de grotere kantoren heeft men immers een grotere beperking van het aantal postbodes. Het aantal uitreikers dat vrij kwam was veel groter dan in de kleinere kantoren. De uitreikers die "vrij" kwamen kon men gebruiken voor het sorteren.

Het grote probleem bij de invoering van Georoute is geen probleem met de postbodes of met de uitreiking. Dat is slechts een heel klein probleem. Het duurt even, maar het is niet zo verschrikkelijk. Het probleem is dat de post aankomt om – ik zeg maar wat – 4 uur en tegen 6 uur in rondes moet ingedeeld zijn. Dat zijn dus grote pakken. Men neemt die post en men gaat die opdelen in rondes. In de grote kantoren doet men dat ook voor een deel 's nachts. Er ontstaat een automatisme en men ziet dat. Men weet dat de Wetstraat ronde 20 is. Dat is een automatisme. Men gooit dat ook effectief zo. Men heeft verschillende vakjes, men

pakt de post en boef dat gaat daar allemaal in. Elke sorteerder heeft een automatisme ontwikkeld om dat te doen. Een nieuwe sorteerder heeft enkele weken nodig om zich aan te passen, want zijn ritme ligt lager, maar men voelt dat niet.

Noodzakelijkerwijze zegt men nu op een bepaalde dag dat men vanaf nu met de nieuwe rondes werkt. Men kan dat niet anders doen. Met die nieuwe rondes verandert heel de voorsortering. Bijvoorbeeld, iemand krijgt een enveloppe met als adres Wetstraat, in plaats dat hij dat in vakje 20 legt zoals normaal met de Wetstraat, moet hij het vanaf nu in vakje 23 leggen. Dat geldt voor elke brief die in zijn handen komt. Men moet dus dat automatisme kweken. Men dacht dat het zou lukken met de extra mensen die we hebben omdat er een aantal rondes wegvallen, want dat zijn er tamelijk veel. Die berekening is fout gebleken. Men heeft dat onderschat. Het verschil in aanpassing tussen een kantoor met 10, 12 of 15 zones en een kantoor met 50 zones – om dat maar te zeggen – is niet maal 3 of maal 4, maar is veel meer. Men had dat nochtans voorbereid. Men heeft gezien dat het niet genoeg is en men kan het nu beter voorbereiden. Misschien had men het beter kunnen voorbereiden. Dat kan zijn.

Er was ook voorzien in een opleiding. Ik denk niet dat ik lieg wanneer ik zeg dat het enthousiasme over die opleiding niet groot was en dat daartegen zelfs wat weerstand bestond. Dat zal ook wel een beetje meegespeeld hebben. Men heeft dat opgelost door niet alleen de extra capaciteit van postbodes te gebruiken, maar ook door mensen tijdelijk in te zetten.

De belangrijkste lessen die we hieruit kunnen trekken, zijn de volgende. Ten eerste, er zal altijd een achterstand zijn. Wanneer men de Georoute invoert, zal men de eerste weken altijd problemen hebben. Dat kan moeilijk anders. Het is immers een zodanig grote hervorming van alle routes dat het altijd problemen zal geven. Dat is ook het geval bij hervormingsprocessen in eender welk bedrijf. Men weet dat er even problemen zullen zijn. Bij De Post wordt dat natuurlijk breed in de media uitgesmeerd omdat het directe gevolgen voor de klanten heeft. Eender welk bedrijf dat reorganiseert, heeft echter te maken met een aantal problemen in verband met de werking. Men zal dat ook bij De Post niet kunnen vermijden. Men moet niet doen alsof alles van een leien dakje zal lopen; hier en daar zullen er zich nog problemen voordoen.

Door het inzetten van meer interimpersoneel kan men echter effectief zorgen voor een minder grote achterstand. Het inzetten van interimpersoneel kan geleidelijk worden afgebouwd zodra er een routine is.

Ten tweede, men zal de hervorming van de directe

bundels - dat zijn de grote bundels die rechtstreeks worden uitgereikt - en de uitreiking van kranten, die ook erg verandert door de Georoute, ook wat moeten aanpassen.

Dat zijn op dit moment de grote voor de hand liggende conclusies. Op 5 februari is er een evaluatievergadering met de vakbonden, met betrekking tot de twee proefprojecten. Dat was eerder al afgesproken.

Intussen doet men verder. De reorganisatie die aanvang op maandag 12 januari in Beveren en in Brussel 6 en 14 die toch ook vrij grote kantoren zijn, is totnogtoe zonder noemenswaardige problemen verlopen. Dat is dus pas recent begonnen, wat eigenlijk beter is omdat men bij het begin nog over extra personeel beschikt. Dat kost natuurlijk ook wat meer.

U vraagt of het niet beter zou zijn geweest het wat later te hebben gedaan? Er waren tal van redenen om het overal uit te stellen. Op een bepaald moment hebben we beslist de afgesproken planning te volgen. Men is op begonnen op 24 november, maar niet in december. Dat heeft voor wat extra problemen gezorgd die we er volgens mij echter moeten bijnemen. Het belangrijkste was dat alles conform de planning gebeurde.

Ik heb de voorbije weken nogal wat mensen bezocht die nu met of zonder Georoute werken. De tevredenheid over dit nieuwe systeem is vrij groot omdat, en dat wil ik benadrukken, het werk eerlijk wordt verdeeld. Dat was in het verleden niet altijd het geval. Alles hing af van wie goed of niet goed stond met de postmeester of van de stad waar men woonde. Nu is het werk voor iedereen eerlijk verdeeld en dat wordt door betrokkenen geapprecieerd omdat ze voelen dat hun werk op een correcte manier wordt ingeschat. Er zijn nog altijd problemen, maar uit de gesprekken die ik daarover voerde met het personeel op het terrein zelf, blijkt dat dit niet echt als negatief wordt beschouwd.

Het klopt dat er daardoor in een aantal kantoren wel vrij grote beperkingen zullen komen. Er zijn kantoren waar er meer postbodes komen en andere kantoren waar er heel wat minder zullen zijn. Dat zegt echter iets over de verdeling in het verleden.

Verliep de communicatie met betrekking tot de hervorming slecht? Ik denk dat het eigenlijk niet anders kan, maar eenmaal alles voorbij is zal men die twee weken vlug vergeten zijn. Ik denk niet dat het nu zo'n verschrikking is. Precies omwille van het feit dat de inspanningen gelijk verdeeld zijn, vind ik het systeem zo cruciaal.

Het is een correcte manier van werkverdeling. Als men inspanningen vraagt van het personeel, is het

eerste dat de betrokkenen vragen of dat voor iedereen geldt. Dat is ook de enige vraag die men echt nog stelt over de Georoute. Als we met postbodes praten, vragen ze of het overal zal gebeuren en niet alleen bij hen. Dat is de belangrijkste vraag die men over het systeem stelt. Daarom vond ik het belangrijk om dat signaal te geven.

Wat het ziekteverzuim betreft, is ten eerste de controle belangrijk. De controle werd ook opgevoerd via Securis.

Ten tweede, we hebben gezegd dat het probleem van de overvallen en het pensioen ook met het ziekteverzuim te maken heeft. Het aantal mensen dat daardoor gedurende lange tijd afwezig is, is vrij groot.

Ten derde, het bestaande systeem – het is een beetje een taboe – waarbij ziektedagen kunnen worden opgespaard tot net voor het pensioen, maakt het absenteïsme heel groot. Dat betekent dat de laatste twee jaar er heel veel zieken zijn. Die zijn in de cijfers ook opgenomen. Dat is de "pensionitis", die we ook elders hebben gekend. U kent dat. Op zich is het een systeem dat enige vragen oproept. Het heeft immers tot gevolg dat een jong personeelslid bij De Post dat heel erg ziek is – bijvoorbeeld een kankerpatiënt – in de problemen komt omdat hij niet genoeg ziektedagen heeft. Hij is echter wel echt ziek en heeft een ernstig probleem. Hij kan het meemaken dat hij op beschikbaarheid worden geplaatst. Een persoon die minder ziek is kan daarvan gebruik maken.

Ik zal u hier niets wijsmaken. Dat het geen gemakkelijk thema is om te bespreken met de vakbonden, is evident. De Post heeft ervoor gekozen om het thema van het absenteïsme voortdurend te herhalen. Er is ook een bereidheid bij de vakbonden om langzaam iets aan het probleem te doen. Men weet echter ook bij De Post dat de kwestie bruuskere, op een ogenblik dat alles in verandering is, de beste manier is om van de mensen geen medewerking meer te krijgen. We moeten dus een geleidelijke, stap-voor-stappolitic voeren om tot een eerlijk systeem te komen dat ervoor zorgt dat de personeelsleden, wanneer zij ziek zijn, op een correcte manier – misschien beter dan nu het geval is – worden behandeld. We proberen evenwel ook een aantal misbruiken uit te schakelen.

**01.05 Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik hoop enkel dat de invoering van de Georoute zo weinig mogelijk problemen geeft, zowel voor het personeel als voor de mensen die gebruik maken van De Post.

Ik hoop ook – dat mag ik ook begrijpen uit het antwoord van de minister – dat hij het ziekteverzuim op een degelijke manier zal aanpakken en niet zal bruuskeren. Ik zou niet graag opnieuw stakingen meemaken. Er moet echter wel iets aan het systeem veranderen.

**01.06 Hilde Claes** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, bij het begin van uw antwoord stelt u – volgens mij volledig terecht – dat de essentie in dit dossier de vraag is naar de reden van de problemen. U zegt dat de problemen volgens u personeelsgebonden zijn. Ik geloof u, want dat lijkt me de evidentie zelf. Een postbode die gewoon is een ronde te doen, sorteert de post vooraf blindelings. Wanneer de sortering moet worden aangepast, is er een leerproces. Op dat punt stem ik volledig in met uw antwoord.

Waar ik nog enigszins aan twijfel, is de vraag of er altijd per definitie een achterstand moet zijn. Voor dat punt zou ik uw extra-aandacht willen vragen. Ik zou u willen vragen om gewoon op voorhand voldoende extrapersoneel te voorzien, zodat het leerproces kan worden ondervangen.

**01.07 Minister Johan Vande Lanotte**: (...) dat kan worden ingeschakeld, is beperkt door het aantal casiers dat men heeft en door de plaats die men er ter beschikking heeft. De post kan er wel worden gesorteerd en er kan een klein beetje worden uitgebreid. De postlokalen zijn echter ook niet van die aard dat ze tot in het oneindige kunnen worden uitgebreid. Er zijn kantoren waar zelfs bijna niemand extra kan worden ingeschakeld. De inschakeling van extrapersoneel is dus gedeeltelijk beperkt. Ik begrijp het wel. Het enige wat ik zeg, is dat de uitbreiding niet in heel grote proporties kan gebeuren, omdat er gewoon geen plaats voor is.

**01.08 Hilde Claes** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, als ik het goed begrepen heb, ligt het probleem voornamelijk bij het sorteren, met name dat de postbode zelf moet sorteren.

**01.09 Minister Johan Vande Lanotte**: Meestal sorteert de postbode niet. In grote kantoren is er een nachtsorteerploeg die voorsorteert. Die mensen zijn daar zes tot acht uur en houden zich uitsluitend daarmee bezig. Zodra de postbode aankomt helpt een beetje in sommige situaties, of begint hij meteen zijn ronde te organiseren. In de kleine kantoren zijn het de postbodes zelf die sorteren. De post komt toe om 04.00 of 05.00 uur en de postbodes sorteren deze met zijn allen.

Hier gaat het om een specifieke ploeg die beschikt over een bepaalde ruimte en over de nodige bakken waarin de stukken moeten worden gegooid. Zo gaat het letterlijk. De postbode zelf doet daar niet altijd aan mee. Nu heeft men de postbodes aan die

ploegen toegevoegd om hun aantal onvoldoende was. Het aantal sorteerdere is bij wijze van spreken afhankelijk van de bakjes waarin de post terecht komt. Ik weet dat dit laag-bij-de-gronds klinkt, maar er werden bijvoorbeeld ook nieuwe werkposten geïnstalleerd waardoor men veel gemakkelijker kan sorteren.

De voorbije weken bezocht ik twee postkantoren waar men de nieuwe werkposten niet binnen krijgt. Eén ervan is een beschermd monument en men moet een nieuw kantoor openen omdat men de werkpost er niet binnen krijgt. Dat is de realiteit. In het andere kantoor wordt er nog een deel voorgesorteerd en is er geen plaats voor de nieuwe werkpost. Men zal dus nog twee jaar moeten wachten. Het is gemakkelijk te zeggen dat men dit moet veranderen, maar het kost wel afgrijselijk veel.

**01.10 Hilde Claes** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, hieruit kan ik slechts besluiten dat het ik gelukkig ben dat het personeel in Hasselt zeer gemotiveerd is.

**01.11 Minister Johan Vande Lanotte**: Dat is juist.

**01.12 Hilde Claes** (sp.a-spirit): Ik hoop dat de invoering van het systeem in andere gemeenten hetzelfde zal betekenen voor het personeel.

De **voorzitter**: Toch iemand die gelukkig is na het antwoord van de minister te hebben gehoord.

**01.13 Inge Vervotte** (CD&V): Ik ben eigenlijk heel blij met uw antwoord, mijnheer de minister, want een aantal van de zaken die u gezegd hebt, vind ik fundamenteel. U zei dat men het eerst gedaan had voor kleine kantoren. Natuurlijk zijn de effecten in kleine kantoren anders dan in grote kantoren. U hebt ook gezegd: wij hebben daaruit lessen getrokken en wij hebben het dan systematisch opgebouwd – wat ik goed vind. Het is ook normaal dat elke van die situaties een aanpassingsperiode vergt.

Voor mij heeft heel uw antwoord één onderlijn, te weten dat De Post die problemen onderschat heeft. Ik denk dat de kreet rond de invoering van dat systeem is geweest, heel de tijd, zowel bij het personeel als bij de vakbonden: wij zijn niet tegen het systeem zelf maar vooral over de implementatie, over de uitvoering ervan maken wij ons zorgen. Zij vreesden immers vooral dat die onderschat of niet voldoende omkaderd zou worden. Dat vind ik het belangrijkste uit uw antwoord. Ik vind dat u dat ook moet meenemen voor de toekomst. Ik vrees dat het hier gaat over een vertrouwenskloof tussen het personeel en het management. Ik denk dat dit heel veel te maken heeft met weerstanden tegen de invoering van dat systeem, weerstanden die vooral te maken hebben

met het vertrouwen, of vooral met het wantrouwen terzake.

Het is normaal, wanneer men wijzigingen doorvoert, dat dit extra maatregelen vergt. Het is normaal, wanneer men veranderingen doorvoert, dat men de effecten daarvan moet voorzien. Het is normaal, als men veranderingen doorvoert, dat men de effecten ervan bespreekt met het personeel en daar iets mee probeert te doen. Ik heb hier een beetje het gevoel – excuseer mij dat ik het zo zeg – dat men altijd wel een uitleg achteraf heeft, maar het komt er op aan dat men de effecten kan voorzien en dat men daar dan goed mee omgaat.

Ik ben blij dat u nu eigenlijk bevestigd hebt – u zei dat u uw ronde gedaan hebt en dat het personeel u aanraadt het systeem overal in te voeren – dat de mensen geen probleem hebben met het systeem an sich maar vooral met de effecten die het heeft op het terrein bij de implementatie ervan. Ik vind dat u dat zeker en vast moet meenemen. Van alle uitdagingen waar De Post nu voorstaat, weten wij dat de belangrijkste uitdaging is dat er zo weinig mogelijk weerstanden zouden zijn, dat er zoveel mogelijk samenhang en vertrouwen zou zijn tussen het personeel en het management. Ik denk dus dat u deze case goed moet bestuderen voor de toekomst om te kijken hoe weerstanden, die misschien niet noodzakelijk zijn, kunnen worden opgevangen.

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

**02** **Question de M. Eric Libert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours aux consultants à la SNCB: coûts et missions exactes" (n° 947)**

**02** **Vraag van de heer Eric Libert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inschakelen van consultants bij de NMBS: kosten en precieze opdrachten" (nr. 947)**

**02.01** **Eric Libert (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, mon premier souci est de lever toute ambiguïté. Il ne s'agit pas ici, avec cette question, de vous mettre le moins du monde en difficulté. Le but se situe bien ailleurs. Il s'agit de vous demander de vous associer à la mission qui est la mienne en tant que parlementaire, à savoir d'assurer le contrôle de l'affectation des deniers publics.

Je vous avais demandé en séance plénière, monsieur le ministre, ce qu'il fallait penser d'un article du journal Le Soir qui titrait que, dans le courant de l'année 2003 – j'avais indiqué 2004, mais c'était une erreur du journaliste -, la SNCB

allait devoir exposer la somme de 20 millions d'euros, soit 800 millions de francs belges, en règlement des frais de consultance. Et le journaliste de préciser qu'au mois de septembre déjà, la direction de la SNCB reconnaissait avoir dépensé 13 millions d'euros.

Ce qui m'avait particulièrement surpris et interpellé, c'était la déclaration de M. Vinck à ce sujet. Il avait déclaré, je le cite, "L'idéal serait évidemment que nous puissions totalement nous passer de consultants; sur le plan stratégique, je pense que nous sommes à présent outillés pour le faire".

C'est la raison pour laquelle je vous avais demandé pourquoi, et en raison de quel motif aussi soudain qu'inattendu, la SNCB - qui continue à financer des consultants extérieurs à raison de centaines de millions de francs belges - pouvait subitement s'en passer. Le jour où je vous avais posé cette question, vous n'aviez probablement pas eu tout le loisir d'y consacrer la réponse qu'elle méritait. Vous m'aviez répondu, en parlant de M. Vinck: "parce qu'il est convaincu par l'argument que cela doit cesser". Cette réponse, évidemment, n'expliquait pas pourquoi il était convaincu que cette situation devait cesser. C'était cela pourtant l'objet précis de ma question.

J'ai été plus avant dans ma réflexion. Il m'a semblé évident que la raison fondamentale de l'annonce de la décision de M. Vinck était que celui-ci avait considéré que les sommes dont je vous ai parlé avaient été manifestement exposées à mauvais escient et qu'il avait conclu au caractère inutile ou inopportun de ces dépenses - et ce, bien entendu, indépendamment de tout abus éventuel.

J'ai alors entrepris une démarche à la Cour des comptes en usant de mon droit de regard. J'ai ainsi obtenu les bilans et les comptes de résultat de la SNCB - comptes simples et consolidés pour les années 2000, 2001 et 2002; pas évidemment ceux de 2003, puisqu'ils ne sont pas encore bouclés. Et là, monsieur le ministre, j'ai pu effectuer trois constatations.

1. Les frais de consultance se trouvent dans une rubrique n° 61 qui correspond au plan comptable de la SNCB. Malheureusement, cette rubrique 61 est synthétique: elle inclut ces frais, mais en les dépassant - et de loin -, puisqu'elle se trouve sous la rubrique "services et biens divers". C'est ainsi que, quand vous consultez l'année 2002, vous découvrez que les chiffres s'élèvent de manière astronomique à 722,227.577 millions d'euros. J'ai constaté que ces services et biens divers avaient augmenté par rapport à 2001 de 80 millions d'euros, soit de 3,2 milliards BEF.

2. J'ai remarqué également que le compte de régularisation - un genre de compte dont on sait

qu'il occulte régulièrement dans toutes les sociétés les affectations financières - atteignait des sommets incroyables. Pour l'année 2002, nous en sommes à 1,672.480.128 milliards d'euros. Par rapport à 2001, cela représente, pour le compte de régularisation passif, une augmentation de 300 millions d'euros, soit 12 milliards BEF.

3. Il semblerait que, pour l'année 2003, la somme de 20 millions d'euros, qui a été dépensée pour les consultants, ait été dépassée - mais je ne connais pas le montant exact, qui représenterait le double des frais de consultance de l'année précédente. Souvenez-vous, dans votre réponse, vous m'aviez indiqué qu'il était nécessaire de recourir à des consultants externes - et notamment dans le cas du problème d'ABX - ce que je peux, bien entendu, comprendre "in abstracto".

En 2003, la décision de supprimer la division d'ABX pour 2004 était prise. Dès lors, je ne peux comprendre pourquoi les frais de consultance ont pu doubler au cours de la même année.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il est impératif de connaître les ventilations des frais de consultance. Par ailleurs, les consultants sont connus, ce qui est assez curieux. En fait, le plan comptable de la Cour des comptes, qui est une trame devant être suivie dans l'examen des comptes, contient le nom des différents consultants comme s'ils étaient attachés à la SNCB à perpétuelle demeure. Il s'agit de la "Boston Consulting Group", de "PricewaterhouseCoopers", de "Ernst & Young", de "Deloitte & Touche" et de "KPMG".

Le **président**: Je me permets de vous interrompre pour vous demander d'arrondir votre question.

**02.02 Eric Libert (MR)**: J'y arrive monsieur le président.

Monsieur le ministre, reprenons donc les questions que je vous avais posées en plénière et à propos desquelles je souhaiterais vivement obtenir une réponse.

1. Quel est le montant exact des frais de consultance consentis par la SNCB dans le courant de l'année 2003?
2. Quelles sont les firmes extérieures concernées et dans quels domaines précis?
3. Les compétences dévolues à ces sociétés privées extérieures auraient-elles pu être assumées au sein même de la SNCB?
4. Dans l'affirmative, comptez-vous prendre position à l'égard de la direction de la SNCB dans ce dossier?

**02.03 Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, les propos de M.Libert sont très intéressants.

Cependant, je constate que le sujet de la question que j'ai reçue est, précisément, le suivant: "le recours aux consultants à la SNCB: coûts et missions exacts?". Cette question couvre à la fois tout et rien. Maintenant, vous parlez d'une analyse de la Cour des comptes sur trois années. C'est très intéressant. Comment voulez-vous que je réponde de manière adéquate à une question tellement large et vague?

Je suis disposé à vous communiquer toutes les informations nécessaires pour autant que je sache ce que je dois demander. Or, dans ce cas présent, j'ignore ce dont il s'agit. Je possède quelques informations minimales, mais il convient d'être plus précis pour que je sois en mesure de répondre.

A votre question "Pourquoi M.Vinck pense-t-il qu'il aura moins besoin de consultants"? Je réponds qu'il est convaincu de pouvoir réaliser la mission lui-même mais j'ignore pourquoi il en est convaincu. Je suppose qu'à ses yeux, le changement de direction suffit à le rassurer.

Par ailleurs, on avait dit en 2002 que la situation d'ABX allait changer. Cela signifie-t-il qu'en 2003, les consultants ne sont plus nécessaires et que le déficit d'ABX est comblé? Il est évident que cela ne va pas de soi. Pour qu'ABX atteigne une situation d'équilibre en 2004, il fallait faire beaucoup de choses en 2003, ce qui a été le cas. Cela demande beaucoup d'aide que la direction d'ABX, très restreinte au niveau du personnel, ne peut fournir. En effet, 120 sociétés sont liées à ABX. Dès lors, la direction, limitée, n'était pas à même d'en assumer la gestion.

Durant 2003, il y a eu de nombreux coûts de consultance, notamment pour ABX. Même si, en 2004, la décision est prise de s'en séparer, il faut le faire dans des conditions acceptables pour la Commission européenne, pour le personnel, pour la SNCB. Dans le futur, si ABX a un autre statut, les coûts de consulting de la SNCB seront moindres.

Deuxième point spécifique pour 2003: après l'accident de Pérot, toute la procédure de transmission de l'information a été soumise à une analyse critique. Là aussi, on a demandé à un consultant externe d'éventuels éléments nouveaux. J'espère que ce ne sera pas répétitif, dans le sens où c'est lié à une situation dramatique, et espérons-le, exceptionnelle. Je suppose que c'est à cela que M. Vinck s'est référé quand il a déclaré que, dans le futur, il voulait avoir recours le moins possible à des consultants. Je ne peux que

l'approuver.

Je note ce qui s'est passé en 2001 et 2002, mais ce n'est pas de ma responsabilité. En plus, j'ai une question écrite sur les consultants chez Belgacom et j'ai reçu de Belgacom une note juridique indiquant qu'un contrat de gestion impose des obligations, mais les moyens à mettre en œuvre ne ressortent pas du droit de contrôle du ministre de tutelle. Le parlement peut interroger le ministre sur ce qui fait partie de ses responsabilités; étant donné la concurrence, on ne peut pas répondre à une telle question. Il faut savoir que dans une situation concurrentielle comme celle de Belgacom, ils sont très réticents à donner des informations. Je ne sais pas ce que je vais faire de cette réponse, bien construite juridiquement. Mais la SNCB ne se trouve pas dans une situation concurrentielle pour l'instant, sauf pour ABX qui se trouve dans le noyau concurrentiel.

Si vous me posez vos questions par écrit, je vous répondrai dans toute la mesure du possible, mais je pense qu'il faut surtout mettre l'accent sur le futur et faire en sorte qu'on ait recours le moins possible aux consultants, même si un certain nombre de demandes devront néanmoins être faites.

**02.04 Eric Libert (MR):** Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur le fait que ma question était très précise. Elle demande, je cite, "quel est le montant et la ventilation des frais de consultance pour l'année 2003." Il suffirait que vous...

**02.05 Johan Vande Lanotte, ministre:** ... Je n'ai pas reçu cette question ! J'ai reçu un autre texte.

**02.06 Eric Libert (MR):** J'en suis tout à fait surpris. Je ne fais que répéter les questions que je vous ai posées en séance plénière!

Il semble y avoir un malentendu. La question a directement été envoyée en commission par le biais du greffe. Il y a probablement une erreur dans la formulation.

Pour éviter tout quiproquo, monsieur le président, je vous demande de bien vouloir reporter cette question à une prochaine réunion de commission.

Le **président:** Réglementairement elle doit être réintroduite.

**02.07 Eric Libert (MR):** Oui.

Le **président:** Vous avez votre question originale sous la main?

**02.08 Eric Libert (MR):** Oui.

Le **président:** Nous demanderons au service de la photocopier et nous l'inscrirons immédiatement.

**02.09 Eric Libert (MR):** Je vous la donne et je vous remercie.

Le **président:** Cet incident peut être considéré comme clos provisoirement et on réinscrira votre question à l'agenda d'une prochaine réunion de commission.

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

**03 Vraag van de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het doortrekken van lijn 58 Gent-Eeklo naar Maldegem" (nr. 984)**

**03 Question de M. Tony Van Parys au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le prolongement de la ligne 58 Gand-Eeklo jusqu'à Maldegem" (n° 984)**

**03.01 Tony Van Parys (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-premier, ik verontschuldig mij omdat ik u ook met een lokaal probleem lastigval, maar lokale problemen hebben betrekking op mensen die daaraan een groot belang hechten.

Het gaat over een regionaal probleem dat betreffende mobiliteit een grote impact heeft: de zogenaamde lijn 58, die Gent-Dampoort met Eeklo en het Meetjesland verbindt. Het eindstation is Eeklo, maar het traject loopt eigenlijk door tot in Maldegem, waar trouwens het alom bekende – en u wellicht ook niet onbekende – museum van de stoomtrein is gevestigd. Mijnheer de vice-premier, u bent uitgenodigd om bij gelegenheid dat museum even te komen bezoeken. Het verwijst trouwens naar de stoomtrein die destijds door Eeklo naar Maldegem reed.

Jammer genoeg is er van de huidige, moderne treinen geen sprake meer in Maldegem en wordt die treinlijn niet meer doorgetrokken naar Maldegem. Ik wil u de volgende vraag stellen: bestaat de mogelijkheid om het traject van de lijn 58 Gent-Eeklo uit te breiden tot in Maldegem? Ik vraag u dat vanuit de overweging dat er enorm veel pendelaars zijn vanuit het Meetjesland en Maldegem naar Eeklo en Gent, ook kinderen en studenten die school lopen in Eeklo in Gent. Zou, in het kader van een verbeterde afwikkeling van de mobiliteit, de lijn 58 doorgetrokken kunnen worden tot in Maldegem?

**03.02 Minister Johan Vande Lanotte:** Mijnheer de voorzitter, ik vind niet dat men zich moet



verontschuldigen omdat men iets vraagt over een lokaal probleem. Een lokaal probleem is een lokaal probleem, maar het is ook van belang voor de mensen. Men moet natuurlijk wel aanvaarden dat men dat lokaal probleem vanuit de beleidsverantwoordelijkheid op een globale manier benadert.

Onverminderd het belang dat deze stroom pendelaars en schoolgaande jeugd heeft, is er toch wel een zeer grote terughoudendheid bij de NMBS om over te gaan tot het heropenen van vroeger aangesloten, secundaire spoorlijnen. Het is een vrij kostelijke aangelegenheid, dat is ook in het verleden gebleken, waarbij een bijkomende lijn sowieso nooit de kost dekt. Zelfs een zeer interessante lijn is nog altijd deficitair. Op dit moment is er dus geen budgettaire mogelijkheid.

U weet dat de NMBS probeert langzaamaan naar een exploitatie in evenwicht te gaan tegen 2007, 2008 of 2009. De meningen verschillen daarover, dit is nog een voorwerp van discussie, maar in elk geval moeten wij – en liever wat sneller dan trager – komen tot een exploitatie in evenwicht. Op dit moment zou ik valse hoop geven als ik zeg dat de eerste jaren het heropenen van lijnen aan de orde zal zijn. Ik denk dat wij de eerste vier of vijf jaar niet daartoe zullen komen. Wij zullen eerst heel veel inspanningen moeten doen om de bestaande exploitaties op een betere manier te doen voor men opnieuw expansief zal kunnen denken, voor zover men dat zal kunnen, want tegen dan komt al dan niet ook de liberalisering eraan. Dat weten wij nog niet, u weet dat dit bediscussieerd wordt. Ik mag u dus geen echte hoop geven: de eerste jaren zal daaraan niet gewerkt worden.

**03.03 Tony Van Parys (CD&V):** Ik zou er toch bij de vice-premier willen op aandringen dat van zodra er enige budgettaire ruimte zou komen, dit dossier prioritair zou worden bekeken, omwille van het belang voor heel veel pendelaars, studenten en schoolgaande kinderen. Ik begrijp dat er prioriteiten zijn, maar van zodra er enige ruimte is, zou ik toch willen vragen er prioriteit aan te geven.

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

**Le président:** Nous avons à l'ordre du jour une question de M. Libert relative à la sous-représentation du personnel d'origine bruxelloise au sein de la SNCB.

**03.04 Johan Vande Lanotte, ministre:** Monsieur le président, si vous me permettez, pour ne pas créer de malentendu je tiens à préciser que j'ai déjà répondu à cette question - posée en son temps par Mme Lalieux - en long et en large.

**Le président:** J'allais le signaler.

**03.05 Eric Libert (MR):** J'étais à l'origine l'initiateur de la question qui a été reprise ensuite par Mme Lalieux. M. le ministre a répondu, j'ai pris connaissance de sa réponse. Elle m'amène à devoir investiguer davantage. En ce qui me concerne, l'incident est clos pour aujourd'hui.

**Le président:** Les questions n° 1020 et 1021 de M. Jeholet sont reportées.

A l'ordre du jour, nous avons les questions jointes de M. Chastel et de Mme Lalieux, concernant le plan d'investissement de la SNCB – pour M. Chastel – et le plan d'entreprise de la SNCB – pour Mme Lalieux. Ces questions n'auraient jamais dû être jointes. Par conséquent, je donnerai d'abord la parole à M. Chastel pour le point 7 de l'agenda. La question de Mme Lalieux constituera le point 7bis et sera posée après que M. Chastel aura reçu la réponse du ministre.

**04 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 1039)**

**04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 1039)**

**04.01 Olivier Chastel (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, le moins que l'on puisse dire, c'est que le gouvernement wallon, fin décembre, a dénoncé le plan d'investissement fédéral de la SNCB 2004-2007 puisque ce plan ne satisfait pas aux accords passés avec la Région. J'en veux pour preuve les titres des quotidiens des 19 et 20 décembre: "La Wallonie refuse le plan du rail", "Le rail wallon à nouveau pénalisé" ou encore, "Le nouveau gouvernement wallon veut un comité de concertation".

L'accord du comité de concertation fédéral/Région du 22 septembre 2003 précisait, en effet, les priorités de chacun et devoirs respectifs. La Région wallonne définissait, entre autres priorités, le développement du rail wallon, capital pour l'essor social et économique de la Région. Conformément aux dispositions de l'accord, la SNCB annonçait s'engager à la réalisation de ces prérogatives dans son plan d'investissement. Le comité de concertation, en accord avec les besoins de la Région, reconnaissait un investissement de 265,2 millions d'euros à la réalisation de ces objectifs prioritaires. Or, le ministre wallon de tutelle constate, stupéfait, que seulement 100 millions d'euros ont été alloués dans le plan d'investissement de la SNCB, en lieu et place des 265,2 millions reconnus. Le même ministre

reproche à la direction de la SNCB de ne recourir qu'insuffisamment aux mécanismes de préfinancement pour la réalisation des objectifs convenus. Cette légèreté est inacceptable aux yeux du gouvernement wallon.

De surcroît, les Wallons rappellent certains projets passés sous silence dans le plan d'investissement de la SNCB. Parmi ceux-ci, aucun moyen n'est consenti ni à la réalisation de la nouvelle dorsale wallonne ni au raccordement de l'aéroport de Charleroi aux lignes existantes, pour ne parler que d'investissements qui me sont régionalement proches. Contacté par la presse à ce sujet, vous annoncez que le dossier ferait l'objet d'un examen attentif de la part de la SNCB et de vous-même. Je rapporte ici vos propos dont la presse se faisait l'écho, je cite, "si les craintes du gouvernement wallon s'avèrent fondées, je veillerai à ce que les engagements pris soient intégralement respectés".

Monsieur le ministre, par un heureux hasard de calendrier, un important conseil d'administration à la SNCB, relatif au budget d'exploitation 2004, s'est tenu le 19 décembre. Qu'est-il ressorti du dernier conseil d'administration de la SNCB? Les engagements de préfinancement à hauteur de 265,2 millions d'euros, liant la Région wallonne et la SNCB seront-ils respectés? Certains projets écartés du plan d'investissement seront-ils réintroduits? Je crois savoir qu'aujourd'hui même, avait lieu un comité de concertation et qu'un groupe de travail est programmé pour le 22 janvier prochain. Pouvez-vous à tout le moins répondre à ces questions?

**04.02 Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, je ne peux que confirmer l'information. Certains n'ont pas manqué de réagir. Nous avons déjà eu des contacts avec différents ministres de la Région wallonne, ce qui nous donnait à penser que nous étions sur la même longueur d'onde. Ce n'était absolument pas le cas, j'ai lu la presse et j'ai constaté les réactions.

J'estime que la décision du mois de septembre doit être respectée. Dans cette décision, un certain nombre de doutes subsistaient concernant l'objet du préfinancement. Le gouvernement wallon a dit: un montant de préfinancement est prévu mais il est clair qu'on doit pouvoir l'utiliser; on ne va pas décider d'un investissement dans un projet si, après coup, on s'aperçoit que l'accélération de ces travaux n'est pas possible.

Cela veut dire que l'on consacrerait de l'argent à l'accélération de ce projet avant de constater que ce n'est pas possible. On voulait donc avoir toutes les garanties préalables. Ces projets pour lesquels l'étude d'accélération est encore en cours n'étaient

pas véritablement inscrits, ce qui est normal. On a décidé d'un montant et on l'inscrira quand on saura à quoi il sera consacré. Cela n'a donc pas encore été fait, qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet. Par ailleurs, il existe des différences entre ce qui a été accepté et ce qui a fait l'objet d'un accord politique en septembre. J'en ai eu la liste et j'ai demandé ce matin la tenue d'une réunion pour vérifier, point par point, si l'accord est respecté. C'est cela que nous avons convenu. Si l'accord n'est pas respecté, il faut changer. S'il est respecté, on va l'expliquer.

À ce sujet, la Région wallonne a exprimé sa confiance pour la tenue de cette réunion. Pour ma part, j'ai confirmé l'accord politique que j'ai pris. Mais il reste une zone grise dans la destination finale de ces sommes. Comme vous le savez, la question est toujours problématique. On a encore eu droit, il y a deux semaines, à une discussion sur certains passages ayant trait aux faits "environnement", selon lesquels on ne pouvait pas agir comme prévu. Ce sont des matières assez complexes qui doivent encore faire l'objet d'enquêtes et d'examens.

Cependant, je répète encore que je veillerai à l'exécution de l'accord. Quant au contrôle, je n'en déciderai pas seul: nous allons nous réunir avec les Régions pour le mettre sur pied. Les résultats de ce groupe de travail seront respectés comme tels. Je demanderai à tous autour de la table de rester raisonnable mais je ne vois pas pourquoi ils ne le seraient pas.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**05 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan d'entreprise de la SNCB" (n° 1163)**

**05 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ondernemingsplan van de NMBS" (nr. 1163)**

**05.01 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, vous venez de refuser d'avaliser le budget de la SNCB, car selon la presse, celui-ci acterait déjà la suppression de 2.291 emplois et les économies en découlant par rapport à l'année 2003.

Je voudrais souligner pour la énième fois que la direction de la SNCB ne semble pas entendre les messages lancés par son actionnaire principal et ses représentants. En effet, depuis quelques mois maintenant, tant au parlement qu'au gouvernement, le message était clair. L'avenir de cette société, sa modernisation, qui devrait se traduire par un plan

d'entreprise, devait être élaboré dans le cadre d'un dialogue social. Vous l'avez suffisamment répété. Et pour la énième fois, la méthode usitée par le management de l'entreprise ressemble à celle du fait accompli. Les négociations sont dans l'impasse; par conséquent, on impose la réforme par un budget.

Nous tenons toujours le même discours. Nous soutenons le projet de modernisation de l'entreprise et les efforts qu'elle doit déployer pour assainir sa situation et rester opérationnelle. Précisément, vu la hauteur de ces enjeux et de ces défis, nous voulons une approche qui ne soit ni autoritaire ni strictement financière et budgétaire.

Les partenaires sociaux refusent de signer un chèque en blanc à la direction sur le nombre d'emplois à supprimer. Nous comprenons cette attitude. Il faut objectiver ces pertes d'emploi au regard des missions de service public à prester, au regard de la sécurité tant des usagers que des travailleurs, au regard de la qualité du service, etc.

La direction n'a, jusqu'à ce jour, pas présenté de plan détaillé et objectif. Votre décision n'aura pas de conséquences sur la gestion quotidienne de l'entreprise, mais elle servira peut-être d'électrochoc pour ramener l'ensemble des partenaires autour de la table.

Monsieur le ministre, comment la SNCB explique-t-elle l'impasse dans laquelle se trouve aujourd'hui le dialogue social? Quelle est votre marge de manœuvre pour accélérer l'adoption de ce plan d'entreprise, qui commence à ressembler au monstre du Loch Ness? Voilà maintenant plus d'un an et demi que nous l'attendons. Si cette situation de blocage devait persister, quelles seraient les conséquences pour les négociations et l'adoption du contrat de gestion qui définit les missions de service public que l'Etat entend voir prester par l'entreprise?

**05.02 Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, madame, le problème du budget 2004 est suffisamment clair. J'ai estimé qu'il était quelque peu prématuré de fixer le budget 2004 au moment où nous espérons pouvoir conclure un accord social dans les meilleurs délais. Je pensais que cette décision allait être considérée par les organisations syndicales comme un fait accompli. Même si techniquement, il ne s'agit que d'une proposition, elle a été ressentie comme un problème. Cela ne vise nullement le contenu, lequel fait l'objet de négociations autonomes entre la SNCB – donc la direction – et les syndicats.

Là où je me dois d'intervenir, c'est au niveau de la structure. Nous avons déjà eu quelques discussions en la matière. Je ne peux prétendre

que la situation évolue très rapidement ni qu'elle présente des blocages. Dans les jours à venir, je tenterai de voir plus clair sur cette question intimement liée à la discussion du plan social. Je ne pense pas qu'il soit possible d'avoir encore un accord sur l'un sans avoir un accord sur l'autre?

La direction a quand même élaboré un plan détaillé et objectif en ce sens qu'il a été demandé à l'ensemble des directions de formuler leurs points de vue. Il a été transmis aux syndicats. Cela ne signifie pas que ces derniers doivent absolument l'approuver, mais ce plan existe et c'est sur cette base que nous entamons les négociations.

Il est important que les négociations avancent correctement, mais on ne peut rien forcer. Entre-temps, il existe un budget qu'on pourrait qualifier de temporaire.

Il est probable que la direction proposera différentes options car il est nécessaire de continuer à travailler sans préjugé. Lors du prochain conseil, la direction émettra certainement des propositions de budget, même si un budget ne présage rien du futur. Mais je ne suis sûr de rien quant à la méthode qu'ils choisiront.

Le contrat de gestion ne peut évidemment prendre cours qu'après établissement du contrat d'entreprise. D'après moi, dans les jours qui viennent, nous devrions être en mesure de conclure un accord social. D'ailleurs, à un moment donné, si le désaccord subsiste, il faudra bien prendre une décision, même à contre-cœur. Mais nous n'en sommes certainement pas là et, d'après moi, on peut continuer à discuter. Il y a eu des progrès, certains points sont beaucoup plus clairs.

Il faudra bientôt décider parce que, lors de négociations, tous les arguments possibles sont finalement arrivés sur la table; nous en sommes presque arrivés à ce stade. J'espère donc que les discussions s'achèveront dans les semaines qui viennent.

**05.03 Karine Lalieux (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète. J'ajouterai simplement qu'il ne m'appartient pas de donner des messages à la direction. J'estime cependant qu'elle ferait bien de suivre un peu ce qui lui est demandé. En effet, un contrat de gestion est important pour déterminer ce qu'on attend de l'entreprise, notamment toutes les missions de service public.

J'espère donc que, dans un proche avenir, nous disposerons de ce plan d'entreprise et que le dialogue social pourra se poursuivre avec une vision claire sur la restructuration des emplois.

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

**06** Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des dépôts de conducteurs de trains d'Arlon, de Bertrix et de Jemelle" (n° 1052)

**06** Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de stelplaatsen van Aarlen, Bertrix en Jemelle die ook als standplaats dienen voor treinbestuurders" (nr. 1052)

**06.01** François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, à la suite de l'ouverture de la ligne Athus-Meuse, une réorganisation des dépôts de conducteurs est pressentie par la SNCB. Je voudrais donc vous poser deux questions liées à cette réorganisation ainsi que deux questions d'ordre général.

Monsieur le ministre, pouvez-vous détailler les intentions de la SNCB quant à l'avenir des dépôts de conducteurs de Arlon, Bertrix et Jemelle?

Compte tenu de la prise en charge de plus en plus importante de B-Cargo pour le transport de marchandises, y aura-t-il éclatement des dépôts de conducteurs entre l'activité voyageurs et l'activité de B-Cargo? Quelle sera l'évolution pour chaque dépôt?

De manière globale, quel est le nombre de trains et d'heures assurées par des conducteurs étrangers sur le réseau belge, tant dans le secteur marchandises que dans le secteur voyageurs?

Qui est détenteur et propriétaire des licences de transport affectées individuellement aux conducteurs? Est-ce le conducteur du train ou la compagnie des chemins de fer qui emploie le conducteur?

**06.02** Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, pour l'heure, il n'existe pas de plan de réorganisation des trois dépôts que vous venez de citer.

Un éventuel plan de réorganisation dépendra principalement de deux éléments: comment va se développer le trafic marchandises sur la ligne Athus-Meuse et, plus globalement, le nouveau plan de transports de B-Cargo?

En ce qui concerne l'évolution du trafic, en principe, le trafic marchandises sur la ligne 162 diminuera, à l'exception du trafic purement local. Cette ligne est donc appelée à être beaucoup moins utilisée pour le trafic de marchandises.

Le deuxième élément est toute l'évolution du développement de volumes sur le corridor vers Bâle et l'Italie en vertu de l'amélioration de la qualité liée à l'accroissement de capacité en matière de trafic marchandises. Autrement dit, quel sera le volume? C'est cet élément qui aura bien entendu une influence importante.

J'en viens au nouveau plan de transports B-Cargo. Ce dernier est établi tous les dix ans et donne lieu à une évaluation du statut des gares, des raccordements et des dessertes. Un premier projet de plan de transports sera disponible en juillet. Il aura, bien entendu, une influence sur la détermination optimale des dépôts. De toute façon, il faut noter que le dépôt de Jemelle est peu concerné par des activités marchandises. C'est surtout à Arlon et Bertrix que ces activités sont très importantes.

La réorganisation des services marchandises et notamment la gestion des moyens de production nécessaires, fait également l'objet des négociations sur le nouveau plan de l'entreprise dont a parlé Mme Lalieux. Cet élément aura également un impact sur la globalité des activités et donc sur les différents dépôts, ce dernier point relevant du plan social.

En ce qui concerne le nombre de trains et le nombre d'heures assurées par les conducteurs étrangers sur le réseau belge, la SNCB m'a fait savoir qu'elle ne dispose pas de données précises quant au temps passé par les conducteurs étrangers sur le réseau belge, mais de parcours kilométriques. En l'état actuel, les conducteurs étrangers effectuent 4 millions de kilomètres par an sur le réseau de la SNCB: 0,9 million pour le service marchandises et 3,1 millions pour le service voyageurs.

Toutefois, ces chiffres fluctuent sensiblement selon les périodes concernées: changement d'horaires, trains facultatifs ou spéciaux, évolution des contrats.

En ce qui concerne la propriété des licences, c'est la SNCB qui en est titulaire. Elle délivre individuellement les certificats d'aptitude, qui sont appelés brevets, aux conducteurs qui appartiennent à son personnel. C'est elle qui finance leur formation. Le brevet est lié au contrat de travail. Et, donc, la SNCB est propriétaire des licences.

J'ajoute qu'il s'agit de la situation actuelle. Je ne suis pas complètement convaincu que, dans vingt ans, ce sera encore la même chose.

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

**07** Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'acheminement de charbon par voie ferrée d'Anvers à Creutzwald et les heures de travail des conducteurs de trains" (n° 1053)

**07** Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorvervoer van steenkool van Antwerpen naar Creutzwald en de rijtijden van de treinbestuurders" (nr. 1053)

**07.01** François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour des raisons liées à la qualité et aux coûts d'approvisionnement je suppose, la centrale thermique Emile Huchet à Carling, Creutzwald, en France a décidé de confier son transport à IFB. Ainsi donc, le charbon est dorénavant approvisionné par Anvers et non plus par Dunkerque. Creutzwald est situé en Lorraine, à proximité de Forbach.

Le charbon est donc acheminé en bateau jusqu'à Anvers puis, ensuite, par voie ferrée jusqu'à la centrale thermique. Comment cela se passe-t-il concrètement? Les convois quittent le port d'Anvers avec, à leur bord, un conducteur dépendant soit du dépôt d'Anvers, soit du dépôt de Louvain et ces trains sont acheminés jusqu'au dépôt de Bertrix sur la ligne Athus-Meuse. Là, les trains sont pris en charge par des conducteurs du dépôt pour les acheminer à Creutzwald parce que les conducteurs venus d'Anvers ou de Louvain ont atteint la limite des heures qu'ils pouvaient prester sur la ligne.

De manière à aménager des temps de conduite conformes aux dispositions réglementaires, les conducteurs ayant pris le train en charge à Bertrix ne peuvent assurer le retour complet dans la plage horaire des 8 heures avec un temps de repos de 14 heures. C'est la raison pour laquelle un changement de conducteur doit être assuré au retour dès la gare de Thionville.

Différentes solutions existaient: soit le conducteur parti de Bertrix, qui a été jusqu'à Creutzwald et s'est arrêté à Thionville, dort sur place à l'hôtel avec une prime de 2,5 euros à l'heure et reprend son service le lendemain quand les 14 heures sont écoulées; soit on assure le retour de ce conducteur à 18 heures vers la Belgique et à 3 heures du matin, on prend un conducteur "frais" pour le conduire à Thionville. Ce qui nous donne deux déplacements en taxi entre Bertrix et Thionville.

Apparemment, c'est cette deuxième solution qui a été adoptée. Elle entraîne à la fois des coûts de transfert en voiture entre Bertrix et Thionville et la consommation d'heures de travail pendant le transfert des conducteurs entre les deux villes.

Cette solution paraît et plus coûteuse et consommatrice d'heures de travail des conducteurs.

M. le ministre peut-il nous faire savoir pour quelles raisons la seconde solution aurait été choisie alors que la première était, d'une part, préférée par le personnel et, d'autre part, moins coûteuse pour la SNCB.

**07.02** Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, les trains entre Anvers et Creutzwald ont circulé les 17, 18, 19, 20 et 22 décembre 2003. Cette circulation des trains a repris le 5 janvier 2004.

Il s'agit d'un tout nouveau service, d'un nouveau contrat. La solution "B", c'est-à-dire le retour du conducteur en taxi de Thionville vers Bertrix, est très provisoire. Cette solution avait été prise par facilité d'organisation. Actuellement, la SNCB et ses partenaires français examinent quelles solutions alternatives pourraient être mises en œuvre dans les prochaines semaines.

Ces solutions seront définies sur base des possibilités opérationnelles, à savoir la disponibilité du personnel et du matériel et aussi du coût.

Vous avez raison de dire qu'il existe peut-être de meilleures solutions, mais cela doit faire l'objet d'une discussion avec les autorités françaises, qui aura lieu dans les semaines à venir. En outre, je répète qu'il s'agit d'un nouveau – et d'ailleurs bon – contrat qu'ils sont parvenus à obtenir.

**07.03** François Bellot (MR): J'ai appris qu'il s'agissait d'un contrat très important qui échappait aux transporteurs français. Apparemment, les conducteurs français du dépôt de Thionville sont prêts à faire un blocage si les conducteurs belges continuent à conduire les trains de ces charbons sur le territoire français.

Dès lors, à mes yeux, cette négociation ne sera pas aisée. Cependant, dès l'instant où une compagnie remporte un contrat, elle doit en recueillir le bénéfice tout le long du parcours. De même, si la SNCF remportait un autre contrat, la SNCB devrait s'y plier, comme c'est le cas pour le TGV.

Je suppose que les négociations après seront poursuivies.

J'ai bien noté que la solution, actuellement opérationnelle et mise en place, est provisoire.

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

De **voorzitter**: Normaal gezien volgt nu een vraag van de heer Verherstraeten maar hij heeft gevraagd die naar wat later te verschuiven, maar wel voor 16 uur. Wij doen dat dus en geven eerst het woord aan de heer Deseyn voor zijn vraag.

**08** **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen in West-Vlaanderen" (nr. 1128)**

**08** **Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les liaisons ferroviaires en Flandre occidentale" (n° 1128)**

**08.01** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de vice-eerste minister, ik wil u het probleem voorleggen van de treinverbindingen in West Vlaanderen. Ik neem aan dat u daar als West-Vlaming toch een beetje gevoelig voor bent. Over die problematiek bent u ongetwijfeld al aangesproken omdat er heel wat mensen mee worden geconfronteerd in onze provincie.

Mensen die sporen van het noorden naar het zuidwesten, van de regio Brugge naar de regio leper-Wervik, worden geconfronteerd met eigenlijk onaanvaardbare reistijden. In de ochtendspits kunnen die gemakkelijk 1 uur 50 minuten bedragen – stel je voor – voor de afstand tussen leper en Brugge. Die afstand kan men toch in 50 minuten of in een klein uurtje met de wagen doen. Met de trein doet men er meer dan dubbel zo lang over.

Gezien het toch de ambitie van de regering was eindelijk de mobiliteit een stukje te verbeteren – daarbij was een belangrijk uitgangspunt dat men als een van de grote prioriteiten de kwaliteit van het spoorverkeer zou verhogen en het beter toegankelijk zou maken – denk ik dat wij absoluut aandacht moeten hebben voor dat probleem. In het verleden werden daarvoor technische argumenten ingeroepen maar ik denk dat wij met zijn allen, de NMBS in de eerste plaats, creatief zullen moeten zijn om echt tot een oplossing te komen voor het probleem.

In mindere orde gaat mijn vraag over de effectieve reistijden tussen de steden, waarover iets kan gezegd worden, maar ze gaat vooral over de lange wachttijd. Die bedraagt meer dan 40 minuten voor mensen die pendelen tussen leper of Poperinge en Brugge. Vooral in het station van Kortrijk moet men zo lang wachten wanneer men van het noorden naar het zuiden reist. Dat is toch echt een probleem.

Ik denk dat het probleem wat ruimer kan gekaderd worden als het probleem van de ontsluiting van de regio. Het is frustrerend voor heel wat werknemers

en het komt de economie in het Brugse noch in het leperse ten goede. U weet dat er in West Vlaanderen heel wat wordt gedaan, ook op het politieke niveau, om een soort braindrain tegen te gaan en om de provincie wat aantrekkelijker te maken opdat er meer blijvers zouden zijn en de jeugd niet massaal onze steden en onze provincie zou ontvluchten. Ik denk dat een goede mobiliteit daarbij een sleutel is. Het is een deel van de oplossing om de levenskwaliteit in onze provincie wat comfortabeler te maken. Vandaar dat ik, meer dan terecht, dat probleem aankaart in deze commissie. Ik zou u graag een antwoord zien formuleren op de vraag welke initiatieven er gepland worden. Wat zijn de technische bezwaren, en hoe kan men daar creatief mee omgaan – eventueel door een hogere frequentie van het spoorverkeer en door kortere en comfortabelere treinstellen in te zetten – om de reistijd te beperken tussen Brugge en Kortrijk, of tussen Brugge en Wervik?

Welke initiatieven plant de NMBS om de treinen beter op elkaar aan te sluiten? Er is onlangs een grote bevraging geweest in de stations. Ik merk dat dit toch als een groot hiaat overblijft, ondanks de aangepaste vertrektijden in de stations in West Vlaanderen. Ik had dus graag een antwoord op mijn concrete vraag.

**08.02** **Minister Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, de reistijd tussen Brugge en Kortrijk – dat is ook niet wat de heer Deseyn aanklaagt – bedraagt 39 minuten voor 51 kilometer. Dat is al bij al een aanvaardbare tijd, als men rekent dat er een aantal stopplaatsen tussen de twee stations liggen.

Wanneer we de dienstregeling bekijken, sluit de lijn Kortrijk-Brugge heel goed aan bij de lijn De Panne-Gent. De aansluiting wordt met name verzekerd in Lichtervelde. De lijn Kortrijk-Brugge sluit ook heel goed aan bij de lijn Oostende-Gent-Brussel. De dienstregeling werd op voornoemde twee lijnen geconcentreerd.

De aansluiting op de andere lijn, namelijk lijn 69, is slecht. Deze eerste vaststelling moeten we erkennen. Er is geen goede aansluiting.

Het probleem daarbij is, ten eerste, dat de lijn Poperinge-leper-Komen nog altijd enkelsporig is. Er is daardoor heel weinig manoeuvreerruimte. De treinen kunnen niet naast elkaar rijden door de enkelsporige lijn, wat een heel beperkte manoeuvreerbaarheid geeft. Een dubbel spoor aanleggen is een heel grote investering, die momenteel niet wordt overwogen als hoogste prioriteit. Er zijn andere problemen die meer prioritair zijn.

Ten tweede, de aansluiting wordt heel sterk bemoeilijkt doordat lijn 69 – Poperinge-Kortrijk – en

lijn 66 – Brugge-Kortrijk – op hetzelfde stuk moeten komen. Het is niet zo dat lijn 66 langs de ene kant voert en lijn 69 langs de andere kant. Ze komen samen. De lijn Kortrijk-Brugge is heel druk bezet, wat betekent dat in de piekuren de treinen op deze lijn de voorrang krijgen. Daardoor moet per definitie de aansluiting wachten. Telkens het druk is op de ene lijn, ontstaan er per definitie wachttijden voor de andere lijnen.

Daaraan kan men twee zaken doen.

Het probleem kan worden aangepakt via een bijkomend spoor. Ik denk, in alle eerlijkheid, dat dit de komende jaren niet zal lukken. Dat vergt immers heel grote investeringen.

Men denkt waarschijnlijk dat de NMBS ook gewoon de dienstregeling kan veranderen. Mocht dat de oplossing zijn, zou ze dat ook doen. De dienstregeling kan echter niet worden gewijzigd zonder een heel grote infrastructurele ingreep. Er moeten nieuwe spoorlijnen worden gelegd en nieuwe aansluitingen gemaakt. Mocht enkel de dienstregeling moeten worden aangepakt, zou dat mogelijk zijn.

Ik mag niet zeggen dat we het probleem zullen oplossen via de infrastructuur. De kans daartoe is niet zo groot.

Dat betekent dat we in een concept van gecombineerde mobiliteit andere oplossingen zullen moeten zoeken. Een combinatie van snel en goed treinverkeer tussen Brugge en Kortrijk zal moeten worden gecombineerd met een goede busverbinding naar bijvoorbeeld Wervik of andere plaatsen. Eigenlijk zou dat de beste oplossing zijn. Dat is natuurlijk niet de meest populaire oplossing. Ik weet dat de mensen in Poperinge en de mensen die van Brugge naar Wervik sporen niet dat antwoord verwachten. Ik ben hier echter niet om enkel te zeggen wat plezant is.

Het probleem kan niet gewoon via de dienstregeling worden opgelost. Dat is de belangrijke boodschap voor de reizigers. Je kan het probleem niet via de dienstregeling oplossen. Een dienstregeling die de kwestie oplost, zal immers stuiten op het probleem van de capaciteit van het vervoer. Aangezien de capaciteit veranderen niet realistisch is, zullen we anders moeten werken.

De enige mogelijkheid is dus om bus en trein te combineren. Mocht er een mogelijkheid zijn om de dienstregeling een klein beetje aan te passen, zouden we dat zeker doen. De NMBS krijgt immers heel geregeld klachten over de dienstregeling. Ze zijn eigenlijk ook terecht. Als de reiziger zo lang moet wachten, is zijn klacht terecht. Laten we daarover eerlijk zijn. We kunnen dat niet ontkennen. We zullen het probleem echter niet via

het spoor kunnen oplossen.

**08.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor de toelichting die hij bij deze problematiek heeft gegeven. We zullen inderdaad tot een oplossing moeten komen, want het probleem doet zich voor. Ik heb in de globale context geschetst dat het toch om heel wat betrokken mensen gaat. Het zou ook goed zijn om later van de minister te vernemen, als hij over die cijfers beschikt op zijn kabinet of in zijn administratie, over hoeveel reizigers het gaat, per dag, op werkdagen en hoeveel de investeringskost per capita bedraagt, om te zien of dat enigszins te verantwoorden zou zijn. Het zou heel wat bijdragen aan de geloofwaardigheid en de goede wil van de politiek ten aanzien van de bevolking, die toch al een tijdje met het probleem kampt.

U spreekt over creatieve oplossingen. Inderdaad, de bus zal daarin een rol spelen, maar dat is niet meteen een federale bevoegdheid. Ik hoop dat we ook kunnen samenwerken met onze collega's om meer aandacht aan dit belangrijk probleem in onze regio te schenken. Het zou goed zijn om daarover toch wat cijfers te vernemen, om de problematiek wat beter te duiden en tot verantwoorde oplossingen te komen.

**08.04** **Minister Johan Vande Lanotte**: Dat is een constructief voorstel. Ik stel voor dat u met een aantal vertegenwoordigers van die mensen eens langskomt en dat u met Peter Roosen, die het dossier op mijn kabinet volgt, een gesprek hebt. We kunnen er alleen mee winnen door open kaart te spelen en de mensen dat uit te leggen. Als u contact neemt met Peter Roosen, zullen we een vergadering organiseren. U zegt vooraf welke gegevens u allemaal wilt. Dan kunnen we dat allemaal uitleggen. Ik meen dat dit de beste, meest eerlijke manier van werken is.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**09** **Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en péril par B-Cargo des plates-formes intermodales wallonnes" (n° 1131)**

**09** **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bedreiging die B-Cargo voor de Waalse intermodale platformen inhoudt" (nr. 1131)**

**09.01** **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je crois que j'aurais dû élargir le titre de ma question. Si je me concentre sur les plates-formes multimodales wallonnes, je pense que ma question touche tout autant le port d'Anvers et son

développement.

Monsieur le ministre, le gouvernement promeut l'intermodalité pour une répartition équilibrée des flux de transports de marchandises. Le programme "Marco Polo" et l'actuelle libéralisation du marché contraignent B-Cargo lui-même à de profondes modifications structurelles. A cette fin, son directeur général, M. Descheemaeker a entrepris d'assainir la situation financière de l'entreprise pour raffermir sa position concurrentielle sur le marché.

Le même responsable de B-Cargo menace d'ailleurs de majorer les prix de ses services si aucune subside n'est accordée au transport intérieur de containers par rail, structurellement déficitaire. Il fait observer, dans ce domaine, la largesse d'autres pays, sous invitation de l'Union européenne. Il constate que les subsides directs d'Etats membres représentent en moyenne 835€/1000 habitants. Alors que notre pays ne concède que 30€/1000 habitants. Par conséquent, une subside du secteur est réclamée - par lui, en l'occurrence - à hauteur de 30 millions d'euros par an.

D'autre part, la possible majoration annoncée oscille entre 10 et 30%. Entre autres conséquences, elle occasionnerait de sévères perturbations dans l'utilisation de plates-formes multimodales - les wallonnes étant celles qui m'intéressent un peu plus que les autres.

En charge de l'organisation du transport et de la gestion des plates-formes wallonnes de Châtelet et de Bierset, TRW - Transport-Route-Wagon - s'alarme de la sanction qui plongerait le secteur dans de graves difficultés, alors que TRW - filiale de la SNCB à hauteur de 43% - aurait, par ailleurs, antérieurement consenti à d'importants investissements dans des frais de wagonnage s'élevant à 5,5 millions d'euros.

Si elle devait être effective, cette hausse contraindrait notamment TRW, mais également tout le secteur, à revoir complètement son schéma de fonctionnement. La même firme note aussi qu'une hausse de l'ordre de 10% ne peut décemment pas être absorbée par le marché.

Monsieur le ministre, mes questions sont simples. Quels sont les plans du gouvernement dans le secteur du fret? Le gouvernement rehaussera-t-il les subsides alloués à ce secteur? Et éventuellement, à quelle concurrence? Suffiront-ils, d'ailleurs, à écarter les menaces que fait peser B-Cargo sur l'intermodalité en général et l'intermodalité wallonne en particulier?

Quoi qu'il en soit, je pense qu'on le voit au travers de ma question, la Belgique est en retard en matière de subside du secteur.

Personnellement, je suis favorable à ce que l'on comble ce retard. Et je crois savoir que vous y consacrerez une partie de votre prochain week-end.

**09.02 Johan Vande Lanotte**, ministre: Je pense que la question est très intéressante: il y a quelques jours, j'ai essayé d'expliquer combien je suis convaincu que le secteur ferroviaire aura besoin, dans le futur, d'actions importantes sur le volet des prix.

Vous posez la question à propos du fret, ce qui est important, mais je peux ajouter que, pour les passagers, il s'agira de faire la même façon. C'est pourquoi je suis vraiment intéressé par votre question.

Quand j'ai dit que le trajet entre le domicile et le lieu de travail devrait être gratuit, tout le monde s'est exclamé que c'était impossible à subsidier. Le premier maintenant à demander de subsidier un autre secteur, c'est le VBO-FEB. Il s'est rendu compte qu'avec l'évolution dans le secteur ferroviaire, si nous n'agissons pas, il y aura beaucoup moins de trafic. Ce qui est ici en cause, ce n'est pas une question d'amour pour le train, mais une question économique: sans cette action, le problème deviendra énorme. C'est pour cette raison que j'ai proposé de tendre vers la gratuité du trajet domicile-travail.

Lundi, le comité de direction a approuvé ce principe et soumet à présent au gouvernement une confirmation notamment des moyens budgétaires, déjà repris dans l'accord gouvernemental et risquant donc peu de poser problème. C'est un premier point: on tend à mettre en application cette gratuité du trajet entre le domicile et le lieu de travail.

Deuxième point: la SNCB demande une subside pour le fret et nous sommes occupés à travailler sur le règlement. Quel sera le règlement? D'abord, il s'agira de se concentrer sur ce qui est le plus nécessaire pour nous, c'est-à-dire l'intermodalité nationale, interne, comme beaucoup de pays.

D'abord, parce que c'est ce qui est le plus logique et, deuxièmement, parce que cette intermodalité constitue l'élément le plus menacé. Je ne pense pas me tromper en affirmant que 97 ou 98% des contrats sont déficitaires. Pour quelles raisons? Une des raisons principales est la distance: pour être rentable, un transport doit être acheminé sur une distance suffisante, ce qui n'est pas le cas pour notre pays, trop petit à ce point de vue.

Quand on compare différents pays sur la question de la libéralisation et de la concurrence, c'est intéressant, mais on remarque immédiatement la



différence entre la Suède et la Belgique quant aux distances à parcourir, qui ne souffrent pas de comparaison. Pour le train, ce phénomène joue beaucoup.

Nous voulons donc mettre l'accent sur l'intermodalité interne, avec probablement la limite minimale de 50 km pour accorder des subsides. Des distances inférieures à cette distance susciteraient un autre problème: on arriverait alors à subsidier beaucoup de trafics internes, dans des ports par exemple. Cela demande sans doute d'autres actions. Cette question dépend certainement de l'accent qu'on désire y mettre, mais ce sera sans doute ce que nous déciderons: réserver les subsides pour les distances supérieures à 50 km. C'est vrai que nombre d'entreprises échangent pas mal de matériaux entre elles et que nous risquerions alors de subsidier des actions non voulues. La situation manquerait alors de clarté.

Le montant des subsides sera de 20 à 30 millions d'euros par an. On devra donner les mêmes subsides aux concurrents même s'ils ne se trouvent pas encore à ce niveau-là dans cette branche. Il n'y en a pas encore en interne mais cela ne saurait tarder. Bien entendu, c'est le seul moyen pour garder une activité rentable après 2008 – mais vous savez que la date peut encore être modifiée.

Au niveau du transport de fret international, la conviction de la SNCB est qu'il peut être rentable à long terme après une réorganisation importante. C'est le même cas ici: pour l'intermodalité interne, il faudra aussi réorganiser. Il sera sans doute nécessaire de rediscuter certains contrats historiques qui ne se situent pas à un niveau acceptable. Chaque semaine, des contrats sont renégociés. Ce n'est pas facile, mais grâce à la réorganisation et aux subsides, je pense qu'on pourra garder une activité importante qui est tout à fait nécessaire sur le plan écologique.

Au sujet des plates-formes et des terminaux qui s'y trouvent, j'ai commandité une étude sur les différents systèmes existants. Il existe une certaine dispersion dans les investissements en la matière, qui ne suivent pas de plan précis ou en tout cas de manière déséquilibrée. Je veillerai à créer une vision d'ensemble. On ne mesure pas encore très bien que l'élément-clé de la mobilité se trouve là: si on n'arrive pas à rendre cette partie de l'intermodalité plus opérationnelle et plus rentable, notamment en interne, les conséquences seront catastrophiques quant au nombre de camions qui empruntent nos routes.

Cela dit, un subside de 30 millions d'euros par an pour ce genre d'activités est comparable aux sommes consacrées par les autres pays et selon la SNCB, il est suffisant pour rentabiliser la plupart

de ses contrats et lui permettre de reprendre des parts de marché. Cela ne veut pas dire qu'il y aura moins de camions, mais qu'une partie plus importante de l'augmentation incessante du trafic sera absorbée par ce secteur.

**09.03 Olivier Chastel (MR):** Monsieur le ministre, j'avais un peu peur au début de votre réponse que vous ne me parliez que du transport des voyageurs car je sais combien vous êtes attaché à la gratuité du transport entre le domicile et le lieu de travail. Mais, fort heureusement, vous avez également répondu à ma question. Je crois comprendre que vous allez œuvrer ce week-end pour convaincre vos partenaires de l'indispensable subvention à apporter à la SNCB ou en tout cas à B-Cargo pour cette activité-là, à hauteur du montant réclamé. Je pense que cela contribuera à rendre un équilibre financier à ce département.

Il est effectivement important de maintenir ce département en trafic interne pour des tas de raisons, notamment pour que cela profite à ceux qui travaillent en interne et spécifiquement à la SNCB. Par contre, ce qui me fait un peu sourire, c'est l'indispensable analyse des différentes plates-formes intermodales, dans la mesure où on a probablement trop "saupoudré" la création de ces plates-formes. Quand vous citez la distance minimum de 50 kilomètres et que vous évoquez des transferts au sein d'un port, inférieurs à 50 kilomètres, je dois dire que certaines plates-formes wallonnes ne me semblent pas distantes de plus de 50 kilomètres.

C'est dire à quel point on a probablement créé trop de plate-formes multimodales.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **10 Questions jointes de**

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives d'avenir d'Eurostation, filiale de la SNCB" (n° 1133)

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rachat d'Eurostation, filiale de la SNCB" (n° 1195)

#### **10 Samengevoegde vragen van**

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstperspectieven van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS" (nr. 1133)

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van Eurostation, dochteronderneming van de NMBS" (nr. 1195)

**10.01 Olivier Chastel (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, à partir de 2005, l'Etat devrait reprendre la dette de la SNCB à hauteur d'un montant de 7,4 milliards d'euros. En contrepartie de la reprise de la dette, des actifs immobiliers repris dans les comptes de la SNCB et des sociétés sur lesquelles elle exerce un contrôle, pourraient être valorisés. C'est le cas notamment de la SA Eurostation, filiale à 100% de la SNCB. Si je vous pose la question, c'est parce que *L'Echo* du 8 janvier dernier nous révèle une offre de 400 millions d'euros sur cette société anonyme filiale de la SNCB, dans le contexte de valorisation des actifs ferroviaires et immobiliers. Il est clair que cette offre ne peut pas être renvoyée d'un revers de la main. Dans la perspective de la réduction de l'endettement de l'entreprise publique, cette offre constitue probablement une opportunité, tant pour la SNCB que pour l'Etat, compte tenu des projets importants dans le domaine de la mobilité et des investissements ferroviaires.

Monsieur le ministre, au-delà de ce que la presse nous annonce, j'aurais voulu connaître votre sentiment sur cette offre, connaître l'état actuel des discussions, sachant que j'apprends ce matin que Karel Vinck aurait proposé le rachat de 30% du capital de la société à cette même société australienne. Pourquoi 30%, je ne le sais pas. Je crois savoir que la société australienne n'est évidemment pas du tout intéressée par une participation minoritaire. En effet, si une société internationale venait investir dans une filiale de la SNCB, encore plus une filiale immobilière, c'est évidemment pour avoir quelque chose à dire et pas simplement amener du cash à la société.

J'ai une question complémentaire. Un des objets d'Eurostation est le bureau d'études en matière d'investissements immobiliers de la SNCB. Si une société étrangère s'empare du contrôle d'Eurostation, qu'advient-il de ce bureau d'études? On peut comprendre ce qu'il advient du patrimoine immobilier, mais un bureau d'études qui serait aux mains d'une société étrangère, cela me pose quelques problèmes.

**10.02 Eric Massin (PS):** Monsieur le président, M. Chastel et moi-même lisons la même presse et nous nous interrogeons sur les mêmes problèmes, même si les questions ne seront pas exactement les mêmes.

Cette société immobilière australienne serait prête à racheter, pour 400 millions d'euros, Eurostation, qui est cette filiale de la SNCB gérant une partie de l'immobilier et les chantiers de grandes gares de la SNCB. Ce n'est pas la première fois que l'appétit de sociétés immobilières est aiguë par Eurostation, mais il semblerait que c'est la

première fois que le gouvernement étudie cette offre de manière réaliste.

Elle suscite quelques questions. D'une part, sommes-nous certains que les avantages d'une telle opération soient garantis à long terme? Il y a évidemment un critère de prudence à respecter parce que céder une partie des biens immobiliers, qui comprennent des bâtiments occupés par la SNCB, signifie bien évidemment de nouvelles charges puisque, de propriétaire, on devient locataire avec toute une série de risques qui sont corrélatifs. Bref, une telle opération doit avoir des garanties à long terme. Quels sont les types de garantie qui ont été envisagés, qui sont proposés dans le cadre du respect de ce principe de prudence?

D'autre part, lors de l'évaluation de cette filiale il y a un an, on en proposait 300 millions; aujourd'hui, on parle de 400 millions. Quelles sont les règles qui ont procédé à l'évaluation? En outre, si la vente devait avoir lieu, qui serait bénéficiaire de ce montant? Serait-ce directement la SNCB ou cette somme serait-elle versée à l'Etat dans le cadre de la reprise de la dette contre les actifs de la SNCB?

**10.03 Johan Vande Lanotte,** ministre: Je pense que Eurostation est en passe de devenir un dossier "assez chaud". Le qualificatif est peut-être exagéré; je veux dire que ce dossier me préoccupe. Il est bien clair que la SNCB peut naturellement dire qu'elle n'a pas de propriétés susceptibles d'être vendues, que tout ce qu'elle a est nécessaire et que, par conséquent, tout doit rester comme c'est. En fait, elle sait mieux que quiconque quelles sont les propriétés qui lui sont nécessaires. C'est normal, c'est une tendance naturelle.

Sachant qu'il y a des propriétés, il est aussi normal que des promoteurs privés veulent, à tout prix, acheter des terrains en espérant faire des bénéfices, probablement intéressants, dans cette opération.

Troisième élément, nous avons intérêt à ce que, auprès des gares, il y ait des développements. Il fut un temps où la zone auprès d'une gare était une zone suspecte. Dans une ville, ce n'était pas la zone la plus attractive. Lorsque l'on suit l'évolution dans certaines villes, on constate que les gares deviennent un peu un pôle de développement. C'est un changement qui est en train de se faire petit à petit. Je pense que la SNCB a tout intérêt à ce que ce changement s'accroisse car c'est intéressant pour elle.

Jusqu'à présent, ce sont les 3 axiomes que je partage et que j'accepte. Tout le reste, pour le moment, est assez spéculatif. Je constate qu'il y a beaucoup de mouvements, que beaucoup de gens

en parlent, qu'il y a une grande discussion sur ce qu'on pourrait vendre oui ou non.

Est-ce que Eurostation dispose vraiment un droit d'exclusivité oui ou non? Ce n'est que dans l'affirmative que c'est intéressant. S'il n'y a pas de droit d'exclusivité, l'action n'est pas tellement intéressante. S'il y a un droit d'exclusivité de développement de projets sur les terrains de la SNCB, il est bien clair que cela vaut cher. S'il n'y a pas de droit d'exclusivité, cela n'a pas beaucoup de valeur.

Peut-on vendre ce droit en une fois ou, doit-on, par projet, faire valoriser ce qui peut l'être par une concurrence claire? C'est pourquoi, j'ai demandé un audit. Suite au constat, - que j'ai fait -, du nombre de procès, de jugements, de personnes intéressées dans les différentes directions, j'ai demandé qu'un audit soit réalisé pour m'informer.

Celui-ci devra me fournir des informations sur la situation réelle, quelle qu'elle soit. Selon moi, cette idée d'audit ne fait pas l'objet d'un consensus. En effet, beaucoup de personnes ne le souhaitent pas. Certains veulent l'acheter pensant qu'il fera apparaître des surprises. Signalons que la SNCB n'était pas demandeur d'un audit.

Stratégiquement, selon moi, il est plus judicieux d'ouvrir le dossier, ce que je tenterai de faire.

Ensuite, il s'agit de prendre une décision sans a priori. L'audit nous forcera à ouvrir le dossier et à y examiner les éléments intéressants et ceux qui ne le sont pas, sans devoir vendre à tout prix et sans devoir garder à tout prix ce qu'on garde depuis 50 ans, nous pourrons. Vendredi et samedi prochains, nous discuterons des procédures à mettre en place. Et quoi qu'il en soit, il n'y aura pas beaucoup de discussions, car tout le monde est d'accord pour dire que l'audit est nécessaire avant de décider des actions à mettre en œuvre. Si des terrains sont valorisables, il est tout à fait inacceptable de les conserver alors que notre dette est immense.

Ainsi, il est évident qu'un terrain intéressant ne peut être vendu sans qu'il ait été fait appel à une certaine concurrence. En outre, les terrains importants pour le futur développement de la SNCB ne peuvent être vendus.

A mes yeux, cette situation doit être éclaircie, ce qui va me demander du temps et des efforts. Je vais essayer d'obtenir davantage d'informations et prendre une décision.

En ce qui concerne l'offre du groupe australien, il faut du temps pour obtenir une réponse claire. Avant d'accepter leur proposition de devenir actionnaires minoritaires, je dois savoir

précisément ce dont il s'agit.

Cette discussion relative au nombre d'actions a déjà eu lieu devant les tribunaux. Il y a déjà eu deux jugements, je pense, à la suite d'actions intentées par des actionnaires minoritaires. Si j'ai bien compris, dans le passé, la Chambre a exproprié les actionnaires minoritaires.

C'est une situation assez complexe que je vais tenter de mieux comprendre grâce à l'audit.

**10.04 Olivier Chastel (MR):** Merci, monsieur le ministre, d'avoir répondu au sujet de l'état actuel de la question et d'avoir confirmé l'offre, dont l'existence nous a été révélée par la presse.

**10.05 Johan Vande Lanotte, ministre:** Il y a un intérêt clair...

**10.06 Olivier Chastel (MR):** On sait sur quoi porte l'offre. S'ils proposent 400 millions, ce n'est pas pour un terrain détenu par une autre société. C'est quand même pour la valorisation de l'ensemble de la société.

**10.07 Johan Vande Lanotte, ministre:** Mais ce qui n'est pas clair, c'est l'objet de l'offre.

**10.08 Olivier Chastel (MR):** Il me semble qu'elle concerne l'actionnariat de la société.

**10.09 Johan Vande Lanotte, ministre:** Non, non. Ce n'est pas si clair. J'ai lu la lettre.

Evidemment, ils veulent connaître ce qu'ils comptent acheter. Donc, ils ont fait une offre non liante, contenant une certaine condition, dont l'un prétend qu'elle est remplie, tandis que l'autre affirme le contraire. Dans l'état actuel des choses, je ne peux pas juger.

**10.10 Olivier Chastel (MR):** Quand je vous entends dire qu'il faut segmenter la vente du patrimoine de la SNCB au motif que ce serait fou de ne pas vendre des terrains inutilisés, je partage évidemment votre analyse. Mais l'offre, en l'occurrence, ne concerne pas l'achat de tel ou tel terrain. Elle vise une partie de l'actionnariat de la société anonyme "Eurostation", filiale de la SNCB. Les Australiens qui ont fait l'offre n'ont pas en vue des projets immobiliers, mais bien le contrôle de la société par le biais du rachat d'un nombre suffisant d'actions. Il faut aussi se poser un certain nombre de question à ce sujet.

Quant au bureau d'études travaillant sur les investissements immobiliers, vous nous confirmez que le délégué de la SNCB lui a proposé 30%.

**10.11 Johan Vande Lanotte, ministre:** C'est vous

qui le dites. Moi, je ne sais pas.

**10.12 Olivier Chastel (MR):** Vous seriez bien le seul à ne pas avoir copie de la lettre.

**10.13 Johan Vande Lanotte, ministre:** J'observe tout cela de loin. Tant que je n'ai pas d'audit, je ne comprends pas.

**10.14 Olivier Chastel (MR):** J'ai une petite question complémentaire. Imaginons que l'on vende une partie de l'actionnariat d' "Eurostation". Comment ventileriez-vous les rentrées entre l'Etat et la SNCB?

**10.15 Johan Vande Lanotte, ministre:** Ah, très bonne question! Je n'en sais rien. J'ai toujours essayé de ventiler ce qui était certain. A l'heure actuelle, il y a encore trop de doute.

Maintenant, sans blague, je veux éviter que, pour ce type d'action, on me dise deux jours après: "Vous ne savez pas ce que vous avez vendu". Actuellement, personne ne peut nous dire exactement ce que nous vendons et ce que nous ne vendons pas. De plus, les différents acteurs ne sont pas d'accord, parce que la discussion juridique est encore en cours.

Je veux la clarté sur cette question. Puis, nous prendrons notre décision sans rien préjuger. Il ne faut pas tout garder chez soi - et cela fut longtemps l'attitude de la SNCB. L'inventaire de ses propriétés n'a jamais été fait. Peut-être que s'il avait été fait, nous n'aurions pas aujourd'hui ce problème.

Mais je ne veux pas me lancer dans une opération à propos de laquelle on me dirait ensuite: "Mais qu'avez-vous fait?"

**10.16 Eric Massin (PS):** Je remercie le ministre pour sa réponse particulièrement précise, même s'il y a encore énormément de spéculatif en l'occurrence et dans ce qui peut ressortir de cet article au niveau de l'écho.

Au niveau du processus, je suis particulièrement heureux d'apprendre que le ministre décide de mettre sur pied un audit quant à une offre non-liante émanant d'une société australienne. Pour ma part, je ne savais pas qu'il s'agissait d'une offre non-liante. Une offre non-liante, pour autant que je sache, c'est tout simplement une société qui décide d'entamer des pourparlers et j'ai bien compris que nous n'en sommes pas au-delà pour l'instant.

L'audit me semble particulièrement important. Nous respectons donc ce principe de précaution au niveau d'un patrimoine important de la SNCB. Surtout, le développement alentour des gares et

dans les gares est essentiel dans l'intérêt de la SNCB, même si le patrimoine de la SNCB, je tiens à le souligner, n'est pas uniquement composé de terrains.

Monsieur le ministre, j'espère que nous pourrons prendre connaissance des conclusions de cet audit, et ce, dès qu'il sera terminé afin que la commission puisse aussi être informée de ce qui peut se passer dans le cadre de l'évolution de la SNCB. J'espère qu'il en sera aussi de même lorsque la recette sera définitive, tout simplement car je suis aussi dans la commission des Finances et que je suis intéressé par le budget de l'Etat.

**10.17 Johan Vande Lanotte, ministre:** Ce ne sera probablement pas une recette pour le budget car il s'agit d'une propriété de la SNCB. Mais on ne sait pas encore.

**10.18 Eric Massin (PS):** Nous verrons aussi ce qu'il en sera lorsqu'il y aura une éventuelle scission de la société car le problème pourrait se poser alors.

**10.19 Johan Vande Lanotte, ministre:** On peut utiliser cela aussi pour le premier paiement de la dette, par exemple pour adoucir un peu le montant des intérêts. Nous verrons bien.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**11 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des trains marchandises Trois-Ponts - Bullange" (n° 1211)**

**11 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het schrappen van de goederentreinen tussen Trois-Ponts en Bullange" (nr. 1211)**

**11.01 André Frédéric (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question est plus ciblée, j'en conviens, mais elle interpelle le citoyen à l'Est du pays puisqu'il s'agit de la décision prise par la SNCB de ne plus assurer la desserte marchandises de la ligne 48, conservée jusqu'à ce jour pour au moins deux raisons. La première était une raison d'Etat pour la Défense nationale et l'autre pour assurer le trafic marchandises d'un certain nombre d'entreprises, en particulier des scieries, nombreuses dans cette région. De plus, on sait que les principaux clients de ces entreprises avaient l'intention d'augmenter le recours au trafic ferroviaire. On sait qu'on prône de plus en plus le recours à ce type de transport pour le fret marchandises afin de désengorger le réseau routier.

Par ailleurs, cette décision va à l'encontre des déclarations régulières de la SNCB selon lesquelles plus aucune ligne ne serait supprimée. Monsieur le ministre, vous savez que dans une région touristique comme celle des cantons de l'Est, l'apparition d'un charroi important de camions – provoquée par cette fermeture – sur les routes régionales déjà engorgées pose un grave problème de sécurité mais aussi un problème de dégradation des voiries. Ce qui est vrai aujourd'hui risque de l'être encore plus demain lorsque le parc naturel de l'Heifel sera réalisé.

Monsieur le ministre, j'aurais voulu connaître la position de la SNCB et celle du ministre de tutelle par rapport à ce fret marchandises ferroviaire. A-t-on décidé d'abandonner ci et là cette technique de transport pour ramener des camions sur les routes? Le ministre est-il au courant des raisons précises ayant motivé cette décision? La SNCB a-t-elle évalué les conséquences négatives de cette décision pour toute une région?

**11.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, la question posée par M. Frédéric est bien connue de B-Cargo qui a conclu des contrats de transport avec la scierie Pauls de Bullange. Ces opérations ne sont économiquement viables que si l'opérateur – ici la SNCB et B-Cargo – ne doivent pas supporter le maintien en activité de la ligne 45. Or, il y a une redevance de l'infrastructure pour le maintien de la ligne 45 vers Bullange. L'armée belge, jusqu'à présent, prenait en charge les frais de maintien du parcours et l'opérateur B-Cargo lui payait une redevance par wagon. Sans ce système, il est impossible de tenir tant l'entretien coûte cher.

L'armée représentée à la commission interministérielle des chemins de fer a marqué son intention, en septembre 2002, de renoncer aux lignes 45 et 48 mais aucune décision définitive n'a été prise. Il est à noter que les quatre trains militaires ont circulé en 2003 entre Trois-Ponts et Surbrodt. Cela signifie que l'armée belge a utilisé les infrastructures dont elle a la charge mais qu'elle n'a plus l'intention de le faire. Il a été convenu d'interroger toutes les parties prenantes avant de provoquer, dans le courant de 2004, une commission interministérielle des chemins de fer restreinte pour modifier éventuellement le statut de ces lignes

Etant donné que le préavis relatif à l'abandon du statut de la ligne n'entrerait en vigueur qu'après la signature du PV de la réunion de CICF restreinte, si cette dernière devait se dérouler en février, le préavis se terminerait en juillet 2004. Dans la plus pessimiste des hypothèses, le ministère de la Défense nationale peut encore emprunter pendant

six mois les lignes 45 et 48. Par conséquent, le trafic de bois à destination de Bullange pourra également être assuré durant cette période.

Au-delà du maintien de la ligne pour les besoins de l'armée, il sera impossible de la maintenir pour les seuls besoins de cette scierie, à moins d'une prise en charge par un tiers, mais c'est peu probable.

Il faut également savoir que le maintien du parcours de la ligne imposera des travaux à court terme.

Enfin, le trafic de la scierie en question est actuellement extrêmement déficitaire pour l'opérateur au regard des conditions locales d'exploitation et surtout l'irrégularité des arrivages. Bien qu'un parc important de wagons soit réservé pour ce client, les volumes réalisés sont toujours restés très inférieurs aux annonces et le client n'a jamais accepté de lisser ces arrivages en passant par un stock tampon. Donc, il n'y a pas eu engagement au niveau du volume non plus et ce dans un schéma d'organisation plus efficace. Si plusieurs choses doivent être faites, c'est de convaincre tant l'armée que le client de travailler de façon beaucoup plus rentable que ce n'est actuellement le cas.

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

**12** **Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de alternatieven van het 'spoorboekje'" (nr. 1202)**

**12** **Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les formules de rechange à l'indicateur des chemins de fer" (n° 1202)**

**12.01** **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, verschillende collega's hebben over dat onderwerp al vragen gesteld. Ik zal dus vrij kort zijn in mijn inleiding.

Het valt mij op dat de protesten bij de verdwijning van het spoorboekje vooral komen van organisaties en veel minder van individuele reizigers. Een contact met een aantal van die organisaties heeft mij geleerd dat zij daarvan eerder gebruik maken om de globale dienstverlening van de spoorwegen te bekijken. De globale uurroosters van het spoorboekje zouden ook door een aantal planologen en studie bureaus gebruikt worden.

Die groeperingen hebben allemaal ook perfect toegang tot het Internet. Een gedrukte versie van het spoorboekje hebben zij dus eigenlijk niet nodig. Maar zij willen die informatie, die op de website van

de spoorwegen niet integraal aanwezig is, blijkbaar wel behouden. Je kan op die website opzoeken doen naar een aantal verplaatsingen, maar je hebt geen globaal overzicht. Dat is in tegenstelling met De Lijn, waarbij voor bepaalde lijnen de hele uurregeling op het internet te vinden is.

Een aantal landen, zoals Nederland en Duitsland, is aan het experimenteren met de commercialisering van het materiaal, ook op het internet. De gebruiker moet betalen om toegang te hebben tot de volledige uurroosters. De vrees bestaat dat de NMBS ook die richting uit zou gaan.

Daarom heb ik twee eenvoudige vragen.

Ten eerste, bestaan er bij de NMBS plannen om de globale informatie die in het spoorboekje aanwezig was, te commercialiseren of de hele dienstregeling eerder commercieel aan te bieden via een betaalsite op het net?

Ten tweede, bestaat de mogelijkheid niet om de informatie, die integraal in het spoorboekje staat, op de website van de NMBS aan te bieden? Dat zou alle organisaties die gebruik maken van die globale informatie toelaten om dat te blijven doen zonder dat het spoorboekje nog gedrukt moet worden.

**12.02** Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schalck, over de commercialisering kan ik het volgende zeggen. Wat nu op de website staat, zullen we niet commercialiseren. Dat dacht u ook wel. Als wij de evolutie zien van het downloaden van onder andere muziek, zal de uurregeling niet de meest commercialiseerbare zaak zijn, wel integendeel, overigens tot grote spijt van mijn collega die net binnengekomen is.

De informatie die ik gekregen heb en die ik zo dadelijk zal voorlezen, is anders dan wat u zegt. Ik zal u ook voorstellen hoe u dat kunt oplossen.

Men heeft mij de volgende uitleg gegeven: de informatie die in het spoorboekje staat, is helemaal terug te vinden op de NMBS-website. Die website wordt regelmatig aangepast – dat zal wel. Die informatie is ook gratis naar een eigen computer overdraagbaar.

Men zegt dus: de informatie kan overgedragen worden naar een eigen computer. Ik weet niet of dat juist is.

De verbetering daarvan in de toekomst, is natuurlijk een proces.

De bekommernis is blijkbaar of men om statistische, wetenschappelijke redenen de hele uurregeling kan downloaden op zijn eigen

computer. Ik stel eigenlijk voor dat u als parlementslid contact opneemt met de dienst Informatica van de NMBS. Die dienst zal dit verslag wel lezen of ze zal alleszins van uw komst op de hoogte zijn. Ik kan mij niet inbeelden dat die dienst er een probleem mee heeft om die informatie aan te bieden. Ik zie daarvan het probleem niet in. Het is een kwestie van te weten dat er een vraag naar is en te weten hoe daaraan kan worden voldaan. Ik kan mij ook niet inbeelden dat het om een verschrikkelijke programmatuur moet gaan. Ik denk dat dat aanbod mogelijk moet zijn. Overigens, als u zou vragen om die informatie op een schijf te plaatsen, dan denk ik dat die dienst dat waarschijnlijk ook wel zal doen. Ik ben daar echter niet helemaal zeker van, want dat is te verregaand wat mijn kennis betreft.

Ik stel dus voor dat u met enkele leden van die organisaties naar die dienst stapt en vraagt of die informatie in zijn globaliteit kan worden gedownload.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**13** **Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la panne générale de téléphone dans l'arrondissement de Verviers" (n° 1204)**

**13** **Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de algemene telefoonstoring in het arrondissement Verviers" (nr. 1204)**

**13.01** **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 7 janvier dernier, l'arrondissement de Verviers a été victime d'une panne générale de téléphone, ce qui peut sembler assez banal. Toutefois, il est inquiétant de constater que cette panne, couvrant un arrondissement de plus de 200.000 habitants, est intervenue suite à la coupure d'un simple câble.

Plus aucune communication téléphonique n'était possible dans la zone 087. La zone 080 a été, quant à elle, perturbée par congestion puisqu'en cas de blocage, une communication emprunte un autre trafic disponible.

Au-delà des communications téléphoniques à partir des postes fixes, cette panne a eu des conséquences en cascade sur toute l'activité de la région verviétoise: impossible d'utiliser le réseau internet, d'envoyer et de recevoir du courrier électronique. Par la même occasion, les systèmes informatiques étaient incapables de transmettre leurs données vers l'extérieur. Les GSM dépendant de l'opérateur Proximus étaient inutilisables. Seuls

les réseaux Mobistar et Base sont restés accessibles.

Autre détail d'importance en période de soldes, en tout cas pour les commerçants, les distributeurs de billets étaient hors service: les banques ne parvenant pas à connaître le solde de leurs clients, elles étaient incapables de délivrer de l'argent liquide. De plus, les services Bancontact, Proton et Visa étaient inutilisables.

Cet incident a également causé des soucis en matière de sécurité puisque les numéros d'urgence 100 et 101 ne fonctionnaient pas. Ce qui n'est pas une conséquence sans importance. Je veux donc attirer l'attention sur ce point.

Pour faire face aux problèmes urgents et à une éventuelle panique, le bourgmestre de Verviers a été contraint de réquisitionner du personnel de police, les pompiers ainsi que les services d'urgence des hôpitaux.

Monsieur le ministre, est-il normal qu'une simple coupure de câble ait eu des conséquences aussi importantes?

Ne pourrait-on pas, à l'avenir, renforcer ou établir des systèmes de sécurité qui permettraient de garder un service minimum pour éviter de paralyser l'activité économique de toute une région et surtout de mettre en danger la population?

Même si les agents de Belgacom ont pu rétablir les lignes dans un délai de dix heures, délai qu'ils estiment raisonnable, il est question de dédommagements. Cette question a été posée par le bourgmestre de Verviers à qui Belgacom a répondu qu'ayant effectué les réparations dans les 24 heures, la société n'avait pas l'intention de payer quelque dédommagement que ce soit. Mais il semblerait que le dialogue ait été repris durant ces derniers jours.

Toujours est-il que les forces de police de l'arrondissement ont dû effectuer des prestations importantes suite à cette faute commise par Belgacom, les commerçants ont été lésés, la sécurité de population n'a plus été assurée. Il me semble donc que Belgacom devrait envisager un dédommagement sous une forme ou une autre. Quel est votre avis à cet égard, monsieur le ministre?

**13.02 Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur Frédéric, on ne m'a pas averti de l'ampleur du problème qui est intervenu, non pas à la suite de la coupure d'un câble mais bien de deux câbles. C'est là un élément très important.

Cette double coupure a été le résultat d'un

malheureux concours de circonstances, ce qui explique l'ampleur de la panne intervenue. En effet, le réseau de transmission de Belgacom permet de détourner les communications vers un autre trafic en cas de coupure d'un câble à fibre optique constituant ce réseau. Cela s'est vérifié puisque, lors de la coupure du premier câble, son impact sur le trafic a été limité. Ainsi, la liaison Verviers-Stavelot ayant été coupée, le trafic sortant de la zone de Stavelot a été dirigé normalement vers la liaison Stavelot-Liège. Le vrai problème est apparu lors de la coupure du second câble, empêchant le trafic d'être détourné, les deux liaisons sortant de Verviers étant coupées.

J'ai un peu de difficulté avec la réponse dans le sens où l'on dit qu'il s'agit d'un malheureux concours de circonstances dû au fait que les deux câbles suivaient le même parcours sur une portion limitée de plus ou moins 700 mètres. Parler de "malheureux concours de circonstances" est assez léger. Le fait que les deux câbles suivent le même parcours, même sur 700 mètres, n'est pas acceptable.

Ceci dit, il y a eu d'importants investissements et ils ne sont pas terminés. Il est vrai qu'une double rupture du câble interzonal est imprévisible. Quand il y a deux câbles et qu'ils sont coupés tous les deux, on ne peut rien y faire. Mais quand les deux câbles se trouvent au même endroit, c'est prendre un risque élevé.

Belgacom a bien compris qu'il fallait faire quelque chose à ce problème. Afin de minimiser le risque qu'un tel événement se reproduise, un plan d'action national a été élaboré sur base de trois axes principaux: vérification des mécanismes de sécurisation du réseau, séparation totale des parcours suivis par les deux câbles et optimisation des procédures d'intervention sur les deux câbles en fibre optique. Ce plan d'action suivi par le comité exécutif de Belgacom sera complètement réalisé pour la mi-février. A ce moment-là, je pense qu'il sera opportun de me reposer la question pour savoir si cet engagement a été tenu.

Je répète que, pour le futur, le fait que deux câbles qui sont le double l'un de l'autre, mais qui sont à deux endroits différents, soient coupés au même moment est une chose imprévisible. Mais pour l'incident en question, il fallait éviter qu'ils soient au même endroit et je note l'engagement de Belgacom de les déplacer pour la mi-février.

Pour les dédommagements, il y aura encore beaucoup de discussions. Je n'exclus pas qu'il y ait des actions judiciaires mais pour le moment je me tiens un peu hors du jeu.

**13.03** **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

**14** **Question de Mme Martine Payfa au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux d'infrastructure du RER en Région bruxelloise" (n° 1218)**

**14** **Vraag van mevrouw Martine Payfa aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuurwerken voor het GEN in het Brussels Gewest" (nr. 1218)**

**14.01** **Martine Payfa** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a déposé auprès de la Région bruxelloise une demande de certificat d'urbanisme pour élargir à quatre voies la ligne de chemin de fer 161 qui traverse la commune de Watermael-Boitsfort. Cette commune bruxelloise de 25.000 habitants, reconnue pour son environnement de qualité, est particulièrement sacrifiée dans l'élaboration de ce projet. Ixelles l'est aussi, mais dans une moindre mesure.

L'étude d'incidence clôturée en date du 23 octobre 2003 a mis en évidence l'ampleur des nuisances du projet déposé, tant sur le plan sonore que paysager. Le 29 octobre dernier, la SNCB introduisit des amendements à la demande du certificat d'urbanisme. D'ailleurs, ici, je ne peux que rendre hommage au travail accompli par M. De Tant, ingénieur chef de projet de la SNCB, qui s'est montré d'une disponibilité et d'une écoute exceptionnelles. Il n'en reste pas moins qu'à ce jour, l'état du projet porte gravement atteinte aux qualités paysagères de la commune, en ce qu'il envisage la suppression des talus de chemin de fer qui constituent un élément important du maillage vert, la suppression de deux ponts, qu'il porte atteinte aux fonds de jardin et implique de nombreuses expropriations d'habitations.

La commune de Watermael-Boitsfort a donc remis un avis négatif dans le cadre de la procédure, suivant ainsi la majorité des membres de la commission de concertation organisée le 10 décembre 2003. A la suite des éléments neufs apparus lors de l'enquête publique et tenant compte de l'évolution possible de l'Eurocap-rail et du TGV, la commune de Watermael-Boitsfort demande que soit étudiée la mise sous terre des voies rapides, étant entendu que les RER circuleraient sur les voies existantes.

Monsieur le ministre, seriez-vous disposé à user de votre pouvoir de persuasion et de votre influence afin d'obtenir de l'entreprise publique que toute

solution alternative, y compris celle de la mise sous terre des voies rapides, soit étudiée de manière approfondie par la SNCB? Pourriez-vous également me préciser les moyens affectés, dans l'enveloppe budgétaire du RER, à la traversée en Région bruxelloise, tant pour les travaux d'infrastructure proprement dits que pour les travaux d'accompagnement (murs antibruit, tunnels, etc.)?

**14.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, je répondrai tout d'abord à la dernière question. En ce qui concerne le tronçon Schuman-Watermael, 81 millions d'euros sont prévus, et pour le tronçon Watermael-Boitsfort, 90 millions d'euros. Ce sont les estimations de 2003. De ce budget, 10%, soit 17 millions d'euros, sont affectés aux mesures environnementales.

En ce qui concerne la mise sous tunnel des voies rapides, j'apporterai deux remarques. On ne peut évidemment sous-estimer l'impact environnemental. En effet, qui dit tunnel dit construction de rampes d'accès, tant du côté nord que du côté sud, dont l'influence n'est pas sans importance, puisqu'il faut préparer l'entrée dans le tunnel. Voici pour l'élément environnemental que l'on connaît.

Par ailleurs, toute solution peut être examinée, à condition de disposer des sommes nécessaires. Dans notre système d'investissement, il n'en a pas été tenu compte.

Si l'on veut examiner ce dossier, il faut nécessairement trouver des moyens supplémentaires qui ne peuvent pas provenir de la SNCB, celle-ci étant dans l'impossibilité d'inventer de tels moyens. En matière de financement du RER, la mise en souterrain de ces voies rapides posera un problème important. Nous aurons certainement une discussion à ce sujet avec la Région bruxelloise mais, en tout état de cause, il est impossible que la SNCB finance un tel projet; si elle devait le faire, elle se verrait dans l'obligation de réduire un autre budget. Les enveloppes dont nous disposons ne peuvent être modifiées aussi facilement. Un problème identique s'est posé à Anvers notamment; des contacts ont été pris avec M. Van Mechelen au sujet de la mise en souterrain des voies rapides. C'est la tendance qui se développe actuellement: on veut le train pourvu qu'il roule en souterrain. Mais il faut faire attention car le coût de nos infrastructures ferroviaires pourrait devenir extrêmement élevé si l'on devait décider dans ce sens.

Je ne souhaite pas m'exprimer à propos de l'étude portant sur l'octroi des certificats d'urbanisme ou autres. Je ne peux me prononcer à ce sujet car je ne suis pas expert en la matière.

Je répète qu'il nous est impossible de trouver de



nouveaux moyens; si l'on devait décider d'une mise en souterrain des voies rapides, il faudra réduire le budget d'un autre poste, ce qui signifiera que le projet RER sera également amputé d'une partie de ses moyens.

Ce n'est pas aussi évident. De toute façon, nous aurons une discussion avec la Région bruxelloise car, si je ne me trompe pas, l'avis lui a été transmis et, en fin de compte, elle doit décider en matière de permis de bâtir.

**14.03 Martine Payfa** (MR): Le permis de bâtir doit être donné par la Région dans le cadre d'un accord pour juillet 2004.

C'est tout le problème du déficit d'exploitation de la SNCB et des choix politiques à prendre. Il est clair que dans toutes les grandes villes européennes, en tout cas dans leur approche, les voies rapides sont très souvent mises en souterrain.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse mais il est possible que, dans le cadre de la sensibilisation, vous receviez une invitation de la commune de Watermael-Boitsfort pour voir le site et pour mieux comprendre l'impact paysager. A titre d'exemple, si l'on imagine un jour voir passer le TGV à Watermael-Boitsfort, certains habitants se verront confrontés, en face de leur trottoir, de l'autre côté de leur rue, à quatre voies dont celles du TGV. C'est cela qui fait peur, le long terme surtout. Ce n'est pas le RER qui fait peur car les habitants sont prêts à accepter les nuisances qu'il pourrait engendrer, mais c'est finalement l'impact des expropriations et de la proximité des maisons en plein milieu urbain. C'est à cela que je voulais vous sensibiliser.

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

**15 Question de Mme Anne Barzin à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "l'arrêt 104/2003 du 22 juillet 2003 de la Cour d'arbitrage" (n° 931)**

**15 Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "het arrest 104/2003 van 22 juli 2003 van het Arbitragehof" (nr. 931)**

(La réponse sera donnée par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)  
Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)

**15.01 Anne Barzin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en date du 22 juillet 2003, dans son arrêt 104/2003, la Cour d'arbitrage a répondu, dans le cadre d'une question préjudicielle, à la question de savoir si l'article 67ter du Code de

la route n'était pas contraire à l'article 11 de la Constitution.

La Cour a effectivement estimé que cet article violait le principe d'égalité des Belges devant la loi. Il faut savoir que cet article 67ter est relatif aux infractions commises en matière de roulage et, plus précisément, au fait que lorsqu'une infraction est commise à l'aide d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale, les représentants de cette dernière doivent indiquer le nom et les coordonnées de la personne physique qui se trouvait au volant au moment des faits. A défaut de diligence des administrateurs, ceux-ci peuvent eux-mêmes être poursuivis.

Bien qu'en l'espèce, la Cour ait eu à se prononcer dans le cadre d'une question préjudicielle, il me paraît hautement probable qu'un recours en annulation, vu l'enjeu, soit introduit prochainement par un citoyen. Il faut souligner les conséquences importantes de l'annulation de cet article puisque les administrateurs non diligents ne pourront plus être poursuivis, mais seule la personne morale elle-même pourra l'être. Cela signifierait la fin des suspensions et des retraits de permis.

Demain, les conducteurs de véhicules de société ou de fonction ne pourraient donc plus être sanctionnés personnellement, en contradiction totale avec les principes fondamentaux du droit pénal.

Alors que le gouvernement précédent, de même que l'actuel, s'est engagé à réduire le nombre de morts sur nos routes de manière drastique, quelles mesures législatives comptez-vous prendre pour anticiper cette situation?

**15.02 Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, votre question concernant la sécurité routière et plus particulièrement la loi sur la police de la circulation routière était initialement posée à Mme Onkelinx, vice-premier ministre et ministre de la Justice. Son cabinet m'a demandé de vous répondre et j'ai accepté.

L'article 67ter de la loi relative à la police de la circulation routière a été inséré par la loi du 4 août 1996. Cette disposition impose aux personnes physiques qui représentent la personne morale au nom de laquelle a été immatriculé un véhicule ayant commis une infraction, de communiquer l'identité du conducteur ou, si ce dernier n'est pas connu, l'identité de la personne responsable du véhicule. L'article 29ter des mêmes lois condamne ce défaut de communication d'un emprisonnement de quinze jours à six mois ou d'une amende de 200 à 4.000 euros.

La loi du 4 mai 1999 a inséré dans le Code pénal un nouvel article 5. Cette disposition instaure une responsabilité pénale propre aux personnes morales. La Cour d'arbitrage a déclaré que l'article 67ter de la loi relative à la police de la circulation routière violait les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il reste applicable malgré le nouvel article 5 du Code pénal.

Toutefois, pour des raisons de sécurité juridique, le citoyen ne peut plus tenter de recours en annulation de cette disposition. En outre, l'arrêt de la Cour rendu sur question préjudicielle ne lie que les juges qui se prononcent sur la même affaire. C'est l'article 28 de la loi spéciale sur la Cour d'arbitrage. Les conséquences de cet arrêt sont donc limitées. Enfin, l'article 67ter concerne la responsabilité pénale engagée en cas de non-communication de l'identité du conducteur. Il ne concerne pas la responsabilité pénale engagée du fait d'une infraction de roulage. Celle-ci pourra toujours être poursuivie.

Afin de répondre à l'arrêt d'inconstitutionnalité de la Cour, j'ai l'honneur de vous annoncer que j'ai chargé mes services de réviser l'article 67ter de la loi de circulation routière aux fins de le rendre conforme au nouvel article 5 du Code pénal.

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

**16** Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet de RER" (n° 1018)

**16** Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het GEN-project" (nr. 1018)

**16.01** Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a quelques semaines, l'incendie engendrant la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux a montré combien la mobilité est un problème crucial à Bruxelles et dans sa grande périphérie. Dans ce contexte, le projet de RER, fruit d'un long travail de réflexion et de concertation entre divers acteurs, prend tout son sens. L'accord de gouvernement propose d'augmenter le nombre de voyageurs par chemin de fer de 25% par rapport à l'année 2000 et, pour atteindre cet objectif, prône entre autres la mise en œuvre rapide du RER.

Pour rappel, le RER vise à reconquérir des parts de marché, notamment dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles, et ramener et stabiliser le nombre de voitures particulières pénétrant dans la Région de Bruxelles-Capitale au niveau observé en 1991, soit 130.000 voitures. Bien que ce projet figure parmi les priorités du gouvernement, compte tenu de l'urgence de la

situation et particulièrement des délais de réhabilitation du viaduc Herrmann-Debroux, une nouvelle dynamique ne devrait-elle pas être donnée à ce dossier?

Premièrement, la convention visant à mettre en œuvre le programme du RER a été approuvée le 4 avril 2003. M. le ministre peut-il apporter des précisions au sujet de la procédure de ratification? Le comité de pilotage visé à l'article 7 de la convention doit analyser les besoins de déplacement en matière de fréquence, d'amplitude et de points d'arrêts; définir aussi des mesures d'accompagnement telles que l'intégration tarifaire, la billetterie, la politique de stationnement et de parking ou l'amélioration des conditions d'intermodalité et de complémentarité. M. le ministre peut-il nous informer sur la planification des travaux et la tenue d'un agenda?

Deuxièmement, au sujet du matériel roulant, où en est la procédure de commandes, afin d'être prêt dès la mise en exploitation des premières lignes le 31 décembre 2005? En outre, qu'est-ce qui empêche de commander et d'utiliser le matériel roulant avant la réalisation des travaux d'infrastructure? Cela ne permettrait-il pas d'augmenter l'offre de transport pour attirer une plus grande clientèle dans les trains?

Troisièmement, les travaux de mise à quatre voies des lignes vers la Wallonie doivent être réalisés dans les plus brefs délais. Etant donné que le réseau entier ne sera pas achevé avant 2010 et qu'un RER à deux vitesses opérationnel verra jour en 2006 pour la Flandre et en 2010 pour la Wallonie, le dépassement de ces délais ne serait pas admissible. M. le ministre peut-il nous informer sur l'évolution de la procédure? L'article 21 de la convention précitée prévoit aussi que dans le cadre de ces missions, chaque société de transport en commun exploite et assume les charges relatives à l'offre qui ressort de sa compétence. Peut-on considérer que cet article constitue un accord définitif et durable sur la prise en charge du déficit d'exploitation?

**16.02** Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, madame, le projet RER réalisera un nouvel équilibre pour la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale et dans sa grande banlieue. Par conséquent, le degré de priorité du projet RER au sein du programme gouvernemental fédéral reste élevé. La convention du 4 avril 2003 est destinée à mettre en œuvre le programme du RER.

Malgré son approbation par les quatre gouvernements - les trois régionaux et le fédéral -, il faut aussi la ratification par les parlements respectifs. Ces ratifications n'étaient pas prévues initialement et entraînent un délai supplémentaire.

La procédure en cours comprend l'avis du Conseil d'Etat. Actuellement, l'Etat fédéral doit se prononcer sur cet avis et doit arriver à un consensus à ce sujet avec les Régions.

Certains éléments du projet RER sont déjà en cours de réalisation, dans le cadre du plan d'investissement de la SNCB. De leur côté, les sociétés régionales de transport travaillent au développement de services de bus en phase avec le projet.

Le calendrier prévisionnel des mises en service des nouvelles infrastructures destinées au RER est actuellement le suivant: courbe de Nossegem en décembre 2005 et tunnel Schuman-Josaphat en décembre 2010. Pour la mise à quatre voies des axes majeurs ferroviaires, la prévision est la suivante: le tronçon de la ligne entre Watermael et Ottignies en décembre 2011, le tronçon de la ligne entre Linkebeek et Braine-l'Alleud en décembre 2011, le tronçon de la ligne entre Braine-l'Alleud et Nivelles en décembre 2012 et le tronçon de la ligne entre Denderleeuw et Bruxelles-Midi en décembre 2012.

Les procédures administratives suivent leur cours. Les permis relatifs à la ligne 161 et au tronçon Linkebeek-Braine-l'Alleud sont attendus pour la mi-2004 et ceux pour les tronçons Braine-l'Alleud-Nivelles pour la mi-2005. Les procédures préparatoires au lancement de commandes de matériel RER sont en cours depuis le début de l'année 2003. Mais la SNCB ne passera pas commande avant que la situation financière du RER ne soit plus claire. La mise en œuvre du RER implique une augmentation du nombre de trains et, selon la SNCB, la capacité ferroviaire des lignes 124, 161 et 50a est insuffisante pour faire face à cet accroissement. Cela justifie la pose des troisième et quatrième voies le long de ces lignes.

La mise en service de la première radiale au début 2006 pourra être envisagée avec un matériel existant. Ainsi, sans attendre la réalisation complète du projet RER en 2012, la SNCB mettra graduellement en service une offre renforcée, et ce avec tous les moyens disponibles tant en infrastructure qu'en matériel roulant.

A cette fin, la SNCB a pris l'initiative, en accord avec le SPF Mobilité et Transports, de mettre en place une mini task force pour planifier les actions réalisables dans l'immédiat. Il reste aujourd'hui à l'Etat fédéral à convenir avec la SNCB de la part relative du déficit d'exploitation qui sera la suite de l'exploitation du RER. Ceci fera partie du troisième contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat fédéral dans lequel la mission de service public sera définie.

**16.03 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le ministre, disposez-vous de l'avis du Conseil d'Etat au sujet de la convention? Si oui, pouvez-vous en préciser le contenu?

Ensuite, pouvez-vous rappeler quelles sont les parties prenantes par rapport aux discussions sur la mini task force?

**16.04 Bert Anciaux,** ministre: L'avis du Conseil d'Etat existe déjà. Cependant, son contenu n'ayant pas encore fait l'objet d'une discussion, je ne suis pas en mesure de vous répondre à ce sujet.

**16.05 Valérie De Bue (MR):** Et en ce qui concerne la part de déficit d'exploitation, a-t-on programmé un agenda pour les discussions ou celles-ci auront-elles lieu uniquement dans le cadre du contrat de gestion?

**16.06 Bert Anciaux,** ministre: Elles seront traitées dans le cadre du troisième contrat de gestion. Actuellement, je ne peux communiquer de dates.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** De vragen nrs. 1031 en 1032 van de heer Chastel worden uitgesteld.

**17 Interpellations et questions jointes de**  
- **M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences de la suspension du plan Anciaux de répartition spatiale des vols de et vers l'aéroport de Bruxelles national" (n° 159)**  
- **M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les derniers développements dans le dossier des nuisances sonores provoquées par l'aéroport de Zaventem" (n° 166)**  
- **Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la suspension par le Conseil d'Etat de l'accord de dispersion du gouvernement et les conséquences de cette suspension" (n° 169)**  
- **Mme Jacqueline Galant au premier ministre sur "les perspectives de délocalisation de certains vols de nuit actuellement opérés au départ de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1071)**  
- **M. Eric Libert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les recours à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre 2003 et les déclarations du ministre concernant la délocalisation des vols de nuit de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1106)**  
- **M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1222)**

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence de politique cohérente et prospective en matière aéroportuaire" (n° 195)

**17** **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gevolgen van de schorsing van het plan Anciaux inzake de spreiding van de vluchten vanuit en naar de nationale luchthaven van Zaventem" (nr. 159)

- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe ontwikkelingen in het dossier van de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (nr. 166)

- mevrouw Simonne Creyf tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de schorsing van het spreidingsakkoord van de regering door de Raad van State en de gevolgen hiervan" (nr. 169)

- mevrouw Jacqueline Galant aan de eerste minister over "het mogelijke gebruik van een andere luchthaven dan Brussel-Nationaal voor bepaalde nachtvluchten" (nr. 1071)

- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de beroepen ingesteld tegen het arrest van het hof van beroep te Brussel van 18 november 2003 en de verklaringen die de minister heeft afgelegd over de overbrenging van de nachtvluchten van Brussel-Nationaal naar een andere luchthaven" (nr. 1106)

- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1222)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van een samenhangend en vooruitziend luchthavenbeleid" (nr. 195)

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

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

De **voorzitter**: Ridder de Donnea is in het buitenland en zijn interpellatie vervalt.

**17.01** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik wil beginnen met het volgende. Ik betreur ten zeerste dat de aanvullende interpellatie die ik zondag had ingediend naar aanleiding van de fameuze verklaringen van de heer Coene en die gericht was tot de eerste minister, gewoon van de agenda is verdwenen. Ik vind dat bijzonder spijtig.

Ik heb de eerste minister daarover daarstraks even aangepakt toen wij vragen hebben gesteld over de

Marly-affaire. Hij is hier, hij is in het land, hij is in het Parlement, maar hij weigert te antwoorden. Hij zegt volgende week met een aantal oplossingen te zullen komen en het Parlement te woord te zullen staan. Ik vind dat bijzonder spijtig, omdat ik in die aangelegenheid vooral informatie en voorlichting van het Parlement vraag, ook zijn houding ten opzichte van de uitspraken van de heer Coene. Die zaken hadden nu kunnen worden behandeld. Wanneer zij pas volgende week aan de orde komen, staan wij eigenlijk voor een voldongen feit en valt er misschien niets meer aan te veranderen. Het is nu dat wij de regering nog iets kunnen meegeven en ik vind het bijzonder spijtig dat de eerste minister daarop weigert te antwoorden.

De **voorzitter**: Ik kan u verzekeren dat de eerste minister werd gevraagd om vandaag te antwoorden. Hij heeft laten weten dat hij dat liever volgende week doet, omdat hij dan nieuws zal hebben. Zou het stout zijn van mij om te veronderstellen dat dit alles te maken heeft met de superministerraad die voor het volgende weekend gepland is? Maar goed, ik kan de eerste minister niet ontvoeren om hem hierheen te brengen. U krijgt het woord.

**17.02** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Ik heb inderdaad begrepen dat het niet aan het Parlement ligt, maar wel degelijk aan de onwil van de eerste minister zelf. Ik vind het bijzonder spijtig en ook laf dat hij over de uitspraken van zijn gewezen kabinetschef niets wil komen vertellen. Uiteraard zal ik de minister van Mobiliteit wel naar zijn mening vragen.

Mijnheer de minister, wij hadden nog maar net uitvoerig gedebatteerd over het spreidingsakkoord van de federale regering in december, of daar was ineens het arrest van de Raad van State dat dit akkoord opschortte. Dit gaf natuurlijk opnieuw een hoop munitie aan de tegenstanders van de spreiding en ook veel nieuwe hoop, jammer genoeg.

U heeft ondertussen aangekondigd dat er aanpassingen zouden komen in functie van dit arrest en in functie van een aantal veiligheidsaspecten. Mijn eerste vragen zullen daarover gaan. Heel dit aspect wordt natuurlijk sterk overschaduwd door het uitbreidingsverhaal van DHL en door de waanzinnige uitspraken van de heer Coene, gewezen kabinetschef van eerste minister Verhofstadt, die door deze laatste tegen alle geploegenheden en tradities in tot minister van Staat werd gebombardeerd zonder ooit zelf minister te zijn geweest of een belangrijke openbare functie te hebben bekleed.

Hij is een tijdje gecoöpteerd senator geweest of iets dergelijks, maar nooit minister. Hij heeft nooit naar buiten toe een belangrijke functie bekleed, maar is toch minister van Staat geworden. Dat toont aan

dat die man toch wel bijzonder invloedrijk en bijzonder machtig moet zijn, anders word je zoiets niet. Het is wel bijzonder straf dat de voorzitter van de VLD de uitspraken van de heer Coene heeft afgedaan als de individuele emoties van een inwoner van Tervuren. Het is natuurlijk veel meer dan dat. Als er iemand geïnformeerd is over heel deze problematiek, is het de heer Coene. Het is trouwens tijdens zijn ambtsperiode onder Verhofstadt I dat er een regelrechte sabotagepolitiek werd gevoerd ten aanzien van de luchthaven.

Ik heb het dan onder meer over het voor zich uitschuiven door de vorige regering van de spoorverbinding tussen Antwerpen en Leuven, op welk vlak geen vooruitgang is geboekt, maar zeker ook het dossier van de hogesnelheidstrein (hst). De hst is zeer essentieel voor het voortbestaan van de luchthaven, voor de concurrentiepositie ten opzichte van Parijs en Schiphol. Ook dat dossier is volledig geblokkeerd, werd tegengehouden door Durant.

Ik citeer even wat op 12 januari 2000 werd gezegd door de toenmalige Ministerraad: "De aansluiting van de luchthaven op het internationaal verkeer is noodzakelijk, wil de luchthaven zijn rol van internationale draaischijf kunnen blijven spelen. Voor de uitbouw van de lussen zullen er een aantal stopplaatsen voorzien worden voor de hst in Zaventem. Bovendien moet een verbinding naar een nieuwe, multimodale terminal in Brussel-Schaarbeek, ofwel via het GEN, ofwel via een people mover, of via beide, voorzien worden. Dat project dient in het tienjarig investeringsprogramma van de NMBS te worden geïntegreerd. De definitieve keuze van de modaliteiten zal bij de bespreking van het plan tegen het einde van het jaar" – het jaar 2000 dus – "gemaakt worden."

Heel dat concrete plan is opzij geschoven en werd onder de mat geveegd door toedoen van mevrouw Durant, maar zeker ook door toedoen van de heer Coene. Het was nochtans een manier om de luchthaven van Zaventem een toekomst te geven, een verzekering voor decennia. Dat werd gewoon verwijderd, maar dat is helemaal niet zo toevallig.

Vandaag zegt plots een van de machtigste mannen in dit land dat de luchthaven van Zaventem opgedoekt moet worden. Tienduizenden Vlaamse arbeidsplaatsen zouden volgens Coene dus moeten worden overgeheveld naar Wallonië, want daarop komt het in de praktijk neer. Dat is natuurlijk de waanzin ten top. Het is onvoorstelbaar dat een Vlaams minister van Staat zoiets naar voren durft te schuiven, niet alleen voor de enorme onzekerheid – het is nochtans een minister van Staat die ook Vlaming is –, niet alleen voor de tienduizenden mensen die daar werken, maar ook is zo'n verklaring bijzonder schadelijk voor de mogelijke investeerders in de toekomst. Wie zal er nog

investeren op lange termijn in Zaventem met zulke verklaringen?

De uitspraken van Coene werpen natuurlijk een heel ander licht op het verhaal van DHL, dat nu met alle mogelijke middelen warm gemaakt wordt voor een verhuis naar Wallonië.

Het is onbegrijpelijk dat men daarover aan Vlaamse kant zo lichtzinnig heen gaat, dat men de pogingen van Wallonië om DHL naar Bierset te laten overkomen gewoon onbeantwoord laat. Wij hebben moeten vaststellen dat de Vlaamse regering – dat is niet uw verantwoordelijkheid, maar uw partij zit wel in de Vlaamse regering – haar kop in het zand steekt. Zij weet namelijk helemaal niets af van het dossier. Ze werd erover geïnterpelleerd, maar mevrouw Ceysens weet helemaal niets af van het dossier. Zij heeft geen contacten gehad met DHL op het moment van die interpellatie enkele dagen geleden. Er werd evenmin gezocht naar oplossingen of alternatieve mogelijkheden. Zij heeft gewoon de armen laten zakken. Men laat alles maar gebeuren. Toch gaat het om 6.000 arbeidsplaatsen die in rook opgaan, dubbel zoveel als in Genk.

Wij hebben daarover al een hele kakofonie aan standpunten moeten aanhoren. De enige die anders zelf zo graag in de media komt en die zelfs in de kerstvakantie niet uit de kranten weg te slaan was, uzelf, mijnheer de minister, heeft heel hard gezwegen in dat dossier. Tot nu toe hebt u uw licht nog niet laten schijnen over uw standpunten in dat dossier. Het is toch wel vreemd dat alleen eerste minister Verhofstadt daarover een aantal uitspraken heeft gedaan en u zoveel mogelijk naar voren heeft geschoven.

Bovendien, vanaf januari is bekend dat DHL al een aantal plannen bekendgemaakt heeft. Verhofstadt, zo heeft de Financieel Economische Tijd uitgebracht, wist vanaf januari 2003 wat er gepland was. De vraag is dan ook in hoever uzelf daarvan op de hoogte was.

U hebt nu namelijk een spreidingsplan uitgewerkt, waarover u straks wat meer uitleg zal geven, en ook een spreidingsplan aangepast, maar uiteindelijk blijkt dit nauwelijks nog relevant te zijn als DHL inderdaad zou verhuizen naar Luik. Mijn cruciale vraag op dit vlak is natuurlijk of u zelf van die plannen van DHL op de hoogte was, dan wel of u door Verhofstadt volledig in het ongewisse bent gehouden.

Ik kom tot mijn concrete vragen, waarvan de eerste reeks verband houdt met de aanpassing van uw spreidingsplan. U hebt een aantal aanpassingen aangekondigd om tegemoet te komen aan de Raad van State. Wat zijn die aanpassingen en tegen wanneer zal het eigenlijke spreidingsplan dan wel

van kracht worden? Zal het moeten opschuiven ten opzichte van wat er oorspronkelijk was voorzien? Ik vermoed van wel. Kunt u nu eindelijk uitleg geven bij de diverse routes, want bij de voorstelling van het spreidingsplan zelf hebt u ons daarover in het ongewisse gelaten. U kon heel wat zaken nog niet vertellen. Kan dit vandaag wel, de percentages bijvoorbeeld? Ik zie u neen schudden. Hoeveel percent zal er over Brussel vliegen en hoeveel over de Noordrand? Het zou toch interessant zijn als er daarover zo snel mogelijk duidelijkheid komt.

Ten tweede, ik wil er toch nog even op wijzen dat er bij de actiegroepen een zeer grote bekommernis bestaat over de geluidsmetingen. Die moeten worden genomen op alle plaatsen om tot een identieke meting te komen en om vervalsingen van de geluidskadasters tegen te gaan. Men hoort ook vertellen dat men in Brussel zeer graag de meters zeer laag tegen de grond zou zetten om een dubbel geluid te krijgen: het oorspronkelijk geluid en nadien ook nog de weerkaatsing op de grond. Hoe gaat u dat voorkomen en hoe zult u ervoor zorgen dat er op een uniforme wijze wordt gemeten en op een gestandaardiseerde wijze wordt gewerkt?

Ten derde, mijnheer de minister, hoe reageert op de uitspraken van de heer Coene? Hoe zult u, als minister van Mobiliteit, die tienduizenden mensen die in Zaventem werken ook op langere termijn geruststellen? Hoe zult u de bedrijven geruststellen? Hoe zult u de toekomst van Zaventem op lange termijn verzekeren door middel van de nodige spoorwegverbindingen die al zo lang zijn aangekondigd, maar waarover nog altijd geen concrete duidelijkheid bestaat, en anderzijds de HST-aansluiting van Zaventem?

Ten vierde, wat zijn precies de plannen van DHL? Ik zou daarover graag een dossier krijgen, want daarover moet toch iets bestaan van DHL ten aanzien van de regering. Bent u daarover als minister gecontacteerd of was het de eerste minister? Wie is de gesprekspartner geweest? Kan dit dossier ter beschikking gesteld worden? Over hoeveel jobs gaat het? Ook daarover hebben wij de meest wilde verhalen gehoord: van 1.000 extra jobs tot wat vandaag in de kranten staat, namelijk 36.000 extra jobs. Het is toch wel vreemd wat daarover allemaal verteld wordt. Kunt u daarover meer duidelijkheid geven? Bestaat de mogelijkheid van spreiding van de activiteiten van die firma, of een gedeeltelijke spreiding, of moeten wij integendeel absoluut alles concentreren? Is daarover onderhandeld? Is er onderzocht of er alternatieve mogelijkheden zijn en of er eventueel andere activiteiten kunnen worden verplaatst vanuit Zaventem naar andere luchthavens?

Ten vijfde, is er door u of door de federale regering overleg gepleegd met de Vlaamse regering of heeft men enkel overleg gepleegd met de Waalse

regering? Wie heeft dit overleg gevoerd? Zijn er federale investeringen beloofd?

Ten zesde, is de keuze van Bierset al gemaakt? Waarom kiest men voor Bierset? Houdt men daarbij dan ook rekening met de enorme geluidsoverlast die er voor Zuid-Limburg komt als men in één richting gaat concentreren?

Hoe staat u daartegenover? Wilt u het de Zuid-Limburgers aandoen dat men daar concentreert in één bepaalde richting?

Ten slotte, en niet in het minst, is er op een behoorlijke wijze onderzocht wat de gevolgen zijn van een mogelijke verhuis van DHL naar Bierset of elders in Wallonië? Zou het niet kunnen dat naast de bedrijven die nauw met DHL samenwerken, ook een hele reeks andere bedrijven in het kielzog daarvan richting Wallonië zou vertrekken? Lopen wij geen enorm risico voor de werkgelegenheid in Vlaanderen? Wat zouden de concrete gevolgen voor de tewerkstelling in Vlaanderen zijn bij een eventuele verhuis?

**17.03** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ook ik heb een interpellatieverzoek ingediend maar het mijne was gericht aan minister Vande Lanotte in verband met wat in het voorbije weekend is gebeurd. Ik wou minister Vande Lanotte interpellieren over de toekomst van Zaventem. Blijkbaar heeft dit niet mogen zijn, voorzitter. Ik betreur dan ook dat dit uitgesteld is tot volgende week. Ik zal echter ook van deze gelegenheid gebruikmaken om een aantal vragen te stellen over de toekomst van de luchthaven op Zaventem.

Mijnheer de minister, ten eerste, ik heb een aantal vragen in verband met het spreidingsplan. Wij hebben in deze commissie in december nog een debat gehad over het spreidingsplan. Een paar dagen later konden we dan vernemen dat de Raad van State het spreidingsakkoord had geschorst. Onmiddellijk daarop reageerde u door te zeggen dat dit niets zou veranderen aan de zaak. Nadien hebben we dan gehoord dat u wat wou wijzigen. Ik moet zeggen dat ik het niet meer weet. Is er nu nog een spreidingsakkoord? Is dat nu geschorst of niet? Wordt het spreidingsakkoord nu reeds uitgevoerd? Wat wordt er uitgevoerd? Wat wordt er nog niet uitgevoerd? Wat staat er nog ter discussie? Ik moet eerlijk zeggen dat ik denk dat geen mens daar op dit ogenblik nog zicht op heeft. Mijnheer de minister, de eerste vraag is dus wat er op dit moment van dit spreidingsakkoord over is.

Ten tweede, er zijn de investeringsplannen van DHL en het overleg binnen de nieuwe regering. Ik vind dus ook dat er heel veel over en weer wordt gegooid met cijfers. Merkwaardig is dat de cijfers van DHL en die van BIAC niet overeenkomen. Tot nog toe

heb ik van DHL over cijfers gehoord van 1.500 jobs. In de studie die DHL heeft gemaakt sprak men in het begin echter over 5.000, 10.000 en zelfs tot 20.000 jobs. Ook wat de vermeerdering van het aantal nachtvluchten betreft lopen de cijfers uiteen. Uiteraard lopen ze een beetje uiteen naargelang de definitie van de nacht. Een Europese nacht loopt van 23 uur tot 7 uur en een Belgische nacht van 23 uur tot 6 uur. Dat verklaart natuurlijk ook het verschil in de stijging van het aantal nachtvluchten.

Mijnheer de minister, kan iemand ons na al dat gegoochel met cijfers nu eens duidelijk zeggen wat er nu precies voorligt? Kunnen wij die plannen krijgen? Kunnen wij de plannen van DHL zien? Kunnen wij de precieze studie van BIAC zien zodat we met kennis van zaken spreken over het al dan niet noodzakelijk zijn van nieuwe investeringen in een tweede luchthaven en een eventuele verhuis van DHL? Het minimum is toch wel dat we kunnen beschikken over precieze informatie?

Vervolgens is er de houding van de regering in het weekend. Ik heb via de pers vernomen en waar ik kwam ook gehoord dat zeer velen pijnlijk getroffen en gechoqueerd zijn door de lichtzinnige wijze waarop in het voorbije weekend diverse politieke verantwoordelijken gespeeld hebben met de toekomst van de luchthaven en met de jobs van tienduizenden mensen. Het opbod rond de luchthaven, de vloed van al dan niet overlegde ideeën is ronduit schandalig. Terwijl de overheid bezig is met de voorbereiding om een deel van haar aandelen in BIAC te verkopen, op het ogenblik waarop ING aangesteld is om geldschietters en investeerders te zoeken en mee te werken aan de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem, lopen anderen rond met scenario's zoals het sluiten van de luchthaven of het gedeeltelijk ontmantelen van de luchthaven.

Na al die verklaringen is volgens mij iets duidelijk geworden en wij menen dan ook dat eerste minister Verhofstadt al heeft beslist dat er een tweede luchthaven moet komen.

De DHL-plannen hebben wij vernomen van de heer De Buck, directeur en afgevaardigd bestuurder van DHL. Hij heeft zijn investeringsplan reeds meegedeeld aan de bevoegde instanties in het eerste kwartaal van 2003. Het is dan ook niet zo dat DHL in december 2003, na de bekendmaking van uw spreidingsplan, zijn plannen heeft bekendgemaakt. De regering wist in het eerste kwartaal van 2003 al waarover het ging.

In september lanceerde de eerste minister het idee van een tweede luchthaven. Chièvres werd toen reeds genoemd door de eerste minister. Deze piste viel op dat ogenblik een beetje uit de lucht. Nu we weet hebben van het DHL-scenario moeten we dit helemaal anders bekijken en moeten we vaststellen

dat dit niet zomaar uit de lucht kwam vallen toen de eerste minister in september sprak over een tweede luchthaven. De eerste minister wil twee luchthavens: een voor de passagiers - Zaventem - en een voor het vrachtvervoer - Chièvres. Ook in dit perspectief moeten de plannen worden gezien van de Vlaamse minister van Economie, Ceysens, en de Vlaamse minister-president Bart Somers. Zij moeten meedraaien in de piste van de eerste minister die als volgt luidt: DHL mag verhuizen want het vrachtvervoer gaat naar Wallonië.

Ook uw partij, spirit, mijnheer de minister, heeft een verklaring afgelegd. DHL mag verhuizen. Ook de verklaringen van de heer Coene moeten in dit kader worden gezien. Het is allicht de persoonlijke mening van de heer Coene dat de luchthaven weg moet. Het was niet de eerste keer dat hij dit zei. Hij heeft dit al vaker laten horen. De heer Coene is nu de tweede man van de Nationale Bank van België en dus niet om het even wie. Als hij dit nu ventileert dan is dat niet alleen zijn mening als privé-persoon. Iedereen heeft het recht om zijn mening te uiten, maar dit is uiteraard iets anders. De heer Coene heeft volgens mij de piste van de heer Verhofstadt moeten ondersteunen, namelijk een tweede luchthaven in Wallonië.

Mijnheer de minister, de vorige paars-groene regering en deze regering zijn medeverantwoordelijk voor het feit dat het draagvlak van de luchthaven van Zaventem wordt ondergraven. Men is de luchthaven van Zaventem aan het ondergraven en dat is de verantwoordelijkheid van deze en de vorige regeringen. Eerst was er het voorstel van mevrouw Durant over de afschaffing van de nachtvluchten. Daarna volgde het concentratiemodel van eerste minister Verhofstadt en minister Durant. Hierop kwam er verzet van een hele regio tegen dit concentratieplan. Sommigen hebben daarvan gebruikgemaakt om ook de luchthaven zelf in vraag te stellen. De plannen van de paars-groene regering hebben heel dit proces in gang gezet. Er was vooraf geen discussie. Er waren inderdaad problemen verbonden aan de luchthaven, maar dit debat werd toen niet ten gronde gevoerd. Deze regering is verantwoordelijk voor de houding van DHL die de onzekerheid beu is. Deze regering is verantwoordelijk voor de onrust bij het personeel van DHL die dreigen hun job te verliezen.

Mijnheer de minister, de regio Vlaams-Brabant - en u kent die - heeft al heel wat te verduren gehad: Renault, Sabena, nu DHL en Sobelair. Het is onaanvaardbaar dat Vlaamse ministers zomaar aanvaarden dat jobs mogen vertrekken. In Brussel is er een werkloosheid van meer dan 20%. De sociale partners, verzameld in Voka, hebben gezegd dat het waanzin is DHL te laten vertrekken. En die Vlaamse ministers en uw partijvoorzitter doen maar alsof wij met een luxeprobleem zitten: "Laat al deze jobs maar vertrekken!". Deze regering

wil de kip met de gouden eieren slachten. Onze optie is dat Zaventem een multifunctionele luchthaven moet zijn. Zaventem is een tewerkstellingspool, en dat is meer dan passagiers vervoeren.

De **voorzitter**: Mevrouw Creyf, u bent al ruim over tijd.

**17.04** **Simonne Creyf** (CD&V): Verontschuldiging mij, mijnheer de voorzitter, ik rond af.

De overheid heeft al gronden verkocht aan BIAC. Ik neem aan dat dat ook met de bedoeling was luchtvaartgebonden activiteiten te doen. Ik denk dat het ook niet mogelijk is vracht- en passagiersvervoer volledig van elkaar te scheiden. Er zijn heel wat gemengde vrachten. Dat is dus ook geen oplossing.

Mijnheer de minister, nu stelt men ecologie en economie tegen elkaar, terwijl wij van deze regering zouden mogen verwachten dat zij alles onderneemt, dat zij plannen en kritische analyses maakt en dat zij alternatieve oplossingen zoekt om ecologie en economie met elkaar te verzoenen.

**17.05** **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le ministre, alors que le plan de dispersion des vols à destination et au départ de Bruxelles-National dans sa version du 3 décembre 2003 a été suspendu à la suite d'un arrêt du Conseil d'Etat, le gouvernement aurait confié à BIAC l'étude de faisabilité de l'extension des activités de DHL en Belgique.

Même si BIAC a intérêt - en tant qu'exploitant de l'aéroport national - à garder cet opérateur, il semble d'ores et déjà que cette société examine la possibilité de délocaliser certains vols vers l'aérodrome de Chièvres, occupé actuellement par l'armée américaine. On peut s'interroger sur l'objectivité de cette étude, qui est confiée à une entreprise publique en cours de privatisation, par son actionnaire public.

Il convient de rappeler que, sur le plan de la répartition des compétences, l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics - à l'exception de Bruxelles-National - relèvent, conformément à la loi spéciale du 8 août 1980, des Régions.

Par conséquent, comment l'Etat fédéral peut-il prendre une décision en la matière, sans concertation avec les Régions? D'autant plus que le développement de l'aéroport national, situé en Région flamande, provoque des nuisances environnementales dans la Région bruxelloise, laquelle verrait favorablement une délocalisation en Région wallonne.

Même si l'aérodrome de Chièvres fait partie des domaines militaires de l'Etat, on voit mal comment - en cas de démilitarisation des installations - il échapperait à la compétence de la Région wallonne.

Quels ont été les contacts officiels entre l'Etat fédéral et les Régions au sujet du développement de l'aéroport de Bruxelles-National?

Quant à l'aéroport de Chièvres, il faut préciser que les personnes directement concernées - à savoir les riverains de l'aérodrome et, plus particulièrement moi-même en ma qualité de bourgmestre de la commune voisine - ne sont pas demandeuses d'un changement d'affectation de la base américaine. La question même de la disponibilité des infrastructures de Chièvres semble passer au second plan, alors que son occupant actuel n'a pas fait part de son intention de quitter, à court ou moyen terme, ces installations. On peut, d'ailleurs, déduire des investissements programmés par l'Otan pour la base de Chièvres que son utilisation par le Shape s'inscrit dans la durée.

Est-il cohérent de revendiquer pour Bruxelles le nouveau siège de l'Otan, tout en laissant entendre au commandement en chef de l'Alliance qu'il devrait, à terme, laisser la place libre à un transporteur de courrier express?

Monsieur le ministre, le premier ministre avait, lors de la présentation du plan directeur de la Défense, confirmé les engagements internationaux de la Belgique - notamment envers l'Otan. Pouvez-vous me préciser que le respect de ces engagements comprend également les conventions signées avec l'Otan relatives à l'occupation de la base de Chièvres?

**17.06** **Eric Libert** (MR): Tout d'abord, voici brièvement les rétroactes. Le 18 novembre 2003, la cour d'appel de Bruxelles décidait donc d'imposer à l'Etat une astreinte de 50.000 euros par jour de retard dans la dispersion des nuisances sonores. Ensuite, le 3 décembre, le gouvernement fédéral s'accordait sur un plan de dispersion. Puis, le 19 décembre, en réponse à la requête des riverains de la périphérie-Est, le Conseil d'Etat intervient en suspendant ce plan de dispersion. Et, ceci dit entre parenthèses, il semblerait que vous ne respectiez pas cet arrêt du Conseil d'Etat, dans la mesure où vous persistez à mettre en œuvre ledit plan.

Monsieur le ministre, cet arrêt du Conseil d'Etat vous donne l'impossibilité juridique d'exécuter immédiatement la condamnation principale visant le gouvernement et qui vous permettrait d'être exonéré de l'astreinte à laquelle celui-ci a été condamné, pour autant que vous articuliez les recours nécessaires, ce que vous avez annoncé notamment dans la presse du 22 décembre 2003.



J'y relève que, tout d'abord, vous annoncez tout d'abord que vous allez exercer un recours devant le juge des saisies à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre 2003.

Ensuite, vous convenez que, sur le plan environnemental, il est impossible d'augmenter le quota de vols de nuit, fixé actuellement à 25.000 vols par an, pour répondre à la demande exprimée par DHL qui tente d'obtenir l'autorisation de 34.000 vols de nuit par an.

Enfin, vous estimez qu'une délocalisation des vols de nuit est indispensable.

Compte tenu de cet ensemble d'observations, nous vous posons les questions suivantes:

1. Pouvez-vous préciser si le recours, dont vous annoncez le dépôt devant le juge des saisies, a été effectivement introduit?
2. De quel ordre précis est l'augmentation des vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National si nous répondons positivement à l'offre de service de DHL?
3. Quelle est la part actuelle prise par la compagnie DHL dans le total des vols de nuit effectués annuellement à l'aéroport? Quelle est la répartition au niveau des autres compagnies?
4. Confirmez-vous vos propos relatifs à la délocalisation des vols de nuit vers un autre aéroport, civil ou militaire, encore à désigner?
5. Quels types de vols (fret, transport de personnes) seraient concernés en cas de délocalisation?

**17.07 Willy Cortois** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb met aandacht naar de interpellaties geluisterd. Ik moet echter vaststellen dat de interpellanten niet zoeken wat we samen zouden moeten zoeken. Dat is namelijk een evenwicht tussen economie en ecologie. Het is een vraag waarop de minister en de regering ook nog geen antwoord hebben. Ik stel ook vast dat de minister geen positieve deelname moet verwachten van het Parlement – althans niet van de interpellanten. Enerzijds hoor ik immers dat men wenst dat het spreidingsplan er komt - dat is goed; ik zal er straks op terugkomen – en dat anderzijds DHL alle kansen zou moeten krijgen. Men zal dan ook eens moeten stoppen met de verkondiging overal in de betrokken regio dat DHL mag blijven, maar niet mag vliegen. Dat is niet haalbaar. Daarover zijn we het eens.

We zullen dus moeten zorgen voor een evenwicht tussen economie en ecologie. (...) Dat is de

evidentie zelf. Ik hoor niet veel oplossingen, maar wel veel kritiek.

**17.08 Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Wij willen enkel informatie!

**17.09 Willy Cortois** (VLD): Mijnheer de minister, ik ben nog altijd de mening toegedaan dat de basisbenadering van de spreiding de enige mogelijke oplossing is om ecologie en economie met mekaar te verzoenen. Ik wil er onmiddellijk aan toevoegen dat er niet voor iedereen een ideale oplossing zal zijn. Ik pleit ervoor dat u in elk geval onverkort in die richting voortwerkt. In tegenstelling tot het vroegere plan – waartegenover we ook kritisch stonden – wordt in dit plan vertrokken vanuit een idee van billijkheid en rechtvaardigheid, waarbij men samen de lasten en lusten draagt. Het is belangrijk dat u deze piste blijft volgen.

Daarom stel ik de vraag, die een aantal collega's ook al hebben gesteld. Hoever staat het met de uitvoering van het spreidingsplan?

U hebt de voorbije dagen – op dat punt ben ik het eens met mevrouw Creyf en de heer Laeremans – niet veel gezegd. Collega's, dat is echter dikwijls wijzer dan te veel te zeggen. De minister heeft door weinig te zeggen het dossier op dat vlak een dienst bewezen.

Mijnheer de minister, wij mogen vandaag een antwoord verwachten op de vraag hoe u staat tegenover de plannen van DHL. Hoeveel bijkomende vluchten moeten zij hebben? Hoeveel jobs worden erdoor gecreëerd? Fundamentele vraag is echter hoe u en de regering tegenover de plannen van DHL staan? Is er een beslissing genomen over het dossier? Hoe ziet u de verdere evolutie van het bedrijf, dat voor de exploitatie van de luchthaven van Zaventem erg belangrijk is, nu we voor een privatisering staan.

De cargo-activiteit zit duidelijk in de lift, wellicht meer dan de passagiersactiviteit. Wat is uw fundamentele benadering, mijnheer de minister? Vindt u dat DHL in Zaventem moet blijven? Is het correct dat Zaventem zonder DHL geen rendabele exploitatie kan hebben? Welke optie verkiest u? Ik vraag geen details. Ik deel echter het standpunt van een aantal sprekers dat het tijd wordt dat de regering de lijnen uitzet. Er zijn veel spelers actief, dikwijls met eigen belangen.

Dat is de reden waarom ik me ongerust begin te maken over de toekomst van Zaventem. Niets is slechter dan beslissingen steeds opnieuw uit te stellen omdat men weet dat deze beslissingen nooit iedereen voldoende kunnen schenken. Ik herhaal mijn vraag. Wat is uw fundamentele benadering van het DHL-dossier. Ik voeg er twee

vragen aan toe. Houdt u bij het innemen van een standpunt vast aan een plafond van 25.000 nachtelijke bewegingen? Wat is uw definitie van de nacht?

Een ander punt is de ontsluiting van Zaventem. We zijn veel bezig met procenten in de lucht en met allerhande percepties en dossiers die allemaal zeer belangrijk zijn. Graag kreeg ik informatie over de verdere ontsluiting van Zaventem die door iedereen als erg belangrijk wordt bestempeld.

Een laatste punt. In heel de commotie en de discussie over het evenwicht tussen economie en ecologie lees ik dat Rolls Royce, een van de grootste fabrikanten van vliegtuigmotoren ter wereld volop aan het werken is aan een nieuwe generatie motoren die heel wat geluidsarmer zullen zijn. Zal men bij het uitwerken van een toekomstvisie rekening houden met dergelijke elementen. Ik heb ook science fiction-verhalen gelezen. Het zou echter kunnen dat we op dit ogenblik discussiëren over lawaai dat er morgen niet meer is. Zal men rekening houden met de technologische evolutie?

De **voorzitter**: Mevrouw Milquet had eveneens een interpellatieverzoek ingediend. Zij is op dit ogenblik afwezig. Mocht zij alsnog in deze commissie opdagen, kan zij in de replieken tussen beide komen. Maar neen, mevrouw Milquet komt net toe. In transporttermen uitgedrukt: een just in time delivery.

**17.10** **Joëlle Milquet** (cdH): Monsieur le président, ma première question porte sur la problématique de l'après-arrêt du Conseil d'Etat relatif au plan de dispersion des vols de nuit. Nous sommes dans une longue saga. Vous connaissez nos arguments et je me réjouis de voir que le Conseil d'Etat les a jugés opportuns et pertinents puisque c'est sur cette base qu'il a suspendu la décision qui avait fait couler beaucoup d'encre et qui nous avait tous animés, peu avant les vacances.

On lit différentes choses intéressantes dans cet arrêt. Il indique que les scénarios de dispersion ne tiennent pas compte de la densité des populations survolées, ce que nous avons dit, et que la modification du schéma actuel d'utilisation des pistes entraînera des modifications dans la qualité et la quantité des nuisances subies par les riverains, ce que nous relayons.

Par ailleurs, il a été beaucoup question de toute la problématique de la piste 02 et 20 (selon le sens dans lequel on l'utilise). Il est également indiqué dans l'arrêt en question que l'utilisation permanente de cette piste – parce qu'elle est en pente, plus courte et mal orientée par rapport à la direction des vents dominants – ne repose pas sur des motifs

matériellement exacts, pertinents et légalement admissibles, et viole les principes de proportionnalité.

Je ne vais pas vous lire l'ensemble de ce passionnant arrêt. Ce qui m'intéresse aujourd'hui, c'est de savoir ce qu'on va en faire puisqu'il nous revient que, malgré tout, différentes demandes de mise en œuvre de la dernière décision auraient été introduites. Je n'en sais rien, vous allez nous éclairer. Nous aimerions savoir, sur la base de cet élément neuf, qui relaie parfaitement les objections légitimes que nous avons évoquées, quelle va être l'attitude du gouvernement, du ministre? Va-t-il y avoir une mise en œuvre des décisions du Conseil des ministres du 3 décembre, si je me souviens bien? Sinon, quelle est la procédure mise en place, quels sont les timings? On sait bien par ailleurs quel est le travail entamé au niveau du cadastre du bruit.

La deuxième question est également d'actualité. Je suppose que vous ne pourrez pas donner beaucoup de réponses mais j'aimerais quand même en avoir une. Je sais que vous allez, dans vos grands châteaux, plancher sur l'avenir économique de notre Etat – il est temps d'y penser! - et notamment sur la problématique de DHL. Sur la base de ce que j'ai entendu, on pourrait peut-être avoir un terrain d'entente puisque vous n'avez pas l'air d'être très chaud, et nous non plus, sur la demande d'extension de la capacité de DHL à Zaventem. Connaissant toute la problématique de la nuisance des vols de nuit, et sachant que si l'on suit la demande, l'ambition de DHL est d'atteindre 80 mouvements par jour en 2007, puis 140 dès 2012, ce qui implique une politique d'expansion qui relèverait le nombre actuel des mouvements nocturnes de 20.100 à 23.000 mouvements en 2007, 34.000 en 2012.

En termes de nuisance nocturnes, c'est évidemment un impact qui est loin d'être négligeable. On a déjà des difficultés majeures – vous êtes bien placé pour les connaître –; donc, on voit tout de suite ce qu'une telle extension va signifier en termes de qualité de vie pour les riverains.

Je voulais donc savoir quel était la position que vous, le ministre, alliez tenir dans ce grand pow-pow du week-end, dont on attend avec impatience les résultats. Je crois que le plus important sera de connaître résultat. On prend donc un ticket pour le prochain tour afin de, surtout, commenter les décisions. J'espère qu'elles seront bonnes. Je crains que non, mais à tout le moins j'aimerais savoir quelle sera votre position.

**17.11** **Minister Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn antwoord zal bestaan uit

drie onderdelen. Vooreerst zal ik antwoorden op de vragen omtrent de schorsing door de Raad van State. Daarna geef ik een antwoord op de vragen omtrent DHL. Ten slotte zal ik antwoorden in naam van de eerste minister omtrent het mogelijk gebruik van een andere luchthaven dan Brussel, wat mevrouw Galant specifiek heeft gevraagd.

In de eerste plaats kom ik op de schorsing. Ik heb mij, zoals steeds in deze zaak, door de advocaten van de Belgische Staat laten adviseren. Concreet juridisch is het gevolg van het arrest van de Raad van State dat aan de beslissing van 3 december geen uitvoering mag worden gegeven. Doet men dat wel, dan wordt het gezag van het schorsingsarrest miskend, hetgeen aanleiding kan geven tot het opleggen van een administratieve dwangsom door de Raad van State.

Devant le risque de me voir reprocher une quelconque exécution prohibée de la décision, j'opte pour la clarté. Je prépare une nouvelle motivation basée sur toute l'information disponible: sur les documents de BIAC, de Belgocontrol et de la DGTA, ainsi que sur les publications officielles sur le cadastre du bruit, sur l'histoire de tout ce dossier. Ainsi, tout le monde pourra vérifier que les mesures provisoires de l'accord sont sûres, équilibrées et conformes à l'arrêt du 10 juin ainsi qu'à l'accord gouvernemental.

Collega's, wij hebben alle elementen om aan te tonen dat de beslissingen met betrekking tot baan en routegebruik veilig zijn, dat de gevolgde procedures de gebruikelijke zijn, dat er aan niemand exhaustieve hinder wordt opgelegd – het tegendeel is waar –, dat de exhaustieve hinder boven een aantal zones terug in evenwicht gebracht wordt met de hinder boven andere gebieden. Ik zal ze samenbrengen in een nieuwe motivatie van de gemaakte keuzes. Zo gaat de realisatie van de spreiding onverminderd verder. Ik hou voor alle duidelijkheid wel rekening met een aantal eisen die de Raad van State gemaakt heeft. Zoals ik reeds heb gezegd gaat het hier onder meer over de veiligheid.

Les éléments de cette future décision poursuivant le même objectif doivent répondre, de façon circonstanciée, aux critiques du Conseil d'Etat. Les lacunes signalées par le Conseil d'Etat sur certaines orientations prises en matière de sécurité et d'environnement seront comblées et le bien-fondé de certains choix démontré.

Het juridisch obstakel dat de Raad van State heeft opgeworpen doet helemaal geen afbreuk aan mijn overtuiging om zo snel mogelijk een oplossing te vinden voor dit dossier.

Wat de datum van implementatie van het spreidingsplan betreft, kan ik enkel herhalen dat ik

ernaar streef dit zo snel mogelijk te doen en uiterlijk tegen eind maart, wat de timing is die ik initieel heb opgelegd.

La répartition équitable des vols de nuit et de jour sera réalisée, d'une manière légale, sur base d'expertises existantes avec priorité pour la sécurité et selon mes compétences comme ministre de la Mobilité. Tous les ordres qui ont été donnés avant l'arrêt du Conseil d'Etat restent en vigueur et les nouveaux ordres seront explicitement motivés en termes de sécurité. Etant donné que les appelants – ceci concerne la cour d'appel – n'ont pas encore procédé à une saisie exécutoire, les avocats de l'Etat belge estiment inopportune une contestation devant le juge des saisies.

Er werden nog concrete vragen gesteld, bijvoorbeeld over de timing. Deze is gebleven zoals voorheen.

De wijze van meten zal inderdaad uniform gebeuren en daarvoor werden afspraken gemaakt tussen de drie partners die samen vertegenwoordigd zijn in de adviescommissie. Deze drie partners zijn de volgende. Ten eerste, BIAC, niet zozeer als exploitant van de luchthaven, maar veeleer als bezitter van een netwerk aan meetinstrumenten om te gaan of ze haar eigen exploitatievergunning kan behouden. Ten tweede, het Vlaams Gewest - meer specifiek AMINAL – en, ten derde, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – meer specifiek de BIM-IBGE.

De adviescommissie stelt sinds 1999 jaarlijks een geluidskadaster op. De procedures voor de metingen zullen daar duidelijk afgesproken worden. Er is inderdaad een specifieke hoogte, maar die problematiek wordt opgevolgd.

Het tweede luik betreft het dossier DHL.

En ce qui concerne la demande d'expansion de DHL, je voudrais préciser quelques faits, notamment concernant le nombre de vols.

Een positief antwoord op de vraag van DHL voor uitbreiding betekent een verhoging van het aantal bewegingen tijdens de nacht tot 23.000 bewegingen tegen 2006, waarvan 16.200 voor DHL en 34.200 bewegingen tegen 2010, waarvan 26.900 voor rekening van DHL. Het is duidelijk dat het laatste cijfer de leefbaarheidgrenzen van de omgeving van de luchthaven overschrijdt.

Ik geef u even de cijfers. Het aantal bewegingen in 2000 bedroeg 23.675. Voor alle duidelijkheid, wij spreken over de Belgische nacht: 23 uur tot 6 uur. Wanneer men de Europese nacht neemt, zitten wij op dit ogenblik aan 36.600 bewegingen als ik mij niet vergis. In ieder geval, voor de officiële Belgische nacht, van 23 uur tot 6 uur, waren er 23.675

bewegingen in 2000 waarvan 9.395 vertrekkende bewegingen. De ons opgelegde restricties – voor alle duidelijkheid: door het Vlaams Gewest dat de milieuvergunning aflevert – bedraagt 25.000 bewegingen gedurende de nacht en 10.121 vertrekken. De schatting voor 2003 is dat wij nu op 20.100 bewegingen zitten. Ik zal dat straks even corrigeren. Daarvan zijn er 13.900 van DHL en 6.200 van anderen. In verband met de vertrekken: er waren 8.200 vertrekken op jaarbasis, waarvan 6.600 van DHL en 1.600 van anderen.

Voor fase 1, die op het moment dat wij deze tekst maakten gesitueerd werd in 2006, zou het aantal bewegingen stijgen tot 23.000, waarvan 16.200 voor DHL en 6.800 voor anderen. Het aantal vertrekken zou dan 10.100 bedragen tegen 2006, waarvan 8.400 voor DHL en 1.700 voor anderen.

In fase 2, die op het moment dat ik de tekst schreef van 2006 tot 2010 liep, zou het aantal bewegingen evolueren tot 34.200, waarvan 26.900 voor DHL en 7.300 andere, en waarvan er 16.600 vertrekken zouden zijn, waarvan 14.800 voor DHL en 1.800 andere.

En ce moment, les vols de la compagnie DHL représentent annuellement 75,6% du total des vols de nuit effectués pendant l'année 2002

Vandaag zijn er andere cijfers bekendgemaakt. Een van de redenen waarom ik denk dat men in dit dossier erg voorzichtig moet zijn – en ik denk dat ik dat de voorbije weken ook ben geweest – is dat het niet altijd duidelijk is over welke cijfers wij spreken. Dat was voor niemand zo, want vandaag krijg ik andere cijfers.

Men heeft mij gevraagd of ik op de hoogte was. Einde juli – een drietal weken nadat ik minister was geworden – heb ik bewust een onderhoud met DHL gevraagd. Daarin is vooral gesproken over de situatie van vandaag. Ik heb het dus over juli 2003 – daarvoor was ik niet op de hoogte van de specifieke plannen. In dat gesprek werd ook getoetst welke mijn houding zou zijn tegenover de uitbreiding van de nachtvluchten, zonder dat er een compleet dossier werd overhandigd. Maar toen werd er ook over cijfers gesproken en over fases die anders zijn dan die welke die ik u nu geef. Het waren veel hogere cijfers dan die welke ik nu vermeld.

Dit zijn de cijfers die ik vandaag via BIAC, en dus niet via DHL, over DHL heb gekregen. Ik zal de verschillen geven. Vanzelfsprekend is 2000 identiek – het zou er nog aan ontbreken! 2003 is licht gewijzigd omdat wij intussen over meer gegevens beschikken. Het aantal bewegingen stijgt naar 20.800. Het aantal bewegingen van DHL vermindert naar 13.100 en het aantal bewegingen van andere maatschappijen stijgt in plaats van 6.200 naar 7.700. Het aantal vertrekken stijgt met 100

tegenover degene die ik daarjuist gaf: dus 8.300, waarvan 6.300 van DHL en 2.000 andere.

Voor fase 1, tussen vandaag en 2007, zou het aantal bewegingen 24.500 zijn. Dat 1.500 meer dan wat ik daarjuist zei. Voor DHL verandert er niets, maar het aantal andere bewegingen zou 8.300 zijn. Dus 16.200 van DHL en 8.300 andere zou samen 24.500 zijn in fase 1. Het aantal vertrekken zou 10.500 bedragen, een overschrijding van de milieuvergunning zoals zij vandaag bestaat, met name 8.400 van DHL en 2.100 andere.

Voor fase 2 die zich situeert tussen 2007 en 2012, stijgt het aantal bewegingen naar 39.100, waarvan 30.000 DHL en 9.100 andere. Het aantal vertrekken zou stijgen naar 17.200 daar waar de milieuvergunning vandaag 10.121 is, waarvan DHL 15.000 en andere 2.200.

U zult merken dat ik niet spreek over fase 3 omdat daar wat mij betreft de informatie totaal onduidelijk is. Er is echter wel degelijk een fase 3 waar zich een forse toename van het aantal bewegingen zal voordoen na 2012.

Het dossier-DHL is geen dossier dat vandaag gaat over de periode tot 2007 of tot 2012, maar over een periode van 30 jaar.

La répartition au niveau des autres compagnies se présente comme suit: pendant la nuit, les vols de fret représentent 5,3%, les vols de ligne 0,9%, les vols charter 16,4% et les autres vols 5,9%. Les résultats pour l'année 2003 seront bientôt disponibles.

Ik heb u reeds de aanpassing gegeven die spreekt van 20.800. Het zijn nog geen definitieve cijfers, maar het zopas vermelde cijfer is wellicht correcter dan het cijfer dat we eerst hadden, met name 20.100.

Elles seront bientôt disponibles. Les répartitions restent fondamentalement inchangées.

La plupart des compagnies aériennes souffrent toujours d'une des crises les plus profondes jamais connues dans l'aviation. Mais selon les économistes des transports aériens, les premiers signes de relance s'annoncent.

Vandaag de dag is het maximum aantal toegelaten nachtvluchten nog steeds niet bereikt. De voornaamste redenen hiervoor zijn de opeenvolgende crisissen zoals de gebeurtenissen van 11 september, het verdwijnen van Sabena als grootste klant van BIAC, de SARS-crisis en de oorlog in Irak. De algemene economische conjunctuur van de laatste jaren was ook niet bevorderlijk voor een verhoging van het aantal vluchten zodat we kunnen stellen dat er nog marge

is voor uitbreiding binnen de limieten. Dit kan zeker de eerste jaren tot 2006-2007.

Dit wil echter niet zeggen dat er nog jaren tijd is voor duidelijke beslissingen in dit dossier. Iedereen is er integendeel bij gebaat en ik wens dat dan ook zo snel mogelijk, klaarheid te zien.

Voor zij die geïnteresseerd zijn te weten hoe die limieten van 25.000 en 10.121 bepaald zijn, kan ik zeggen dat men dit gedaan heeft op basis van de op dat moment bestaande situatie waarbij een stand-still vooropgesteld werd. Men bereikte toen op 23.675 en 9.395 opstijgende vluchten. Als ik mij niet vergis gebeurde dit in 2001.

DHL kent de beperkingen van de luchthaven van Zaventem. Reeds in mei 2001 tekende DHL een overeenkomst met de federale regering met betrekking tot onder meer vlootvernieuwing. Het bedrijf weet dus zeer goed dat de luchthaven waar ze zelf in alle vrijheid voor gekozen heeft, beperkingen kent in de uitbreiding. Een van die beperkingen is het toegelaten aantal nachtvluchten en de hieraan gekoppelde toegelaten hoeveelheid quotacount die vastliggen in een akkoord dat de rechtvaardige belangen van de omwonenden van de luchthaven beschermt. Dit akkoord is zowel op het niveau van de federale als de regionale overheid genomen. Voor alle duidelijkheid wil ik erop wijzen dat de exploitatievergunning een regionale bevoegdheid van het Vlaams Gewest is. Het zou getuigen van enige hoogheidswaan daar federaal geen rekening mee te houden.

DHL weet dus nauwkeurig hoeveel vluchten het nog kan uitvoeren binnen de toegelaten marges van Brussel-Nationaal. Net als in het verleden – meer bepaald onder de vorige regering – is DHL hierover in contact met de regering.

Dans cette optique, la compagnie BIAC a étudié des propositions alternatives pour l'expansion de DHL avec une délocalisation partielle ou complète de certaines activités. C'est sur cette base que le gouvernement déterminera sa stratégie.

Collega's, ik wil dit bedrijf zeker niet weg uit de luchthaven, integendeel. Ik wil echter ook niet dat de akkoorden die bereikt zijn ter bescherming van de omgeving, zo maar opgeofferd worden voor een aantal beloften van een bedrijf.

Ik zie het als een zeer moeilijke oefening. Ik ga echter een serene discussie, gebaseerd op gefundeerde gegevens absoluut niet uit de weg. De belangen van te veel mensen staan op het spel om deze discussie zonder meer af te haspelen. Ik kom in deze materie op voor alle mensen, ongeacht waar ze wonen en ongeacht welke taal ze spreken. Anderzijds herhaal ik dat ik graag alle bedrijven verwelkom die de principes van duurzaam

ondernemingsschap respecteren, wat tot de leefbaarheid van de omgeving binnen de gestelde grenzen moet bijdragen. Ik geloof erin dat ook DHL die principes respecteert en wilt blijven respecteren.

Het dossier is niet volledig, althans niet in mijn hoofd. Het is mij op dit ogenblik niet duidelijk – integendeel, ik krijg daarover eerder negatieve signalen – of een spreiding van de activiteiten van DHL de facto mogelijk of wenselijk is. Mogelijk wellicht wel, wenselijk niet.

Collega's, ik wil even ingaan op een aantal moeilijke vragen in verband met de toekomst van Zaventem.

Ik geloof sterk in de toekomst van Zaventem. Ik denk dat elk verantwoord persoon het belang van Zaventem als economische regio en als mobiliteitsfactor – de luchthaven, Brussel nationaal – als zeer essentieel in de toekomst blijft zien. De luchthaven van Zaventem is de tweede economische pool in dit land en dat mag toch wel even onderstreept worden. Ik wil dus wel degelijk economie en ecologie verzoenen en niet tegen elkaar opzetten. Verzoenen vraagt uiteraard een zeker evenwicht tussen beide.

Ik heb de eerlijke overtuiging dat, mits wij een aantal inspanningen doen binnen Zaventem om een aantal bestaande vluchten te delocaliseren, een stevige uitbreiding van de activiteit van DHL mogelijk is, althans tijdelijk.

Een aantal cijfers die ik hoor, lijken mij een te grote provocatie om op in te gaan. In dit dossier moeten alle betrokken partijen tekenen van ernst vertonen. Wij moeten dus zeer goed weten, alvorens we beslissingen nemen, wat de bottom line is voor alle partijen. Het is belangrijk om de verdere tewerkstelling en een aantal engagementen daarrond kansen te bieden. Dat kan echter niet ten koste gaan van rekening te houden met de huidige bestaande limieten, hoe spijtig dat ook is.

De vraag werd gesteld of een positieve of winstgevende exploitatie van de luchthaven mogelijk is zonder DHL.

Het is vanzelfsprekend niet aan mij om daarover te oordelen, maar de cijfers die ik daarover zie, zeggen dat DHL een belangrijke bijdrage levert aan het winstpercentage van BIAC. Ik kan u zeggen dat het op dit ogenblik 50 procent is.

Ik geloof heel sterk in de evolutie naar geluidsarme vliegtuigen, maar, collega's, het verleden heeft ons ook geleerd dat er geen vliegtuigen bestaan die geen hinder veroorzaken, met alle gevolgen van dien. U kent het verhaal. Als u op één moment honderd liter over iemand gooit, wordt hij wakker, maar wellicht wordt men ook wakker als men

twintig keer vijf liter over zich heen krijgt. Dan druk ik het heel zacht uit, want het is een veel groter gezondheidsprobleem dan vaak wordt ingeschat. Het is trouwens niet alleen beperkt tot geluidshinder.

Maar goed, de luchthaven is een essentieel gegeven in de economische ontwikkeling van dit land. Ik denk dat we alles moeten doen om deze luchthaven voort te ondersteunen. We moeten ook kansen geven aan DHL, binnen de grenzen die voor iedereen noodzakelijk zijn en die gewoon zijn gelinkt aan de specifieke situatie van Brussel Nationaal, met name dat de luchthaven gevestigd is in een van de drukst bewoonde zones van heel de wereld.

Collega's, ik zou één zaak absoluut willen zeggen, wat de beslissing ook is. Die beslissing is overigens nog niet genomen en er is, mijns inziens, inderdaad nood aan duidelijkheid; ik ben het ermee eens dat de kakofonie moet stoppen.

Hoe dan ook, ik meen dat we niet alleen moeten kijken naar de mogelijkheden van één bedrijf. Er is nood aan een totaalplan voor Zaventem en voor de ontwikkeling van de regio – ook in het slechts mogelijke scenario – dat inderdaad een aantal fundamentele investeringen vereist voor de ontsluiting van de luchthaven. Een aantal beslissingen is daarvoor genomen. De prefinanciering door BIAC is beslist en er zijn er andere voor de ontwikkeling van de diablo. Er zijn andere bijkomende noden in Zaventem die moeten worden vervuld om de regio voort te laten ontwikkelen en een derde debacle – na de zware dossiers-Renault en –Sabena, waardoor de regio werd getroffen - zonder perspectief op duurzame werkgelegenheid te vermijden. Daarom is sowieso, in welk scenario dan ook, een ernstig investeringsproject in Zaventem nodig.

J'en viens à la question de Mme Galant relative aux obligations de la Belgique envers le SHAPE et les Etats-Unis en matière d'utilisation de l'aéroport de Chièvres.

Ik geef u het antwoord van de eerste minister: "Il existe effectivement plusieurs accords internationaux qui concernent l'utilisation de cet aéroport mais étant donné qu'aucune décision n'a été prise et qu'actuellement toutes les options sont encore examinées, j'estime qu'il est trop tôt pour parler déjà des éventuelles conséquences. Il est évident que si un certain aéroport devait être choisi, il faudra prendre en considération tous les éléments".

Mais, je le répète, et c'est le premier ministre qui le dit: "En l'absence de décisions prises, je trouve que la question est très prématurée".

Tot daar het antwoord dat ik kan geven op deze delicate vraag.

**17.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Dat mag wel gezegd worden. Er zijn heel veel gegevens verstrekt, maar toch hebben wij gevraagd – ik was niet alleen – om bijvoorbeeld over het dossier DHL meer documentatie te krijgen en om het dossier van DHL aan ons te bezorgen. Er blijven namelijk heel wat vragen, ik kom er straks op terug. Er zijn echter toch een aantal zaken verduidelijkt.

Ten eerste, wat betreft het spreidingsakkoord en de wijzigingen daaraan naar aanleiding van het arrest van de Raad van State, verbaast u mij een beetje wanneer u zegt dat het van kracht moet kunnen worden tegen eind maart en dat dit eigenlijk hetzelfde moment is dat oorspronkelijk was gepland. Dat is snel. Sta mij toe daarover even sceptisch te zijn, want er moeten natuurlijk heel wat wijzigingen aangebracht worden. U zegt dat u ermee bezig bent en dit voorbereidt, maar u zegt niet wanneer u met uw gewijzigd plan klaar zal zijn. Ik neem aan dat dit plan, gezien het belang van het dossier, toch ook opnieuw de regering zal moeten passeren of dat u toch in elk geval de goedkeuring zal moeten krijgen van het kernkabinet. Ik kan mij niet voorstellen dat dit zomaar meteen kan worden beslist en doorgevoerd door uw eigen diensten. Daarover zou ik dus graag wat bijkomende uitleg krijgen.

**17.13 Minister Bert Anciaux:** Ik heb inmiddels, zoals ik heb gezegd, ook een aantal beslissingen genomen die de veiligheid fundamenteel verhogen en die door mijn voorganger waren gewijzigd op vraag van de luchtvaartmaatschappijen. Daardoor is de situatie vanzelfsprekend al helemaal anders. De grootste bekommernis van de Raad van State was dat men niet wist of het plan veilig was of niet. Zij hebben niet gezegd dat het plan niet veilig was. Zij wisten het niet, dat begrijp ik ook, en daarom hebben zij geschorst. Antwoorden op die hoofdbekommernis is natuurlijk een essentieel gegeven om verder te kunnen gaan. Daarover zijn al beslissingen genomen.

**17.14 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** De aanpassing die u hebt aangekondigd, bent u nog aan het voorbereiden. Ik neem aan dat u daarop toch een zeker timing zet, want het moet ook nog de Ministerraad passeren. Ik blijf sceptisch over die datum eind maart, maar ik wens u alle succes met het verbeterde spreidingsplan.

Ten tweede, wat DHL betreft, wij hebben vandaag ontzettend veel cijfers gekregen die wij tot nog toe niet als dusdanig in de kranten of ergens anders hebben kunnen krijgen. U zult die op een of andere

manier toch ook formeel hebben gekregen van DHL of BIAC. Ik zou graag die documenten zien. Ik heb echter niets gehoord over wat verschillende collega's en ikzelf gevraagd hebben, namelijk de problematiek van de tewerkstelling die daarmee samenhangt. Ook daarover zijn er ontzettend veel verschillen naar buiten gekomen. In het begin zei DHL: wij gaan het aantal nachtvluchten verdubbelen en daartegenover staan ongeveer 1.000 of 1.500 jobs. Dat was heel vreemd, dat kon bijna niet. Nu spreekt ineens men van 7.000, 10.000 of 20.000 jobs en vandaag lees ik zelfs dat het zou gaan over 36.000 jobs in Bierset. Daarover is helemaal geen duidelijkheid gekomen. Ik vind dat spijtig en ik hoop dat u ons daarover – is het niet nu, dan op een andere manier – informatie kunt bezorgen, want anders is het dossier zeker niet volledig.

Ik had ook gevraagd wat de verhuis naar elders – Bierset, Chièvres, of waar ook – zou betekenen voor bedrijven die eventueel in het zog mee zouden gaan. Is dat onderzocht? Mij lijkt het nogal elementair in welke mate DHL een impact heeft op het economisch leven van Zaventem. Daar blijft een vraag open.

U heeft wel geantwoord op de vraag die werd gesteld over het belang van DHL voor de luchthaven. U zegt dat dit naar schatting 50% is, maar is dat een schatting van u persoonlijk of van uw diensten? Ook daarover heeft u niet zoveel zekerheid. Toch zou dat interessant zijn. Ik denk dat dit dossier ook al om die reden helemaal niet rijp is om er snel een definitieve en dramatische beslissing in te nemen. U zegt dat het volgens u mogelijk zou zijn dat DHL zijn luchtvaartactiviteiten over een aantal luchthavens zou spreiden. De wenselijkheid is iets anders. Volgens mij kan daarover wel worden onderhandeld en zou er een strategie kunnen worden ontwikkeld, eventueel samen met de Gewesten. Twee gewesten dan voornamelijk, want het Brussels Gewest heeft geen locatie waar er een luchthaven is of zou kunnen komen. Ik denk dat dit dossier niet klaar is voor dramatische beslissingen om alles te verhuizen naar deze of gene plaats. Dat is niet aan de orde en dat kunnen wij ook de werknemers niet aandoen. Daarvoor is het dossier echt niet klaar. Er is een aantal schrikbarende cijfers, maar u zegt zelf dat die provocatief kunnen worden geïnterpreteerd en misschien niet realistisch zijn. U hebt vandaag heel veel interessante antwoorden gegeven, maar het dossier is niet klaar om er dit weekend overhaast over te beslissen.

Ten slotte stel ik ook vast dat u niet antwoordt op de toch wel zeer belangrijke en nog veel dramatischer uitspraken van de heer Coene, die zegt dat de luchthaven dicht moet. U bent natuurlijk niet verantwoordelijk voor wat de heer Coene zegt, maar de heer Coene is niet de eerste de beste: hij is een van de machtigste mensen van dit land en

heeft nauwe connecties met de meerderheidspartijen. Ik zou graag weten wat uw inschatting van zijn woorden is. U heeft wel iets gezegd over de Diabolo en een aantal investeringen, maar niets over de HST. De onzekerheid bij de mensen en in het algemeen over de toekomst van Zaventem op lange termijn, blijft bestaan: u heeft die niet weggenomen.

Mijnheer de minister, wij zullen een motie indienen om duidelijkheid te vragen en om inzage te krijgen in de cijfers van DHL en de tewerkstelling. Wij willen het volledige dossier kunnen bekijken. Wij willen ook dat de regering alle twijfels wegneemt over het behoud van Zaventem als een belangrijke internationale luchthaven, ook op lange termijn. Die twijfels moeten in alle geval worden weggenomen en dat is vandaag onvoldoende gebeurd.

**17.15** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw sereen antwoord. Wij hebben kunnen vaststellen dat u inderdaad heel bedachtzaam mee zoekt naar oplossingen voor DHL en voor Zaventem. U moet echter erkennen dat uw antwoord en zeker de cijferdans die we hebben gekregen en de extrapolaties of simulaties op lange termijn, de onduidelijkheid niet hebben kunnen wegnemen en dat wij daarbij toch heel wat vragen hebben. Uw antwoord, ook al was het zeer bedachtzaam en onderbouwd, heeft de onduidelijkheid en de onzekerheid niet kunnen wegnemen. We blijven immers denken dat er anderen zijn in deze regering die reeds hebben beslist dat er een tweede luchthaven komt.

Mijnheer de minister, ik heb gisteren met een aantal mensen uit Melsbroek gesproken. Uiteindelijk was hun conclusie dat, als ze moeten kiezen, ze kiezen voor jobs en bereid zijn het nachtlawaai erbij te nemen, op voorwaarde dat er een redelijke en rechtvaardige spreiding is van het nachtlawaai. Ik vind het niet onbelangrijk dat er, naar aanleiding van hetgeen er allemaal is gebeurd, hernieuwde aandacht is voor de economie. Als men het zo duidelijk stelt, blijkt dat heel wat mensen veel over hebben voor jobs en dat bijzonder waardevol vinden.

Zij rekenen dan echter ook op u voor een redelijk en een rechtvaardig spreidingsplan. Uw spreidingsplan is daarom bijzonder belangrijk en wij durven erop aandringen dat u er werk van maakt. We betreuren het dat de regering niet de beslissing heeft genomen om te investeren in het elektronisch landingssysteem en in taxibaan 25L, omdat precies deze investeringen het mogelijk zouden maken uw spreiding nog te verfijnen.

Ten slotte, wat de toekomst van Zaventem betreft, geloven wij dat u daarmee begaan bent en bereid

bent mee te zoeken naar een evenwichtige oplossing. Ik durf echter aandringen opdat men alle pistes nog openhoudt, kritisch en creatief durft na te denken en een globaal plan maakt op basis van heel wat gegevens waarover wij nu jammer genoeg niet kunnen beschikken. Voor ons is het duidelijk dat Zaventem een multifunctionele luchthaven is en moet blijven en dat men daartoe de nodige maatregelen moet nemen.

Wij hebben een motie van aanbeveling ingediend waarbij we nogmaals vragen naar de bijkomende investeringen voor uw spreidingsplan en vragen dat u de nodige maatregelen zou nemen om de nationale luchthaven te behouden en uit te bouwen tot een multifunctionele luchthaven.

**17.16 Jacqueline Galant (MR):** Monsieur le président, si ma question est jugée prématurée, alors les déclarations du premier ministre dans la presse étaient, elles, très prématurées. En effet, celles-ci ont créé une véritable psychose dans ma région. Vous avez pu constater les réactions des riverains, ce week-end. La situation y est très difficile à vivre car les habitants se basent sur l'exemple de Bierset où les riverains ont assisté du jour au lendemain à la transformation d'un aéroport militaire en aéroport civil. Dès lors, les riverains de Chièvres ne font plus confiance aux propos des politiciens et ont peur de subir la même expérience que les riverains de Bierset.

Vu l'actualité et les différentes déclarations faites, j'estime que ma question ne peut être considérée comme prématurée.

**17.17 Eric Libert (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, ce qui n'est en tout cas pas prématuré, c'est la préparation de la réunion du week-end. Nous avons d'ailleurs appris par la presse d'hier les plans que vous envisagiez concernant l'aéroport de Zaventem, plus précisément en ce qui concerne DHL. Vous comptez agir en deux temps. Dans une première phase, il est question d'augmenter la capacité de DHL jusqu'à l'horizon 2007 avant d'envisager la délocalisation du surplus vers un autre aéroport, quel qu'il soit.

Mais, hier, cette fois sur les antennes de la RTBF, la société DHL s'est prononcée de manière extrêmement précise contre ce plan en disant que, pour elle, il était exclu d'envisager une double localisation en Belgique. Dès lors, il me semble néanmoins qu'une voie est susceptible de réaliser la synthèse que chacun recherche entre économie et écologie. Cette voie est exprimée par l'Union belge contre les nuisances aériennes. Je me permets, monsieur le ministre, de la relayer.

Il s'agit de créer, d'une part, un aéroport de

Bruxelles-National et, d'autre part, un aéroport de Bruxelles-International. L'aéroport de Bruxelles-National accueillerait les seuls vols de jour intra-européens réalisés avec des appareils respectant, bien entendu, les normes européennes de bruit et de sécurité. En la matière, nous sommes renvoyés à l'exemple de l'aéroport de London City Airport. L'aéroport international accueillerait, quant à lui, les gros porteurs, le fret, l'ensemble du trafic commercial et absorberait en une seule fois, selon ses vœux, DHL qui pourrait se trouver dans un endroit à désigner. On sait qu'il y en a déjà trois en Wallonie: Chièvres, Bierset et Jehonville. Cela nécessite des précautions environnementales, j'en suis conscient.

Voilà, monsieur le président, monsieur le ministre les quelques remarques que je tenais à soulever en la matière.

**17.18 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** *(geen micro)*

**17.19 Joëlle Milquet (cdH):** Monsieur le président, ma réplique sera aussi succincte que les informations données par M. le ministre.

Si je vous ai bien compris, monsieur le ministre, malgré l'arrêt du Conseil d'Etat qui est pourtant bien clair, votre réponse consiste à dire que vous persistez et signez, tout en modifiant les termes et la terminologie pour éviter les recours juridiques. Autrement dit, en ce qui concerne le fond de votre projet, vous persistez et vous annoncez une mise en exécution pour mars 2004.

D'après plusieurs experts -mais nous irons vérifier sur le terrain si c'est vrai-, des demandes auraient été faites pour que certaines routes puissent être utilisées à partir du 22 janvier, ce que vous avez nié. Pour ma part, j'ai tendance à vous faire confiance, mais je répète que cela ne nous empêchera pas d'aller vérifier ce qui se passe sur le terrain.

Par ailleurs, je comprends votre embarras puisque les décisions seront prises ce week-end. Cependant, -et cela ne me rassure pas-, vous avez déclaré ne pas être partisan du départ de DHL. Autre sujet de mon inquiétude, vous avez également évoqué, sans pour autant disposer de tous les éléments d'information concernant la deuxième phase, d'une éventuelle troisième phase d'augmentation à partir de 2012, alors que l'on parle déjà pour cette année-là de 34.0000 mouvements. Si nous mettons le doigt dans cet engrenage, nous risquons d'assister à une augmentation des nuisances, ce qui sera de plus en plus pénible à supporter par les riverains.

Par ailleurs, je ne vous ai pas entendu parler de



possibilités de délocalisation partielle. Cependant, en un week-end, tout peut changer. Nous connaissons bien les marathons nocturnes auxquels vous nous faites l'honneur d'assister.

Voilà, monsieur le président, les points sur lesquels je voulais attirer l'attention du ministre.

Pour le reste, j'attends avec impatience le résultat des négociations qui auront lieu ce week-end.

*Voorzitter: Jos Ansoms, voorzitter.*

*Président: Jos Ansoms, président.*

### **Motions**

#### **Moties**

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

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une première motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de M. Bart Laeremans et de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet

et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, demande au gouvernement

1. de décider de réaliser les investissements nécessaires au système d'atterrissage électronique et à la piste taxi vers la 25L;
2. d'affiner le plan de dispersion;
3. de prendre les mesures nécessaires pour convertir l'aéroport national de Zaventem en un aéroport multifonctionnel."

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heer Bart Laeremans en van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet

en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, vraagt de regering

1. te beslissen de nodige investeringen te doen voor het elektronisch landingssysteem en voor de taxiweg naar 25L;
2. het spreidingsplan verder te verfijnen;
3. de nodige maatregelen te nemen om de nationale luchthaven van Zaventem uit te bouwen tot multifunctionele luchthaven."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de M. Bart

Laeremans et de Mmes Simonne Creyf et Joëlle Milquet

et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,

demande au gouvernement

- d'informer pleinement le parlement à propos du dossier DHL, tant en ce qui concerne le nombre prévu de vols que le nombre d'emplois créés;

- de dissiper tous les doutes en ce qui concerne le maintien de Zaventem en tant qu'important aéroport international;

- de donner des garanties, y compris à long terme, aux travailleurs et aux entreprises liés à l'aéroport de Zaventem;

- de réaliser le raccordement annoncé de l'aéroport au réseau TGV international."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Bart Laeremans en van de dames Simonne Creyf en Joëlle Milquet

en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,

vraagt de regering

- het parlement volledig in te lichten over het dossier van DHL zowel wat betreft het aantal te verwachten vluchten als het aantal arbeidsplaatsen;

- alle twijfels weg te nemen omtrent het behoud van Zaventem als belangrijk internationale luchthaven;

- zekerheid te bieden ook op lange termijn aan de werknemers en de bedrijven die met de luchthaven van Zaventem verbonden zijn;

- de vermelde aansluiting te realiseren van de luchthaven op het internationale HST-netwerk."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Stijn Bex, Willy Cortois, Guido De Padt, Daan Schalck, André Perpète et Ludo Van Campenhout et par Mme Jacqueline Galant.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Stijn Bex, Willy Cortois, Guido De Padt, Daan Schalck, André Perpète en Ludo Van Campenhout en door mevrouw Jacqueline Galant.

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

**18** **Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten" (nr. 1079)**

**18** **Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées" (n° 1079)**

**18.01 Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, parkeren op plaatsen die zijn gereserveerd voor gehandicapten, door personen die niet over die legitimatie beschikken, wordt terecht als zeer asociaal beschouwd en zal bij de nieuwe verkeerswet wellicht in een andere categorie van overtredingen belanden dan vroeger het geval was. Hiervoor zal een zogenaamde superboete tegenover staan, alleen al omwille de verandering van categorie, maar dat is een ander debat.

Een bord om een gehandicaptenplaats aan te duiden is juridisch sluitend, maar toch zie ik steeds meer wegbeheerders en voornamelijk gemeenten die ook het grondvlak van die gehandicaptenplaats zelf in het blauw schilderen omdat het bord op zich niet voldoende is. Dit verhindert de automobilisten die niet over een legitimatiekaart beschikken, evenwel niet om per vergissing die plaats in te nemen, wat wel eens gebeurt omdat die borden niet altijd goed zichtbaar zijn en soms bijvoorbeeld tegen een gevel staan. Voorts biedt het voor de gehandicapten ook het voordeel dat zij van ver de voor hen voorbehouden plaatsen kunnen opmerken. Het is dus voor beide partijen een voordeel als de parkeerplaatsen zelf in het blauw worden geschilderd naast het plaatsen van een bord.

Mijnheer de minister, op basis van welk reglement wordt een parkeerplaats voor gehandicapten blauw geschilderd? Bestaan er argumenten om dat blauw schilderen niet te verplichten? Mij lijkt het in elk geval zinvol om het wel te verplichten.

**18.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, het is ook mijn bekommernis om parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor personen met een handicap, effectief ter beschikking staan van deze personen, zodat zij vlot kunnen parkeren bij hun bestemming. Zuiver juridisch volstaat inderdaad het bord "parkeren toegelaten", code E9A, waaraan op een onderbord het gehandicaptensymbool wordt toegevoegd.

Om het onrechtmatig gebruik van deze parkeerplaatsen zoveel mogelijk tegen te gaan, werd in de ministeriële omzendbrief betreffende de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap van 25 april 2003 een aantal maatregelen aanbevolen. Het blauw schilderen van de ondergrond van een parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap is een van de maatregelen die in de genoemde omzendbrief aanbevolen wordt. Dat wordt meer bepaald aanbevolen voor de parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor het gebruik van eender welke persoon met een handicap en dus niet voor parkeerplaatsen die specifiek gelegen zijn bij een woning van iemand met een handicap. Op een blauwe ondergrond

wordt ook het internationale symbool van de persoon met een handicap aangebracht.

Indien er problemen van gladheid kunnen optreden, wordt aanbevolen om de blauwe kleuring alleen als een binnenkader aan te brengen binnen de witte parkeerplaatsmarkering. Ik ben er geen voorstander van om het gebruik van dit blauw schilderen te verplichten voor elke parkeerplaats voor personen met een handicap. De huidige aanbeveling in de aangehaalde omzendbrief zou volstaan. Een algemene verplichting zou wegbeheerders kunnen ontmoedigen om een parkeerplaats voor personen met een handicap aan te brengen op plaatsen waar de verharding niet geschikt is om blauw ingekleurd te worden. Denk maar aan een grindbedekking die zomaar blauw kan worden gemaakt.

Het is in het algemeen mijn bedoeling wegbeheerders voldoende vrij te laten in het toepassen van goede aanbevelingen, bijvoorbeeld uit omzendbrieven en handboeken. Reglementen hoeven niet gebruikt te worden om alle uitvoeringsdetails dwingend vast te leggen.

Ik ben zinnens een werkgroep op te richten die een aantal aanpassingen aan het verkeersreglement moet voorstellen om personen met een handicap beter te helpen. Ik zoek ook naar oplossingen om het veelvuldig foutparkeren op ruimtes voorbehouden voor personen met een handicap te voorkomen. Dat is niet zo vanzelfsprekend, maar we zoeken ernstig naar oplossingen. Deze vraag zet me verder op weg.

**18.03 Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, alsmaar meer gemeenten nemen hun verantwoordelijkheid al op en brengen waar mogelijk de blauwe ondergrond aan. Ik denk dat uw opmerking over het grind wel vrij terecht is. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar ook niet aan gedacht had. Misschien moeten we toch kijken in hoeverre die omzendbrief na één jaar al toegepast is en of een aantal gemeenten er niet toe moet worden aangezet om hier verder aandacht voor te hebben. Als het dan in grote mate gebruikt wordt, kan ik uw stelling wel volgen dat een verplichting misschien een stap te ver zou gaan.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**19** **Question de M. André Perpète au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'expérience 'low cost' de liaison routière entre Bruxelles et Luxembourg" (n° 1096)**

**19** **Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het experiment met de 'low cost' wegverbinding tussen Brussel en Luxemburg" (nr. 1096)**

**19.01 André Perpète (PS):** Monsieur le ministre, depuis le mois de novembre, une société grand-ducale de transport par car s'est lancée dans une expérience "low cost" de liaison routière entre Bruxelles et Luxembourg. Pour le prix dérisoire d'1 euro, vous pouvez aller d'une capitale à l'autre. Cette société, Sales-Lentz, organise quatre allers-retours par jour entre la gare de Luxembourg-Ville et la station Delta à Bruxelles et elle promet qu'au-delà de son offre de lancement à 1 euro, ses tarifs seront toujours inférieurs à ceux proposés par la SNCB.

Si on peut parfaitement comprendre que chacun puisse fixer ses prix librement, il faut convenir qu'un prix d'1 euro pour un tel trajet de 200 kilomètres s'inscrit difficilement dans un plan global de mobilité qui vise à transférer le trafic de la route vers le rail. Alors que, tant les autorités européennes que fédérales clament qu'il faut enrayer le déclin du mode de transport ferroviaire, que la revitalisation du chemin de fer est une condition préalable à la mise en place d'un système de transport durable en Europe, peut-on accepter que des sociétés de transport proposent de tels tarifs?

La mobilité se conçoit par rapport au marché général des transports, pas seulement le rail, la route ou l'aérien. Il faut réfléchir en supprimant les segments de ce marché sinon il est quasiment impossible pour les pouvoirs publics de peser sur les comportements en faveur d'une mobilité durable. Dans ce contexte de revitalisation du rail et du projet Eurocap-Rail qui entend favoriser les liaisons ferroviaires entre les trois capitales européennes: Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, j'ai quelques questions à vous poser.

D'abord, dans les considérants de la directive sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité du 26 février 2001, nous pouvons lire d'une part que: "des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires liés à des systèmes de tarification adéquats pour les autres infrastructures de transport et les opérateurs concurrents conduiront à un équilibre optimal des différents modes de transport" et, d'autre part: "il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire entre modes de transport différents du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification".

Pouvez-vous indiquer où se situe ce point d'équilibre entre transport routier et ferroviaire? Quelle redevance d'infrastructure est-elle à la charge de l'autocariste pour un même parcours?

Qu'ont entrepris ou qu'envisagent d'entreprendre les autorités européennes ou nationales pour réduire ces distorsions de concurrence, entre transport routier et ferroviaire dans le cas présent? Le fait que la société d'exploitation de ces bus soit luxembourgeoise empêche-t-il de parler de distorsion de concurrence? Celle-ci n'est-elle pas tout simplement déloyale?

Il semblerait que dans le prix du train, il existe encore une taxe frontière de plus de 5 euros. À l'heure de l'Europe sans frontières, confirmez-vous l'existence et le montant d'une telle taxe? N'est-elle perçue que pour les transports ferroviaires? Pour le dire autrement, l'autocariste doit-il aussi la payer?

**19.02 Bert Anciaux,** ministre: Monsieur le président, chers collègues, concrètement, je peux vous communiquer qu'il n'existe pas de taxe de frontière pour les transports ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg. Le prix du billet international entre ces deux pays est fixé sur la base d'une simple addition des parties tarifaires de chaque réseau concerné, calculées suivant la distance parcourue sur chacun d'eux et en application des barèmes de prix respectifs.

Pour ce qui concerne les parties plus générales de votre question, je peux vous affirmer qu'une préoccupation importante de ma politique de mobilité est de stimuler le transfert du trafic routier vers le rail. Il ne faut pas surestimer l'effet de l'offre de l'entreprise d'autocars que vous mentionnez sur le choix modal entre Bruxelles et Luxembourg. En tant qu'entrepreneur, elle prend une initiative pour essayer de gagner sa part de marché et je n'y vois en principe aucun inconvénient, si tout se passe selon les règles.

N'oublions pas que le train reste le moyen de transport le plus confortable et le plus performant pour relier les villes de Bruxelles et de Luxembourg. Grâce aux mesures qui sont prévues pour améliorer considérablement les services ferroviaires entre ces deux villes, la part de marché du train ne pourra qu'augmenter sur ce trajet.

**19.03 André Perpète (PS):** Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

**20 Samengevoegde vragen van**  
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen" (nr. 1123)  
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de depenalisering van parkeerovertredingen"

(nr. 1212)

**20 Questions jointes de**

- **M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation de certaines infractions aux règles de stationnement" (n° 1123)**

- **M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la dépenalisation des infractions aux règles de stationnement" (n° 1212)**

**20.01 Ludo Van Campenhout (VLD):** Mijnheer de voorzitter, ik hebben inderdaad dezelfde vraag als de heer De Padt, omdat onze bekommernis volledig dezelfde is.

U weet, mijnheer de minister, dat uw voorganger had verklaard op 1 oktober 2003 een aantal overtredingen te depenaliseren, zodat de gemeenten zelf zouden kunnen optreden. Daarvoor moesten er nog een aantal uitvoeringsbesluiten worden goedgekeurd. De vorige minister is er per definitie natuurlijk niet meer, maar die uitvoeringsbesluiten zijn momenteel nog niet in orde.

De eerste minister heeft in een van zijn vorige beleidsverklaringen aangehaald dat dergelijke overtredingen zouden worden gedepenaliseerd om enerzijds, een administratieve afhandeling mogelijk te maken en anderzijds, als financiële tegemoetkoming voor de gemeente, wat natuurlijk ook geen onbelangrijke bekommernis is, al is het maar, mijnheer de voorzitter, om te vermijden dat bepaalde besturen hun belastingen verhogen, wat in Antwerpen natuurlijk niet het geval is.

Wij zitten vaak – bijvoorbeeld in Antwerpen – in een zeer bizarre situatie. Wij hebben een parkeerbedrijf waarvoor hulpagenten of, beter gezegd, parkeerwachters, die geen politieel statuut hebben, retributiebonnen uitschrijven. Zij beginnen dat zeer efficiënt te doen. Het zijn er al meer dan 200.000 per jaar, wat het openbaar domein teruggeeft aan bewoners en kortparkeerders, wat ook de bedoeling is. Zij kunnen echter niet optreden voor het niet gebruiken van een parkeerschijf, het foutparkeren enzovoort. Daar kunnen zij niet tegen optreden, wat een efficiënt parkeerbeleid bemoeilijkt.

Mijn vraag is wanneer de nieuwe regeling in werking zou kunnen treden. Kunt u ons een idee geven van de timing? Kunt u de gemeenten op voorhand informeren, zodat ze voorbereid zijn tegen het moment dat de regeling in werking treedt? Nu plaatsen wij vaak parkeermeters in straten waar die eigenlijk niet op hun plaats zijn en niet doelmatig zijn, omdat we het gebruik van een parkeerschijf niet kunnen afdwingen.

**20.02 Guido De Padt (VLD):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit aan bij deze van collega Van Campenhout. De vraag is een beetje gedateerd omdat er tussen het stellen ervan en het antwoord van de minister reeds een aantal wettelijke initiatieven genomen zijn. We weten intussen ook dat een aantal bepalingen van de nieuwe verkeerswet op 1 maart in voege zullen treden.

De wet van 7 februari 2003 houdende de verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, biedt zoals gezegd aan de lokale overheden de mogelijkheid om parkeerovertredingen autonoom af te handelen. De uitvoering botst echter op een aantal praktische vragen.

In principe kunnen gemeenten voor een parkeerovertreding een retributie vorderen. Een aantal gemeenten, waaronder deze waarvan ik burgemeester ben, vindt deze procedure echter te omslachtig en zou de boete liever recupereren via een belasting. Er zijn aan dit gegeven een aantal praktische elementen verbonden. Als een retributie niet betaald wordt, doen moet men trachten deze via de rechtbank te verkrijgen. Een belasting kunnen we daarentegen door onze eigen ontvanger laten innen door middel van een dwangbevel.

De buitenlandse parkeerders blijven vaak ongrijpbaar aangezien de uitwisseling van hun gegevens tussen landen enkel mogelijk blijkt wanneer het om strafrechtelijke aangelegenheden gaat.

Tenslotte is er nog onduidelijkheid over welke overtredingen exact onder de bevoegdheid van de gemeenten vallen. De kwalificatie parkeren met beperkte parkeertijd heeft conform artikel 27 van het KB van 1 december 1975 eveneens betrekking op het maximum 24 uur parkeren op de openbare weg van motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden en van aanhangwagens. Deze heeft eveneens betrekking op maximum 8 uur parkeren in de bebouwde kom van meer dan 7,5 ton en heeft ook betrekking op het maximum drie uur parkeren op de openbare weg van reclamevoertuigen.

Mijn vragen aan de minister zijn de volgende. Staat het de gemeenten vrij te opteren voor een retributie of een belasting voor overtredingen op het gemeentelijk parkeerreglement? Welke mogelijkheden staan open om een retributie te vorderen van buitenlandse overtreeders? Voor welke overtredingen zijn de gemeenten nu exact bevoegd? Sluit de inschakeling van gemeentelijke ambtenaren de inzet van de politie uit bij de handhaving van dat gemeentelijk parkeerbeleid?

**20.03 Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, collega's, de depenalisatie van

parkeerovertredingen, nader bepaald overtredingen van de regels inzake beperkte parkeertijd en betaalparkeren, alsmede van het wederrechtelijk parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners treedt in werking op 1 maart 2004. Deze vorm van bezetting van de openbare weg wordt dus uit het strafrecht gehaald. Er zullen met andere woorden geen strafrechtelijke boetes meer opgesteld worden omdat ze noch een echt gevaar, noch een echte hinder voor het verkeer teweegbrengen. Het gaat dus om een administratieve afhandeling waarbij de gemeentelijke overheid bevoegd zal zijn om in ruil voor het parkeeraanbod een retributie te heffen. Er is geen uitvoeringsbesluit vereist. In de loop van de komende weken zal een ruime voorlichtingscampagne worden gevoerd over de wetsbepalingen en reglementaire bepalingen.

Ik kom dan bij de specifieke vragen van Guido De Padt. Wat de eerste vraag betreft, gelet op de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren, die eveneens gewijzigd wordt door de verkeersveiligheidswet van 7 februari 2003, met name artikel 37, wijziging die ingaat op 1 maart 2004, gaat het om parkeerheffingen, in het Frans des redevances de stationnement, een retributie dus. De Raad van State adviseerde trouwens ongunstig over een belasting of een taks.

Uw tweede vraag hield verband met de mogelijkheid om een retributie te vorderen van buitenlandse overtreders. De procedure om de retributie te vorderen bij niet-betaling door de betrokkene is een burgerrechtelijke procedure voor het vreedegerecht. Om tegemoet te komen aan uw bezorgdheid overweeg ik de wettelijke mogelijkheid in te voeren tot het gebruik van wielklemmen voor onder andere die situatie. Op dat moment heb je ze in de tang.

Ten derde, de gemeenten zijn bevoegd voor het parkeren met beperkte parkeertijd, de blauwe zone van artikel 27.1 en 27.2 van de straatcode - koninklijk besluit van 1 december 1975 -, het betalend parkeren - artikel 27.3 van de straatcode, koninklijk besluit van 1 december 1975 - en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners - artikel 27ter van de straatcode, koninklijk besluit van 1 december 1975. De beperking van het langdurig parkeren, artikel 27.5 van de straatcode van hetzelfde koninklijk besluit, hoewel onder de generieke titel van het artikel 27, beperkte parkeertijd, wordt niet gedepenaliseerd. Om het simpel te houden: beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners wel en beperking van het langdurig parkeren niet.

U had nog een vierde vraag, namelijk of de inschakeling van gemeentelijke ambtenaren de inzet van politie uitsluit bij de handhaving van het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat is een van de

bedoelingen geweest van de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen. Aldus kan binnen de politiezone capaciteit worden vrijgemaakt. Dat is inderdaad de bedoeling geweest van de depenalisering. Zo kan ruimte of capaciteit worden vrijgemaakt voor verkeershandhaving in het kader van de doelstellingen die onder meer de huidige regering naar voren heeft geschoven.

De **voorzitter**: Zijn er nog bijkomende vragen of was het antwoord voldoende duidelijk?

**20.04 Guido De Padt** (VLD): Het antwoord van de minister op de derde vraag verwondert mij enigszins. Via de website en de informatie van de VVSG hebben we modellen gekregen om, liefst voor 1 maart 2004, op de gemeenteraad te bespreken. De bedoeling was om ook de voornoemde overtredingen beleidsmatig te verwerken in het gemeentelijk beleid.

Het ware goed geweest, als we bijvoorbeeld voor motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden en langer dan 24 uur op de rijweg blijven staan – wat soms gebeurt, want de politie heeft er niet altijd tijd, middelen of belangstelling voor – zelf de mensen ertoe zouden hebben kunnen aanzetten om het voertuig binnen de kortste keren te verwijderen. Ook aan het amalgaam van reclamewagens, die soms gedurende dagen links en rechts in de gemeente staan, kunnen we niets doen.

Ik had gehoopt dat dit wel mogelijk was geweest. Wie weet, mijnheer de minister, ontstaat in de toekomst de mogelijkheid om dat aan te passen.

De **voorzitter**: Wie weet.

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

**21 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de maximum afmetingen van vrachtwagens" (nr. 1124)**

**21 Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les dimensions maximales des camions" (n° 1124)**

**21.01 Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de minister, de lengte en het gewicht van vrachtwagens wordt Europees bepaald. Voor beide afmetingen wordt een bruto grens opgelegd. Dat leidt ertoe dat bijvoorbeeld de lengte van de cabine wordt ingekort maar – belangrijker –, men wil natuurlijk zoveel mogelijk lading meenemen, waarvoor men het chassis zo licht mogelijk maakt. Bij een vrachtwagen die zeer zwaar geladen is maar die een licht chassis heeft, komt het kantelpunt hoger te liggen, wat tot gevaarlijke

situaties aanleiding geeft. Mijn vraag is of u het ermee eens bent dat die regels moeten worden bijgesteld en of u dat op Europees niveau wil aankaarten.

**21.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Van Campenhout, de aangekaarte materie is zeer complex. Het opstellen van een reglementering terzake wordt inderdaad door de Europese richtlijn 96/53 geregeld en is een *modus vivendi* tussen de – primordiale – veiligheid van de chauffeur en andere weggebruikers, enerzijds, en de economische belangen, anderzijds.

Met het oog op een maximale veiligheid wordt ook nu reeds bij het onderzoek van een homologatiedossier rekening gehouden met allerlei zaken, zoals: de zwaartepuntberekening, de remberekening, de technisch toegelaten maxima en dergelijke. Het zwaartepunt van een vrachtoetuig is echter variabel naar gelang van zijn opbouw – kipbak, container, laadsysteem en dergelijke – en de aard van de lading. Die gegevens zijn natuurlijk niet gekend bij de homologatie van het chassis of van de cabine. Het is duidelijk dat bruto maxima niet altijd een goede zaak zijn, ik ben het met u eens, maar tot nu toe resulteren zij nog steeds in de best mogelijke oplossing. Ik heb niet onmiddellijk alternatieven. Indien uit studies en testresultaten – die op dit moment op Europees vlak lopen – zou blijken dat een andere benadering betere resultaten oplevert, zal ik absoluut niet aarzelen die mee te ondersteunen.

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

**22** **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "motorrijders in de file" (nr. 1125)**

**22** **Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les motocyclistes dans les embouteillages" (n° 1125)**

**22.01** **Ludo Van Campenhout (VLD)**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag handelt over het zogenaamd "filteren" van motorrijders in de files. In debatten met motorrijders wordt dit filteren door alle partijen onderschreven. U kent het probleem. Motorrijders en scooters willen sneller door de file. Deze vervoersmodi zullen in Antwerpen omwille van de heraanleg van de ring wellicht nog aan belang winnen. Het is begrijpbaar dat een motorrijder niet aan de staart van een file wilt blijven staan achter een wagen. In een kop-staartbotsing zou hij altijd de zwakste partij zijn.

Volgens de verkeerswetgeving kan een motorrijder filteren op het ogenblik dat het verkeer stilstaat. Op

die manier kan hij de stilstaande voertuigen voorbijrijden. Indien het verkeer traag rijdt, haalt hij echter in langs rechts, een manoeuvre dat niet toegelaten is. Deze situatie creëert een aantal onzekere situaties. Uit frustratie omdat motorrijders sneller bewegen in de file, durven sommige autobestuurders de ruimte voor filteren beperken, wat aanleiding kan geven tot ongevallen. In dergelijke gevallen is de rechtspraak niet steeds eenduidig.

Tijdens de vorige legislatuur heb ik een voorstel terzake uitgewerkt en besproken met alle mogelijke actiegroepen en FEBIAC, die alle het filteren ondersteunen.

Mijnheer de minister, overweegt u een initiatief, bijvoorbeeld door een koninklijk besluit uit te werken, om de rechtszekerheid van motorrijders bij dit dagelijks manoeuvre te verhogen?

**22.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, in aanvulling van de uiteenzetting van Ludo Van Campenhout kan ik u meedelen dat, als de voertuigen in een verkeersopstopping in beweging zijn, de motorrijders ze langs links mogen voorbijrijden op dezelfde rijstrook. Bij heel druk verkeer, of wanneer er keuze van rijstrook is binnen de bebouwde kom, wordt het sneller rijden van de voertuigen in een rijstrook of een file ten opzichte van de voertuigen in een andere rijstrook of file immers niet als inhalen beschouwd – artikel 62 van de Wegcode. De inhaalregels zijn dus niet van toepassing.

Het gaat hier over het juridisch onderscheid tussen voorbijrijden en inhalen. Ook al wordt dit duidelijk ondersteund door een aantal verkeersdeskundigen, besef ik dat dit in de praktijk niet altijd tot even duidelijke situaties aanleiding geeft. In mijn algemene beleidsnota heb ik echter aangekondigd dat een bijzondere werkgroep zal worden belast met de studie van de problematiek van het motorrijden, meer bepaald met de wettelijke regeling van het voorbijrijden van stilstaande files, de hervorming van de rijopleiding en de technische keuring. Deze werkgroep zal in een rondetafelconferentie met alle betrokken samenkomen op het Motorsalon in de laatste week van deze maand.

Naast het aspect van de rijopleiding, de voortgezette rijopleiding en de technische keuring, zal de werkgroep worden belast met het uitwerken van voorstellen om bepaalde knelpunten op het reglementaire gebied op te lossen. Daartoe behoort ook de problematiek van het zogenaamde filteren, die door Ludo Van Campenhout werd aangehaald, het voorbijrijden van een geïmmobiliseerde file. Ik wil op korte termijn werk maken van die voorstellen, zodat motorrijders veiliger op de baan kunnen voor

woon-werkverkeer en voor het plezier van het rijden.

Ik zeg nu nog niet volmondig dat het via een koninklijk besluit moet worden aangepast, omdat een aantal deskundigen mij zegt dat er geen betere oplossing bestaat dan wat er op dit ogenblik in de reglementering staat en dat het vooral een kwestie van communicatie en informatie is. Ik zal hier echter niet improviseren. De werkgroep is gepland. Alle betrokkenen zitten erin. We zullen op korte termijn de resultaten van de werkgroep omzetten in de noodzakelijke maatregelen die moeten worden genomen.

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

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 1142 van mevrouw Burgeon wordt verdaagd.

**23** Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de vraag van de federale politie om flitspalen te plaatsen op snelwegen" (nr. 1189)

**23** Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le placement de caméras automatiques le long des autoroutes à la demande de la police fédérale" (n° 1189)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)  
(La réponse sera donnée par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

**23.01** Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik had mijn vraag eigenlijk gesteld aan de minister van Binnenlandse Zaken, die volgens mij nog altijd bevoegd is voor het beleid van de federale politie. Niet dat ik het u niet zou gunnen, maar op dit ogenblik heeft die bevoegdheidswissel nog altijd niet plaatsgevonden.

De zogenaamde flitspalen leveren steeds meer resultaten op, niet zozeer voor de inkomsten van de overheid, maar veel meer voor het gedrag van de weggebruiker. Velen van ons kunnen vaststellen dat de gemiddelde snelheid op een aantal wegen drastisch naar beneden is gegaan. Tot nog toe vragen steeds de Gewesten of de gemeenten om flitspalen te plaatsen. De Gewesten – zeker het Vlaams Gewest – zijn zeer actief op dat vlak en nemen zelf het initiatief. Ook steeds meer Vlaamse gemeenten vragen dat op hun grondgebied een aantal flitspalen zou worden geplaatst, zeker op die plaatsen waar zij zelf zwarte punten vaststellen.

Toen ik las dat ook de federale politie voor haar controlegebied – dat zijn voornamelijk de snelwegen – het initiatief heeft genomen om aan de verschillende Gewesten te vragen om ook daar in een aantal flitspalen te voorzien, was mijn reactie: hoera, de federale politie neemt ook initiatieven terzake. Ik vond het alleen heel merkwaardig dat een federale instelling, de federale politie, bijna uitsluitend flitspalen vraagt in Vlaanderen.

Wij kennen de gevoeligheden. Als de Gewesten het vragen, is het initiatief van de Gewesten. Als de gemeenten het vragen, is het een initiatief van de gemeenten. Dan kan het federaal Parlement de gemeenten en de Gewesten moeilijk opleggen welke initiatieven zij moeten nemen. Ik dacht dat de minister van Binnenlandse Zaken ten minste voor enige coördinatie en enig evenwicht bij het plaatsen van de flitspalen zou hebben gezorgd, zeker bij de aanvraag. Een federale instelling moet zich immers wenden tot de Gewesten om de flitspalen geplaatst te krijgen.

Helaas, niets is minder waar. Ik heb het gevoel dat de federale minister de bestaande mentaliteit in de verschillende landsdelen onverkort hun gang heeft laten gaan en eigenlijk niets heeft gecoördineerd. Hij heeft klakkeloos overgenomen wat van de verschillende eenheden komt. Zoals het bij de Gewesten blijkt gaat, zo zijn ook de provinciale eenheden niet in staat om een eenheidsbeleid te voeren, hoewel zij federale politie zijn, en verschillen die vragen heel sterk van karakter.

Vandaar mijn vragen. Hoe motiveert de minister de regionale spreiding van de vraag van de federale politie tot het plaatsen van flitspalen op snelwegen? Op welk niveau werd die vraag aan de verschillende Gewesten gecoördineerd en hoe motiveert men het groot verschil in aantal in de verschillende Gewesten?

**23.02** Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, collega's, na het antwoord dat mij verstrekt werd door mijn collega-minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de verkeersdienst van de federale politie, wil ik vooraf eerst het volgende zeggen.

De problematiek van de plaatsing van vaste, onbemande, automatisch werkende toestellen op de openbare weg wordt wettelijk en reglementair geregeld, enerzijds door artikel 62, 7<sup>e</sup> lid van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968. Die bepaling stelt – ook al weet ik dat ik dat hier eigenlijk niet moet voorlezen, ik zal dat toch doen –: "Wanneer de toestellen bestemd zijn om te worden gebruikt als vaste uitrusting op de openbare weg in afwezigheid van een bevoegd persoon, worden de plaatsing en de

gebruiksomstandigheden bepaald tijdens overleg georganiseerd door de bevoegde gerechtelijke politionele en administratieve overheden, waaronder de wegbeheerder. De Koning bepaalt de bijzondere modaliteiten van dat overleg. De plaatsing op de openbare weg van vaste uitrustingen voor onbemande automatisch werkende toestellen wordt uitgevoerd met instemming van de wegbeheerder."

Anderzijds geldt ook het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de bijzondere modaliteiten van het overleg voor de bepalingen van de plaatsing en de gebruiksomstandigheden van vaste automatisch werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon, bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten.

Dat is de tweede wettelijke reglementering in verband met het plaatsen van vaste, onbemande automatische toestellen op de openbare weg. Hierin wordt de directie van de verbindingswegen van de federale politie benoemd als een van de partijen van het overleg, in artikel 3.

Ten tweede, met het actieplan verkeersveiligheid heeft de verkeersdienst van de federale politie zich ingeschreven in de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de regering. Om die doelstellingen te halen, dienen progressief en stapsgewijze bijkomende en nieuwe initiatieven te worden ontwikkeld binnen de toegekende bevoegdheidszone.

Ten derde, gelet op het specifiek actieterrain van de federale politie, zijnde de autosnelwegen, heeft de directie van de verbindingswegen en de verkeersdienst in het bijzonder, geregeld structureel overleg met de verantwoordelijke wegbeheerders op de verschillende niveaus, vooral met het Vlaams – NIN – en met het Waals Gewest – MET – en in mindere mate met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het kader van die geregelde contacten en met het doel om voornoemd wettelijk en reglementair geregeld overleg voor het plaatsen van vaste onbemande bestellen op de openbare weg reeds aan te zwengelen, heeft de directie van de verbindingswegen de voorstellen van de verkeersdienst terzake overgemaakt aan het Waals en aan het Vlaams Gewest.

Ten vierde, de ervaring met het Waals Gewest heeft aangetoond dat de wegbeheerder die uiteindelijk moet instemmen met de weerhouden controleplaatsen, minder plaatsen voor het overleg aanbodt dan er door de federale politie werden voorgesteld. Tot daar het antwoord van collega Dewael.

**23.03 Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, de halvering van de 1.500 doden per jaar

is hoe dan ook een federale uitdaging. Zo staat het ook in het regeerakkoord.

Met deze aanvraag, of minstens met de manier waarop ze in haar totaliteit is verwerkt, hebben alle overheden in België een kans gemist om naar een objectivering te gaan van de plaatsen waar de flitspalen moeten komen en zouden moeten staan. Het is in elk geval een gemiste kans om op die manier de bevolking duidelijk te maken dat de plaatsing gebeurt op basis van een analyse van zwarte punten en van punten waar er problemen zijn. Ik weet dat dit in het Vlaamse Gewest wel gebeurt. Hier laat men op zijn minst uitschijnen dat het nattevingerwerk is.

Een volgende gemiste kans lijkt mij de niet helemaal ontorechte wrevel dat het Vlaamse Gewest en de Vlaamse gemeenten de verantwoordelijkheid opnemen om de verkeersveiligheid boven aan de agenda te plaatsen, terwijl de inkomsten federaal blijven. Een federale instelling, zij het de federale politie, heeft de kans gemist om een deel van de wrevel weg te nemen.

Ik hoop dat u de boodschap wil overbrengen aan uw collega Dewael. Ik dring erop aan dat hij probeert objectieve normen te bewerkstelligen over hoe de flitspalen zouden moeten worden geplaatst in het toezichtgebied van de federale politie.

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

*Voorzitter: Daan Schalck.  
Président: Daan Schalck.*

**24 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitvoeringsbesluit over de hercategorisering zoals voorzien in de nieuwe verkeerswet" (nr. 1214)**

**24 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté d'exécution relatif à la recatégorisation prévue dans le nouveau Code de la route" (n° 1214)**

**24.01 Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op 1 maart zou de nieuwe verkeerswet dus van kracht worden. Ik wil de geschiedenis eventjes in herinnering brengen. De wet werd goedgekeurd in februari 2003. De regering heeft het toen niet aangedurfd om de nieuwe wet van kracht te laten worden voor de verkiezingen van mei vorig jaar. Ze zou daarna dan op 1 november van kracht worden, mijnheer de minister. U herinnert het zich nog wel. Daarna zou het dan weer op 1 februari zijn. In december heb ik heb hier dan de voorspelling gedaan dat het niet waar zou zijn. U hebt het niet ontkend, maar u hebt ook niet bevestigd dat het op



1 februari zou gebeuren. Nu zou het 1 maart worden.

**24.02** Minister **Bert Anciaux**: Het wordt 1 maart.

**24.03** **Jos Ansoms** (CD&V): We zullen zien. Ik werd toch wel een beetje verrast door een interview dat u rond oudjaar gaf aan De Tijd. U zei dat de meeste boetes niet zullen verhogen, maar zullen verlagen. Dat was om het einde van het jaar goed in te zetten. Er stond: "De meeste boetes zullen niet verhogen, wel verlagen." Dat zei minister Bert Anciaux.

U begrijpt dat ik een beetje verrast was. Ik heb heel het artikel drie keer gelezen, van voren naar achteren en van achteren naar voren. Het staat erin. Er staat in dat de boetes niet gaan verhogen, maar wel gaan verlagen. Ik was dus een beetje verrast. Mijnheer Daan Schalck, ik denk dat u ook verrast zou zijn als u zoiets zou gelezen hebben.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een paar vragen. Ten eerste, is het dan echt de bedoeling om de strafrechtelijke boetes zoals ze in de wet staan te verlagen? Ten tweede, als men een beetje surft, dan vindt men op een bepaald moment de prijs van de verkeerssolden. Het wordt ruim rondgemaid. Ik denk dat de bron uw eigen diensten zijn.

Ik lees dat het bevel tot betalen of de onmiddellijke boete voor een zware overtreding van de eerste graad 150 euro zal bedragen. Voor een zware overtreding van de tweede graad zal 175 euro moeten worden betaald. Een zware overtreding van de derde graad betekent een bedrag van 300 euro. Kunt u dat bevestigen? Zo staat het trouwens op de site.

U knikt steeds bevestigend en ik had dan ook graag van u voorbeelden gekregen van boetes die verlagen. Er zijn heel wat boetes die zullen verlagen. Kunt u een aantal concrete voorbeelden geven van boetes die verlaagd worden? Kunt u mij bijvoorbeeld zeggen hoeveel de boete zal bedragen voor een snelheidsovertreding waarbij men 38 kilometer per uur rijdt in een zone 30? Hoe groot zal de boete zijn als men boven die snelheid gaat? Kunt u eens een paar voorbeelden geven. Dan kunnen wij aan de bevolking meedelen dat het allemaal niet zo erg is als ik had voorspeld?

Ten slotte, wat is de stand van zaken van de KB's? Werd er al overlegd met de Gewesten? Hebben de Gewesten hun akkoord gegeven?

Kunt u hier nogmaals bevestigen dat de wet wel degelijk van kracht zal worden op 1 maart eerstkomend?

**24.04** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, allereerst heb ik niet aangekondigd dat er een verlaging zal komen van de boetes. Sommige gewone overtredingen worden al als een zware overtreding bestraft en zullen dan ook duurder worden. Vooral wie weigert te betalen, zal een grotere duit in het zakje moeten doen.

Ik heb gezegd dat het systeem van de onmiddellijke inning op dit ogenblik bestaat voor boetes van 200 euro. In de toekomst zullen er onmiddellijke inningen komen met kleinere bedragen. U heeft het zelf gehad over bedragen van 50, 150 en 175 euro. Vandaag bestaan er enkel onmiddellijke inningen van 200 euro.

Ten tweede, ik heb ook gezegd dat er een verschil bestaat tussen degenen die betalen bij onmiddellijke inning of degenen die hardhorig of koppig zijn en de zaak voor de rechtbank willen brengen. Het zijn vooral degenen die weigeren te betalen die een grotere duit in het zakje zullen moeten doen.

De nieuwe verkeerswet voorziet in verschillende betalingswijzen. Ik zal ze hierna opsommen, maar ik neem aan dat u de bepalingen van de wet op zijn minst evengoed kent als ik, mijnheer Ansoms. Indien de overtreder, Belg of buitenlander, onmiddellijk wordt beboet door de politieagent die de overtreding zelf heeft vastgesteld, gaat het om een onmiddellijke inning. In dat geval zal van de overtreder een bedrag worden geëist van 50 euro voor een gewone overtreding, 150 euro voor een zware overtreding in de eerste graad en 175 euro voor een zware overtreding in de tweede graad. Een bedrag van 300 euro zal worden geëist voor een zware overtreding in de derde graad, maar dat geldt enkel voor buitenlanders omdat dat een overtreding is waar de mogelijkheid bestaat dat het rijbewijs moet worden ingetrokken. Bijgevolg is de onmiddellijke inning daarop niet van toepassing voor Belgen, maar alleen voor buitenlanders omdat de vogel anders kan gaan vliegen.

Indien de onmiddellijke inning niet wordt betaald of niet plaatsvindt, stelt de procureur des Konings een minnelijke schikking voor. De nieuwe wet wijzigt de bedragen niet. Er komt - hopelijk binnenkort - nog een derde maatregel bij, maar daarop kom ik onmiddellijk terug.

Het volgende zal vanaf 1 maart van kracht zijn. Indien de minnelijke schikking niet wordt betaald of niet gebeurt, bijvoorbeeld omwille van de ernst van de overtreding, dagvaardt de procureur des Konings voor de politierechtbank.

De nieuwe wet schaft in de meeste gevallen de mogelijkheid van de rechter om een gevangenisstraf uit te spreken af. Zij verhoogt niet het verschil

tussen de hoogste en de laagste boetes die de rechter kan uitspreken, daarentegen verhoogt zij de opcentiemen, die van 40 naar 45 gaan. De boete uitgesproken door de politierechter moet met dit aantal vermenigvuldigd worden.

Ik kom tot de procedure die eigenlijk tussen de onmiddellijke inning en de minnelijke schikking zit. Een wetsontwerp, dat bij de Raad van State ligt – ik heb uw raad opgevolgd en ben opnieuw naar de Raad van State gegaan – en waarover de procedure van overleg met de Gewesten bezig is, wijzigt de procedure van het bevel tot betaling, zoals bepaald in het artikel 31 van de wet van 7 februari 2003. De beschikking tot betaling zal het bevel tot betaling vervangen, indien het wetsontwerp wet wordt. Zij zal door de politierechter uitgesproken worden via een versnelde procedure, in concreto in de raadkamer. De wetwijziging zal na advies van de Gewesten en na advies van de Raad van State aan het Parlement worden voorgelegd.

Ik kom tot uw derde vraag. Ik geef u enkele voorbeelden. De politieagent die een overtreding vaststelt, zal als volgt verbaliseren: 50 euro in geval van overschrijding van de maximumsnelheid met minder dan 10 km/u in zone 30, 150 euro in geval van overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 10 km/u en minder dan 20 km/u algemeen, 175 euro in geval van overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 20 km/u en minder dan 40 km/u of meer dan 10 km/u en minder dan 20 km/u in zone 30.

Indien de overtreder niet gedomicilieerd is in België, zal hij 300 euro moeten betalen in geval van overschrijding van de maximumsnelheid met 40 kilometer per uur of meer dan 20 kilometer per uur in een zone 30.

Het niet respecteren van een oranje vast of rood verkeerslicht kan leiden tot een boete van 175 euro. Collega's, voor alle duidelijkheid herhaal ik – daar is nogal wat rond te doen - dat er in vergelijking met de huidige situatie niets verandert aan de verhouding tussen oranje en rood licht.

**24.05** **Jos Ansoms** (CD&V): (...)

**24.06** Minister **Bert Anciaux**: Men kan dat wel vaststellen, maar men kan niet de exacte omstandigheden vaststellen. Dat is op dit ogenblik ook zo. Ik zal geen specifieke opdracht geven om voertuigen die door het oranje licht rijden, te flitsen. In theorie kan men wagens die door oranje licht rijden flitsen. Men kan echter niet de exacte omstandigheden vaststellen. Men kan niet vaststellen of die wagen nog had kunnen stoppen of niet.

Wat de vierde vraag betreft, kan ik meedelen dat de

uitvoeringsbesluiten van de wet van 7 februari 2003 werden door de vorige regering uitgewerkt en goedgekeurd. Zij heeft alle vereiste adviezen van de Gewesten ontvangen. De uitvoeringsbesluiten zijn van kracht vanaf 1 maart, omdat het koninklijk besluit betreffende de inwerkingtreding van de wet van 7 februari 2003 is reeds verschenen.

Het KB betreffende de inwerkingtreding van de wet van 7 februari 2003 enerzijds en het KB betreffende de onmiddellijke inning en de aanwijzing van de zware overtredingen per graad anderzijds, werden op 31 december gepubliceerd. Ik had dat aangekondigd in het artikel waarnaar u verwijst. Zij zullen in werking treden op 1 maart 2004. Zoals hier werd afgesproken, wil ik nog de verdeling van het geld uit het boetefonds herbekijken. Ik heb dit KB dan ook niet laten verschijnen. Politiediensten die extra inspanningen leveren voor de verkeersveiligheid, zouden hiervoor beloond moeten worden. Zij zouden meer geld uit het boetefonds moeten krijgen.

Er bestaat ook een wetsontwerp tot wijziging van het bevel tot betaling, teneinde die procedure te vervangen door een beschikking tot betaling. Het KB dat die gewijzigde artikels in voege laten treden, zal vanzelfsprekend later verschijnen, nadat het wetsontwerp een wet is geworden.

**24.07** **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de minister, ik hoop dat ik een kopie van de tekst kan krijgen. Als ik het goed begrepen heb, komt er eerstdaags een wetwijziging. Is het zo dat die wetwijziging noodzakelijk is om de zaak vanaf 1 maart van kracht te laten worden?

**24.08** Minister **Bert Anciaux**: Neen, want het luik over het bevel tot betaling wordt niet van kracht op 1 maart.

**24.09** **Jos Ansoms** (CD&V): Ik heb nog een tweede bijkomende vraag. U spreekt over de onmiddellijke betaling van die boetes van 150, 175 en 300 euro, en 50 euro voor een gewone overtreding. U zegt erbij: voor de minnelijke schikking verandert er niets. Betekent dit dat de minnelijke schikking goedkoper zal zijn dan de onmiddellijke inning?

**24.10** Minister **Bert Anciaux**: Neen.

**24.11** **Jos Ansoms** (CD&V): Wat verstaat u onder: "er verandert niets?" Het zou toch logisch zijn dat iemand die onmiddellijk betaalt niet meer moet betalen dan iemand die weken later een minnelijke schikking betaalt? Ik denk dat het bedrag van de minnelijke schikking minimaal hetzelfde zal zijn als dat van de onmiddellijke betaling. Of niet?

**24.12** Minister **Bert Anciaux**: Ik heb alleen maar gezegd dat er een verlaging is. De enige verlaging

waar ik het over had, was die voor de onmiddellijke inning in de genoemde gevallen: gewone overtredingen, zware overtredingen van 1<sup>e</sup> categorie en zware overtredingen van 2<sup>e</sup> categorie. Over de minnelijke schikking heb ik niet in die zin gesproken.

**24.13** **Jos Ansoms** (CD&V): Mag ik daaruit concluderen dat de minnelijke schikking dezelfde zal zijn?

**24.14** Minister **Bert Ancliaux**: Gelijk blijft?

**24.15** **Jos Ansoms** (CD&V): Nee, zal zij dezelfde zijn als de onmiddellijke betaling van 50, 150, 175 of 300 euro? Is het zo?

**24.16** Minister **Bert Ancliaux**: Excuseer mij, ik zal u schriftelijk een antwoord bezorgen, maar de logica is dat het bedrag van de minnelijke schikking hoger is dan dat van de onmiddellijke betaling.

**24.17** **Jos Ansoms** (CD&V): Dat betekent dan wel dat wie nu een minnelijke schikking krijgt voor een gewone overtreding – en die nu ongeveer 50 euro moet betalen – en naar een zware overtreding van 1<sup>e</sup> categorie gaat, 150 euro zal moeten betalen. Dat is een verdrievoudiging.

**24.18** Minister **Bert Ancliaux**: Ja, maar vandaag is er een uitbreiding, een veralgemening naar alle categorieën van de onmiddellijke inning, behalve wat de zware overtredingen van 3<sup>e</sup> categorie betreft, waar alleen de onmiddellijke inning van toepassing is, te weten: 300 euro voor buitenlanders, niet voor Belgen.

**24.19** **Jos Ansoms** (CD&V): Dus het is wel in elk geval zo – zo begrijp ik het toch – dat ofwel u onvoorzichtig bent geweest, ofwel die journalist. Ik citeer: "Meeste boetes zullen niet verhogen, wel verlagen". Mag ik dat op zijn minst een tendentieuze titel noemen?

**24.20** Minister **Bert Ancliaux**: U hebt vanzelfsprekend alle vrijheid om het te noemen zoals u het zelf wilt.

**24.21** **Jos Ansoms** (CD&V): Hoe zou u het noemen? U bent de man die men woorden in de mond legt.

**24.22** Minister **Bert Ancliaux**: Het is in ieder geval juist dat er een veralgemening is van de onmiddellijke inning en dat dit voor de meeste gevallen van onmiddellijke inning ten opzichte van vandaag een vermindering betekent.

**24.23** **Jos Ansoms** (CD&V): U weet toch even goed dat de onmiddellijke inning veeleer de

uitzondering dan de regel is en dat zal zo blijven.

**24.24** Minister **Bert Ancliaux**: Neen, absoluut niet.

**24.25** **Jos Ansoms** (CD&V): Voor snelheidsovertredingen toch wel, denk ik. Hoe gaat u de wagens tegenhouden die u met de camera's gaat flitsen? Die kunt u niet staande houden. U zult er weinig hebben met een onmiddellijke inning.

**24.26** Minister **Bert Ancliaux**: Het is in ieder geval wel degelijk de bedoeling. In sommige zones heeft men de nodige apparatuur ontwikkeld om het systeem van de onmiddellijke inning als meest gebruikte systeem te gaan hanteren. Absoluut.

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

**25** **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verbod voor vrachtwagens om voorbij te steken bij regenweer" (nr. 1215)**

**25** **Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'interdiction pour les poids lourds de dépasser par temps de pluie" (n° 1215)**

**25.01** **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk niet dat wij de jongste dagen met deze nieuwe regel succes boeken als voorbeeldige bestuurders. Het grenst een beetje aan het ongelooflijke wat wij in dit dossier meemaken.

In het koninklijk besluit van 4 april 2003 dat op 8 mei 2003 in het Belgisch Staatsblad is verschenen, lees ik in een van de motiveringen: "Gezien deze uitgebreide werkzaamheden is het van belang dit koninklijk besluit zo snel mogelijk te publiceren en zo de mogelijkheid te creëren om de bevolking voldoende en nauwkeurig te informeren". Een van de redenen waarom dit op 8 mei moest worden gepubliceerd, is dat de regering zich voornam om een ruime informatie te geven aan de bevolking. Ik stel nu vast dat dit niet gebeurd is. Dat is het minste dat men kan zeggen. Dat is duidelijk een fout van de nieuwe regering, die verwaarloosd heeft voldoende informatie te geven over de nieuwe maatregel waarbij vrachtwagens elkaar bij regenweer niet mogen voorbijsteken op snelwegen en een aantal andere wegen.

Het minste wat men kan zeggen is dat de regering of de bevoegde minister hun werk niet gedaan hebben. Mocht het werk toch zijn gedaan, dan rijst de vraag of de gepubliceerde regel wel uitvoerbaar of afdwingbaar is. Inderdaad, op bladzijde 11 wordt bepaald: "Bij regen, op de autosnelwegen, autowegen ... is het verboden voorbij te steken". Mijnheer de minister, kunt u mij zeggen wat regen is? Gisteren probeerde u dat uit te leggen via de

televisie. Als uw stelling klopt, dan stel ik u de volgende vraag. Mogen vrachtwagens elkaar voorbijsteken als het sneeuwt of als het hagelt? Dan vallen er geen druppeltjes uit de hemel, zoals u het gisteren zo kinderlijk naïef en simplistisch uitlegde voor de camera. Mijn vraag is zeer concreet. Mogen vrachtwagens elkaar voorbijsteken bij sneeuwval en bij hagel?

**25.02** Minister **Bert Anciaux**: Neen.

**25.03** **Jos Ansoms** (CD&V): Neen? Waar haalt u dat vandaan? In uw koninklijk besluit of in dat van de vorige regering heeft men het alleen over het verbod om voorbij te steken bij regenval.

**25.04** Minister **Bert Anciaux**: Het is niet mijn koninklijk besluit.

**25.05** **Jos Ansoms** (CD&V): In Frankrijk bijvoorbeeld, waar die regel al langer bestaat, heeft men wel een betere omschrijving gegeven. Daar staat dus "en cas de pluie ou d'autres précipitations". Dat moest er minimaal worden bij vermeld.

Op dit ogenblik en volgens dat koninklijk besluit mogen, raar maar waar – iedereen valt achterover van het lachen als men dat morgen te weten komt – bij sneeuw en hagel de vrachtwagens elkaar inhalen en bij regen niet. Dat is de paarse modelstaat. Zo maakt de regering haar koninklijke besluiten.

**25.06** Minister **Bert Anciaux**: U hebt iets gevonden.

**25.07** **Jos Ansoms** (CD&V): Ik heb iets gevonden?

**25.08** Minister **Bert Anciaux**: Het was trouwens nog de paars-groene regering.

**25.09** **Jos Ansoms** (CD&V): Dat is nog erger. U hebt dus al zes maanden de kans gehad om het paars-groene beleid te verbeteren. Dat hebt u niet gedaan.

We zijn er dan nog niet. Maak u geen illusies. U moet volgens mij nog wat veranderen. Het is verboden in te halen als het regent. Als het echter net opgehouden is met regenen en er staat een grote laag water op de weg, mogen ze volgens mij ook niet inhalen. Ze mogen dus ook niet inhalen tussen de regenbuien door. U zou ten eerste minstens een omschrijving moeten geven van het begrip "regen" wat betreft de weginfrastructuur. Ik doe u een suggestie. Ik ben geen minister en weet het allemaal niet zo goed. Zolang er echter opspattend water is, is het volgens mij gevaarlijk om in te halen, ook al is het gestopt met regenen. U moet dus omschrijven wat – klimatologisch –

regen is. Als het sneeuwt of hagelt, mogen de vrachtwagens immers rustig voorbijsteken. U kan daar als minister niets aan doen. Ook de politie kan er niets aan doen.

Ik wil enkel zeggen dat het, ten eerste, een schande is dat men van mei 2003 tot vandaag geen betere informatie over de nieuwe regeling heeft gegeven. Ik vind het nog veel erger dat men op zo een lichtzinnige wijze dergelijke maatregelen van kracht laat worden. Kunt u zich immers voorstellen wat de gevolgen kunnen zijn als er morgen een ongeval gebeurt op de Ring van Brussel of Antwerpen doordat een vrachtwagenbestuurder inhaalt en de oorzaak wordt bij dat inhaalmanoeuvre gelegd? Weet u welke consequenties er dan zijn, bijvoorbeeld voor schadeclaims?

Met nonchalance wordt dan gezegd dat toch duidelijk is wat regen is: als er druppeltjes uit de hemel vallen. Zo eenvoudig is het niet, mijnheer de minister. Ik wil u zeggen dat ik het beneden alle peil vind dat men dergelijke belangrijke maatregelen met mogelijk belangrijke consequenties voor de verkeersveiligheid, dus voor het leven van mensen, niet beter voorbereid en grondiger bestudeert en de teksten niet juist uitschrijft zoals dat zou moeten. Nu graag antwoord op mijn vragen hoe het nu zit met sneeuw en hagel.

**25.10** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, na deze vraag kan ik beter niet antwoorden en zeggen dat al deze opmerkingen mij zullen doen nadenken over de stappen die moeten genomen worden. In ieder geval, de wet op de straatcode die op 1 januari 2004 in werking is getreden, voorziet in een inhaalverbod voor vrachtwagens en autocars van meer dan 7,5 ton bij regenweer en dit op snelwegen, autowegen en andere wegen, voorzien van minstens vier rijstroken. Dit inhaalverbod geldt niet voor het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch voor het inhalen van landbouwvoertuigen. Sinds het KB van 4 april 2003 is het inhaalverbod opgenomen in de wet op de straatcode. Betreffende de definitie van regenweer achtte ik het inderdaad vanzelfsprekend dat iedere Belgische chauffeur weet wat dit begrip inhoudt.

Het naleven van het inhaalverbod bij regenweer kan perfect worden opgevolgd door de verkeerspolitie aangezien volgens onze informatie het begrip regen voor hen geen verwarring oplevert.

Ik aanvaard vanzelfsprekend de kritiek dat er voor de internationale chauffeurs nog wat onduidelijkheden zijn en dat er beter moet worden gecommuniceerd. Ik heb daarom ook de opdracht gegeven om een omzendbrief te richten aan de bevoegde instanties in de transportsector. Men zal

bekijken hoe we op korte termijn de internationale chauffeurs het best op de hoogte kan brengen van de nieuwe regelgeving. Ik ben er echter van overtuigd dat het een goede beslissing is in het kader van de verkeersveiligheid.

Enkele extra maatregelen moeten worden genomen. Ik zal met de Gewesten onder meer de mogelijkheid bespreken voor het plaatsen van verkeersborden aan de landsgrenzen. Dit behoort immers tot hun bevoegdheid.

Voor de rest heb ik reeds duidelijk gezegd dat er, niettegenstaande een aantal afspraken tussen de verschillende diensten, duidelijk iets verkeerd is gelopen. Ik neem die verantwoordelijkheid op mij. Ik heb zowel gisteren als vandaag verschillende mensen van de verschillende bonden en federaties gezien, die allemaal zeggen dat zij reeds maanden geleden zijn geïnformeerd en dat alle leden zijn geïnformeerd. Dat deze campagne niet voldoende ruim is geweest, neem ik op mij. Er waren een aantal afspraken die daarin niet zijn nagekomen.

Voor de rest denk ik dat alles wat opgevoerd wordt, niet zo relevant is. Regen is regen. Indien er daarover een onduidelijkheid zou bestaan – mijn uitspraak verhelpt dit wel, maar ik zal daarover ook de nodige deskundigen raadplegen – dan zal ik niet aarzelen om dat aan te passen.

**25.11 Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het beter en verstandiger zou zijn om niet alleen een rondzendbrief te sturen, maar van gewoon de tekst van het koninklijk besluit aan te passen en te verbeteren. Ik ben persoonlijk ook een voorstander van het principe, daarover moeten we mekaar niet verkeerd begrijpen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het beter, wanneer er regenval is, wanneer het geregend heeft, wanneer het sneeuwt of wanneer er hagelbuien zijn, niet voorbij te steken. Daarom moet u een omschrijving geven over bijvoorbeeld het opspatten van water.

**25.12** Minister **Bert Ancliaux**: Als u de ruitwissers nodig hebt...

**25.13** **Jos Ansoms** (CD&V): Dat weet ik niet. Ik raad u aan de Franse rechtspraak eens te bekijken, die al jaren oud is. Daar bestaat al lang het systeem dat bij regenweer in plaats van 130 km/u maar 110 km/u gereden mag worden. U kan die Franse rechtspraak raadplegen en op basis daarvan een goed juridisch begrip omschrijven van wat regen is. U moet er dan ook nog rekening mee houden dat – en toevallig weet ik dat de heer Derycke gewerkt heeft op het KMI – regen geen sneeuw en geen hagel is.

**25.14** Minister **Bert Ancliaux**: Het is bevroren regen.

**25.15** **Jos Ansoms** (CD&V): Neen, het is duidelijk. Anders zou de Franse wetgever niet geschreven hebben: "En cas de pluie ou d'autres précipitations". Dat is duidelijk. Ik vind het spijtig. We slaan daarmee een mal figuur. Er zullen wel heel handige advocaten zorgen dat u vlugger dan u zelf denkt dit koninklijk besluit zal moeten aanpassen als u wenst dat de vrachtwagens en de autocars bij slechte weersomstandigheden inderdaad niet voorbijsteken.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.30 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 19.30 heures.*