



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

12-11-2002

11:54 uur

mardi

12-11-2002

11:54 heures

INHOUD

Interpellatie van de heer Richard Fournaux tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheidsmaatregelen bij de NMBS" (nr. 1456)

Sprekers: **Richard Fournaux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties

Samengevoegde interpellaties van

- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten boven Machelen, Diegem, Vilvoorde, Grimbergen, Steenokkerzeel en Erps-Kwerps" (nr. 1451)
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gewijzigde vluchtroutes voor de nachtvluchten van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1452)
- de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing tot onmiddellijke concentratie van de nachtvluchten over de Noordrand rond Brussel" (nr. 1454)
- de heer Dirk Pieters tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de minister om nachtvluchten boven Noord-West Brabant te concentreren" (nr. 1455)
- de heer Lode Vanoost tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 1462)

Sprekers: **Hans Bonte, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Bart Laeremans, Dirk Pieters, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Danny Pieters**

Moties

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. A277)

Sprekers: **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Jos Ansoms**

Samengevoegde vragen van

- De heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de catastrofale toestand waarin de regering de NMBS duwt" (nr. A279)
- Mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand bij de NMBS" (nr. A298)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Karine Lalieux, Isabelle**

SOMMAIRE

Interpellation de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures de sécurité de la SNCB" (n° 1456)

Orateurs: **Richard Fournaux, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions

Interpellations jointes de

- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration des vols de nuit au-dessus de Machelen, Diegem, Vilvorde, Grimbergen, Steenokkerzeel et Erps-Kwerps" (n° 1451)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux itinéraires des vols de nuit décollant de Zaventem" (n° 1452)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de concentrer immédiatement les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1454)
- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de la ministre de concentrer les vols de nuit au-dessus du Nord-Ouest du Brabant" (n° 1455)
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem" (n° 1462)

Orateurs: **Hans Bonte, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Bart Laeremans, Dirk Pieters, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Danny Pieters**

Motions

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° A277)

Orateurs: **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Jos Ansoms**

Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation catastrophique vers laquelle le gouvernement entraîne la SNCB" (n° A279)
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° A298)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-

Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reflecterende nummerplaat: stand van zaken, houding van de politie" (nr. A285)

19

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plaques rétroréfléchissantes: état de la question, attitude de la police" (n° A285)

19

Orateurs: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betrokkenheid van de Dienst van Inschrijving voor de Voertuigen bij het systeem van de Vlaams minister Stevaert om bij inlevering van een auto een gratis abonnement voor De Lijn te geven" (nr. A286)

20

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation de la Direction pour l'immatriculation des véhicules à l'opération lancée par le ministre flamand M. Stevaert consistant à offrir un abonnement gratuit à De Lijn lors de la désimmatriculation d'un véhicule" (n° A286)

20

Orateurs: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongevalsstatistieken van het BIVV voor het jaar 2001" (nr. A288)

21

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les statistiques d'accidents de l'IBSR pour l'année 2001" (n° A288)

21

Orateurs: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

DINSDAG 12 NOVEMBER 2002

11:54 uur

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

du

MARDI 12 NOVEMBRE 2002

11:54 heures

De vergadering wordt geopend om 10.14 uur door de heer Jean Depreter.

01 Interpellatie van de heer Richard Fournaux tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheidsmaatregelen bij de NMBS" (nr. 1456)

01.01 Richard Fournaux (cdH): Als burgemeester van een stad die gelegen is langs de spoorweglijn Athus-Meuse die in de komende dagen officieel in gebruik zal worden genomen, wil ik dieper ingaan op de kwestie van de veiligheid op de NMBS-lijnen.

De NMBS is een overheidsbedrijf, maar ik stel vast dat de veiligheid er om budgettaire redenen meer en meer wordt verwaarloosd. Daarenboven laat ook de interne communicatie wat te wensen over, zoals het ongeluk in Pécrot op pijnlijke wijze heeft aangetoond.

Wat de technische kant van de zaak betreft, wil ik er op wijzen dat de nieuwe lijn Athus-Meuse een van de belangrijkste lijnen voor goederentransport van het land wordt en dat het om een strategische verbinding gaat, zowel voor België als voor Europa. Mijn drijfveren zijn dan ook niet communautair.

Er waren trouwens enorme investeringen nodig om die lijn tot stand te brengen en het verbaast me dan ook dat we tot 2005 of zelfs 2007 moeten wachten voor er wordt geïnvesteerd in veiligheid.

De NMBS heeft weliswaar GSM's bezorgd aan de treinbestuurders, maar de lijn Athus-Meuse wordt niet volledig gedekt door het GSM-netwerk.

La séance est ouverte à 10.14 heures par M. Jean Depreter.

01 Interpellation de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures de sécurité de la SNCB" (n° 1456)

01.01 Richard Fournaux (cdH): J'ai été amené à m'intéresser à la sécurité sur les lignes de la SNCB en qualité de bourgmestre d'une ville située le long de l'axe ferroviaire Athus-Meuse qui sera officiellement mis en service dans les prochains jours.

La SNCB est une entreprise publique mais j'y constate une tendance à sacrifier les questions de sécurité en raison de problèmes d'ordre budgétaire. De plus, il faut relever une certaine carence en matière de communication interne comme l'accident de Pécrot l'a malheureusement démontré.

Sur le plan technique, j'aimerais rappeler que la nouvelle ligne Athus-Meuse sera une des plus importantes du pays en matière de transport de marchandises et représente une ligne stratégique des points de vue belge et européen. Mes préoccupations ne sont donc nullement d'ordre communautaire.

En outre, cette ligne a nécessité d'énormes investissements et je m'étonne d'entendre dire qu'il faudra attendre 2005, voire 2007, pour que l'investissement en matière de sécurité soit réalisé.

Certes, la SNCB a distribué des gsm aux conducteurs, mais le réseau de mobilophonie ne

Ook de praatpalen langsheen het traject kunnen de veiligheid op het spoor niet waarborgen: de bestuurder wordt immers verplicht de trein te verlaten, de palen zijn niet altijd goed zichtbaar en bovendien zijn ze vaak het mikpunt van vandalisme en daardoor onbruikbaar.

Ik blijf er dus bij dat alleen een communicatienetwerk grond-trein de veiligheid op afdoende wijze kan verzekeren.

Wat het overleg binnen de NMBS betreft, stel ik vast dat na de algemene beroering na de incidenten te Pécrot nu een negatieve houding ten overstaan van de treinbestuurders bestaat. Ik wijs er op dat hun eisen niet financieel of statutair zijn, maar dat ze voortvloeien uit objectieve en realistische angstgevoelens. Het zou goed zijn indien de treinbestuurders bij de regering en binnen het NMBS-bestuur een contactpunt zouden hebben waar ze gehoor kunnen vinden.

Ik zal een motie van aanbeveling indienen waarin ik de regering vraag absolute voorrang te geven aan het invoeren van een samenhangend veiligheidssysteem, meer in het bijzonder wat de verbinding grond-trein op de lijn Athus-Meuse betreft.

Tot slot vraag ik dat er een externe audit zou komen over de veiligheid op het volledige Belgische spoorwegennet, zowel voor het goederenvervoer als voor het reizigersvervoer.

01.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De kwestie van de veiligheid is zeer belangrijk en er zijn geen taboes met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen of de verbeteringen die moeten worden aangebracht.

Inzake investeringen gaan de middelen volgens het samenwerkingsakkoord prioritair naar het ECTS-systeem, het GSM-systeem (grond/trein) of het GSMR-systeem.

Er werd reeds een onafhankelijke, externe doorlichting van de veiligheid besteld, die de NMBS zal financieren.

Wat de veiligheid op de lijn Athus-Meuse betreft, dringt de NMBS aan op een reeks verbeteringen: het centraliseren van de follow-up van de treinen met het oog op een beter beheer, een nieuw rechtstreeks CSTR-noodbesturingssysteem voor de locomotieven, waardoor het treinverkeer beter gevolgd zal kunnen worden vanuit de nieuwe seinpost van Bertrix, met een EBP-PLP-cabine.

couvre pas l'ensemble de la ligne Athus-Meuse.

De même, l'existence de bornes le long de la ligne ne permet pas de garantir la sécurité du rail. En effet, elles contraignent le conducteur à sortir du train, elles ne sont pas toujours visibles et font souvent l'objet d'actes de vandalisme qui les rendent inutilisables.

Je persiste à dire que seul un réseau de communication sol-train permet d'organiser un système de sécurité valable.

Quant à la concertation interne à la SNCB, je constate que la mobilisation générale suscitée par les incidents de Pécrot a fait place à des sentiments défavorables aux conducteurs de train.

Je souligne que leurs revendications ne sont pas d'ordre salarial ou statutaire mais proviennent de craintes objectives et réalistes. A cet égard, il faudrait prévoir une aire d'écoute des conducteurs de train au niveau du gouvernement mais également au sein de l'administration de la SNCB.

Je déposerai une motion de recommandation afin d'accorder une priorité absolue à l'organisation d'un système de sécurité cohérent, plus particulièrement sur la liaison sol-train de la ligne Athus-Meuse.

Enfin, je souhaite un audit extérieur relatif à la sécurité de l'ensemble du réseau ferroviaire belge et ce, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): La question de la sécurité est très importante et il n'y a pas de tabous sur ce qui doit être fait ou amélioré.

En ce qui concerne les investissements, les systèmes ECTS, GSM sol/train ou GSMR constituent la priorité dans l'accord de coopération.

Un audit extérieur indépendant sur la sécurité a déjà été demandé et la SNCB le financera.

Pour la sécurité sur la ligne Athus-Meuse, la SNCB insiste sur une série d'améliorations: une centralisation du suivi des convois pour permettre une meilleure gestion, un nouveau dispositif de commande directe d'urgence CSTR dont seront équipées les locomotives, ce qui permettra un suivi renforcé de la circulation depuis le nouveau poste de signalisation de Bertrix - équipé de la cabine EBP-PLP.

Voorts heeft de NMBS veiligheidsmaatregelen genomen om specifiek bescherming te bieden tegen projectielen die vanop bruggen e.d. op de sporen worden gegooid.

De grond/trein-installaties dateren uit de jaren '80, en zullen vanaf 2004 (en wat de as Athus-Meuse betreft, in 2005) worden vervangen door een moderner systeem, het GSMR-systeem. De GSM van de bestuurders is geen integraal veiligheidssysteem. In afwachting van de invoering van het GSMR-systeem kan de bestuurder gebruik maken van de nood telefoons langs de lijn (de praatpalen), al moeten die inderdaad beter beveiligd worden. Het baanvak Anseremme-Athus in zijn geheel zal bestuurd worden vanuit de cabine van Bertrix.

De elektrische voeding zal worden beheerd door een enkele verdeler in Namen om incidenten zoals dat in Pécrot te voorkomen. De classificatie van de overwegen werd herzien. De NMBS heeft voorts de procedures voor het buiten werking stellen en het onderbreken van de stroom gewijzigd.

Inzake luisterbereidheid en wat het overleg met alle personeelsleden betreft, denk ik dat de nieuwe directie op het stuk van het personeelsbeleid zoveel mogelijk overleg met de mensen in het veld tot stand wil brengen, ongeacht of ze bij een vakbond en, zo ja, bij welke vakbond ze zijn aangesloten. Er moet rekening worden gehouden met de moeilijkheden waarmee ze in de praktijk af te rekenen krijgen en indien dat niet mogelijk is, moet men zeggen hoe dat komt.

01.03 Richard Fournaux (cdH): Ik wil volgende punten nog even onder de aandacht brengen. Het zou goed zijn een timing voorop te stellen voor de audit. De investeringen in veiligheid moeten voorrang krijgen en de lijn Athus-Meuse moet daarbij eerst aan bod komen. De treinen moeten centraal worden beheerd en het probleem van de hulpoproepen moet in zijn geheel worden aangepakt.

Wat het syndicaal aspect betreft, komt het mij voor dat de situatie van de treinbestuurders op het stuk van de veiligheid zodanig specifiek is dat men met hun zienswijze rekening moet houden.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

La SNCB a aussi pris des mesures de protection contre les jets de projectiles à partir d'ouvrages surplombant les voies.

L'équipement sol /train date des années '80 et il sera remplacé par un système plus moderne, le GSMR, à partir de 2004 (et en 2005 pour l'axe Athus-Meuse). L'équipement GSM des pilotes n'est pas un équipement de sécurité totale. En attendant l'implantation du système GSMR, le conducteur peut faire usage des téléphones de secours installés le long de la ligne (les bornes), dont il faudra certes renforcer la sécurité.

L'ensemble Anseremme-Athus sera commandé par la cabine de Bertrix.

L'alimentation électrique sera gérée par un seul répartiteur à Namur, pour éviter que se reproduise l'incident de Pécrot.

La classification des passages à niveau a été revue. La SNCB a revu les procédures de mise hors service et hors tension.

En ce qui concerne les aires d'écoute et de concertation avec l'ensemble du personnel, je pense que l'objectif de la nouvelle direction, en termes de ressources humaines, est d'échanger au maximum avec les acteurs de terrain, indépendamment de leur affiliation syndicale ou de leur absence d'affiliation. Il faut que leurs problèmes de terrain puissent être pris en considération, ou qu'on puisse leur dire pourquoi on ne leur répond pas.

01.03 Richard Fournaux (cdH): Je soulignerai les points suivants. Il serait pertinent de fournir un échéancier pour l'audit. Les investissements de sécurité sont prioritaires, et Athus-Meuse me semble prioritaire dans les priorités. Il faut une centralisation pour la gestion des convois et il faut régler la problématique de l'appel à l'aide dans son ensemble.

En ce qui concerne l'aspect syndical, il me semble que la spécificité des conducteurs de train est telle en matière de sécurité qu'il faut les écouter de manière spécifique.

Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Richard Fournaux en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Richard Fournaux
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
beveelt de regering aan
- de nodige maatregelen onder meer van budgettaire aard te treffen zodat de NMBS over de vereiste financiële middelen beschikt om de veiligheid van het spoorwegvervoer te waarborgen. De veiligheid moet verhoogd worden op het gehele spoorweganet, en inzonderheid op de nieuwe en uiterst belangrijke lijn Athus-Meuse;
- een orgaan dat losstaat van de NMBS te belasten met een doorlichting van de veiligheid van het spoor."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Hans Bonte, Jean Depreter en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

02 **Samengevoegde interpellaties van**

- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten boven Machelen, Diegem, Vilvoorde, Grimbergen, Steenokkerzeel en Erps-Kwerps" (nr. 1451)
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gewijzigde vluchtroutes voor de nachtvluchten van de luchthaven van Zaventem" (nr. 1452)
- de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing tot onmiddellijke concentratie van de nachtvluchten over de Noordrand rond Brussel" (nr. 1454)
- de heer Dirk Pieters tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de minister om nachtvluchten boven Noord-West Brabant te concentreren" (nr. 1455)
- de heer Lode Vanoost tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 1462)

02.01 **Hans Bonte** (SP.A): De minister heeft eind oktober beslist om effectief over te gaan tot de concentratie van de nachtvluchten. Onder punt 4.2 van het principeakkoord van 16 juli 2002 tussen de minister en de betrokken gemeenten staat als

Une motion de recommandation a été déposée par M. Richard Fournaux et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Richard Fournaux
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
recommande au gouvernement
- de prendre les mesures notamment budgétaires afin de donner les moyens financiers nécessaires à la SNCB pour garantir la sécurité du rail. Cette sécurité accrue doit s'appliquer sur l'ensemble du réseau et notamment sur la nouvelle et très importante ligne «Athus-Meuse»;
- de réaliser via un organisme indépendant à la SNCB un audit uniquement relatif à la sécurité du rail."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Hans Bonte, Jean Depreter et Lode Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

02 **Interpellations jointes de**

- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration des vols de nuit au-dessus de Machelen, Diegem, Vilvoorde, Grimbergen, Steenokkerzeel et Erps-Kwerps" (n° 1451)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux itinéraires des vols de nuit décollant de Zaventem" (n° 1452)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de concentrer immédiatement les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1454)
- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de la ministre de concentrer les vols de nuit au-dessus du Nord-Ouest du Brabant" (n° 1455)
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem" (n° 1462)

02.01 **Hans Bonte** (SP.A): Fin octobre, la ministre décidait d'entamer véritablement la concertation sur les vols de nuit. Le point 4.2 de l'accord de principe du 16 juillet 2002 conclu entre la ministre et les communes concernées stipule que la concentration

voorwaarde voor de concentratie dat er geen nieuwe geluidshinder mag ontstaan. De inhoud van deze kleine lettertjes van het akkoord wordt niet gerespecteerd. Ik pleit dan ook voor een opschorting van de concentratie tot aan deze voorwaarde is voldaan.

De minister heeft een wetenschappelijke studie - een simulatie - laten uitvoeren om aan te tonen dat het aantal gehinderden vermindert. Kan de minister de onderzoeksoopdracht en het rapport overmaken aan het Parlement?

Hoever staat het met de belofte om de concentratie te koppelen aan het isolatieprogramma? Wanneer worden de nachtvluchten geconcentreerd? Wanneer worden de eerste woningen geïsoleerd en wanneer zullen alle betrokken woningen geïsoleerd zijn?

Waarom werd het KB dat *Hush Kits* verbiedt pas midden oktober gepubliceerd? Wanneer heeft de regering beslist tot dit verbod? Welke garanties zijn er dat het KB niet zal worden vernietigd door de recente Europese regelgeving?

Worden de vigerende geluidsnormen voor nachtvluchten gerespecteerd? Hoeveel inbreuken konden ombudsman Touwaide enerzijds en de Vlaamse overheid anderzijds vaststellen?

Is de minister bereid om de concentratie terug te schroeven tot de reglementering consequent wordt nageleefd en het isolatieprogramma is uitgevoerd?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): De beslissing van eind oktober is onaanvaardbaar voor de N-VA en wel om vier redenen. Het is het een zuiver politieke beslissing, die bovendien van communautaire aard is. Ze wordt genomen terwijl nog niet aan alle voorwaarden is voldaan. Ze gaat in tegen eerdere uitspraken en beloftes van de minister. Er zijn gevolgen voor de veiligheid van de omwonenden, omdat er bochten op zeer lage hoogte worden genomen.

Enkele maanden geleden voerde de ombudsman metingen uit te Meise. Daaruit bleek dat nagenoeg alle vliegtuigtypes de geluidsnormen overschrijden. Er werden verbeteringen aangekondigd. De Boeing 727 zou in twee fases verdwijnen, maar dat is nog niet gebeurd. Er zou een geconcentreerde vluchtroute komen met splitsing boven Affligem, maar op de plannetjes in de pers zien we het omgekeerde. De minister verwijst naar

est assortie d'une condition, à savoir qu'elle ne peut occasionner de nuisances supplémentaires. La teneur de cette clause de l'accord n'est pas respectée. Je demande dès lors la suspension de la concentration jusqu'à ce que cette condition soit remplie.

La ministre a commandé une étude scientifique - une simulation - afin de démontrer que cette mesure réduirait le nombre de riverains dérangés. La ministre peut-elle transmettre la teneur de la mission d'investigation et le rapport au Parlement?

Qu'en est-il de la promesse de lier la concentration au programme d'isolation? Quand les vols de nuit seront-ils concentrés? Quand les premières habitations seront-elles isolées et quand toutes les maisons concernées le seront-elles?

Pourquoi l'arrêté royal interdisant les *Hush Kits* n'a-t-il été publié qu'à la mi-octobre? Quand le gouvernement a-t-il décidé cette interdiction? Quelles garanties avons-nous que l'arrêté royal ne sera pas annulé par la récente réglementation européenne?

Les normes sonores en vigueur pour les vols de nuit sont-elles respectées? Combien d'infractions le médiateur Touwaide, d'une part, et le gouvernement flamand, d'autre part, ont-ils pu constater?

La ministre est-elle disposée à suspendre la concentration jusqu'au respect total de la réglementation et la mise en œuvre du programme d'isolation?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): La NV.A estime inacceptable la décision intervenue fin octobre, et ce, pour quatre raisons. Il s'agit d'une décision purement politique, de nature communautaire de surcroît. Elle a été prise alors qu'il n'avait pas encore été satisfait à toutes les conditions. Elle est en contradiction avec des déclarations et des promesses antérieures de la ministre. Elle s'assortit de conséquences pour la sécurité des riverains car des virages sont pris à très basse altitude.

Il y a quelques mois, le médiateur a procédé à des mesurages à Meise. Il en est ressorti que pratiquement tous les types d'avions dépassent les normes de bruit. Des améliorations ont été annoncées. Le Boeing 727 disparaîtrait en deux phases, mais cela n'a pas encore été concrétisé. Un itinéraire de vol concentré verrait le jour avec dédoublement au-dessus d'Affligem, mais les plans parus dans la presse indiquent le contraire. La

impactstudies, maar het Parlement en de bewoners hebben die nog altijd niet kunnen inzien.

ministre renvoie à des études d'impact, mais le Parlement et les habitants n'ont toujours pas eu la possibilité de les consulter.

Waarom werd de administratie opzijgeschoven bij de voorbereiding van het voorstel? Die zou zeker rekening hebben gehouden met het veiligheidsaspect. De diensten zijn niet gelukkig met het uitgewerkte voorstel. Heel wat Vlamingen ten noorden van Brussel dreigen er wel het slachtoffer van te worden.

Pourquoi l'administration a-t-elle été mise sur la touche lors des travaux préparatoires à la proposition? Elle aurait certainement tenu compte de l'aspect de la sécurité. Les services ne sont pas satisfaits de la proposition élaborée. De nombreux Flamands du Nord de Bruxelles risquent d'en être les victimes.

Er kwamen wel stoere verklaringen van Vlaamse ministers, maar de federale minister zet de procedure voort. De nachtvluchten worden niet afgeschaft of daadwerkelijk verminderd, de hinder wordt verlegd, ver weg van haar kiezers.

Certes, on a noté des déclarations musclées de ministres flamands, mais la ministre fédérale poursuit la procédure. Les vols de nuit ne sont pas supprimés ni véritablement diminués, les nuisances sont déplacées, loin de ses électeurs.

Wanneer krijgen Parlement en bewoners inzage in de impactstudies? Waarom werd een en ander versneld doorgevoerd zonder dat de voorwaarden vervuld waren? De rechtsonzekerheid over het KB op vliegtuigen met een *Hush Kit* blijft. Voor het reces beloofde de minister nog dat er geen nieuwe gehinderden of extra hinder zouden bijkomen voor er geïsoleerd zou worden. Dat is niet gebeurd.

Quand le Parlement et les habitants prendront-ils connaissance des études d'impact? Pourquoi a-t-on agi à la hâte sans que les conditions ne soient remplies? L'insécurité juridique concernant l'AR relatif aux avions munis d'un *Hush Kit* persiste. Avant les vacances, la ministre avait promis qu'il n'y aurait pas de nuisances supplémentaires ni d'habitants supplémentaires touchés par ces nuisances avant que l'on procède aux travaux d'isolation. Il n'en a rien été.

Waarom ondersteunt de ombudsdienst het beleid van de minister? Waar blijft zijn onafhankelijkheid? Kan de minister bevestigen dat de nieuwe vluchtroutes geen bijkomende risico's creëren?

Pourquoi le service de médiation soutient-il la politique de la ministre? Qu'en est-il de son indépendance? La ministre peut-elle confirmer que les nouveaux itinéraires de vol ne créent pas de risques supplémentaires?

02.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De beslissing tot een versnelde concentratie is genomen. Brussel zal volledig worden gevrijwaard van nachtvluchten; die worden geconcentreerd boven enkele Vlaamse gemeenten. In *Het Nieuwsblad* van 29 oktober bevestigde een lid van de meerderheid dat het om politieke besluitvorming gaat.

02.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La décision de procéder à une concentration accélérée a été prise. Bruxelles sera totalement préservée des vols de nuit, lesquels seront concentrés au-dessus de quelques communes flamandes. Dans *Het Nieuwsblad* du 29 octobre, un membre de la majorité a confirmé qu'il s'agissait d'une décision politique.

De reactie van enkele meerderheidspartijen was negatief, alhoewel ze bij alle beslissingen betrokken waren. Nu verbreken mensen als Hans Bonte en Willy Cortois het stilzwijgen. Toen er vragen werden gesteld in het Parlement heb ik de heer Cortois en de VLD nooit gehoord. De groenen zouden een affichecampagne willen voeren in onze streek. Ik ben benieuwd naar wat ze hier zullen vertellen.

Certains partis de la majorité ont réagi défavorablement quoiqu'ils aient été associés à toutes les décisions. Aujourd'hui, des parlementaires comme Hans Bonte et Willy Cortois rompent le silence. Mais lorsque des questions ont été posées au Parlement, je n'ai jamais entendu M. Cortois ni le VLD. Les écologistes voudraient mener une campagne d'affichage dans notre région. Je suis curieux d'entendre ce qu'ils vont dire ici même.

Op 20 juli hadden de meerderheidspartijen de kans om moties van mevrouw Creyf en mijzelf, die

Le 20 juillet, les partis de la majorité ont eu l'occasion d'adopter des motions déposées par Mme Creyf et moi-même dans lesquelles nous

vroegen om de nachtvluchten te spreiden, goed te keuren, maar dat is niet gebeurd. De heer Cortois stemde zelfs tegen. Nu heeft men de kans om d.m.v. een motie de regering te dwingen haar koers te wijzigen. Ik ben benieuwd.

De beslissing is onrechtvaardig. Ze zadelt 10.000 mensen op met alle problemen tegelijk. De versnelling is ingegeven door de naderende verkiezingen. Over de B-727's is ondertussen nog geen uitsluitsel: Europa kan de beslissing nog altijd verhinderen. De concentratie werd, ondanks de beloftes van de minister, uitgevoerd zonder dat gelijktijdig isolatie werd aangebracht. Met een regeling voor het landen kan men wel wachten, terwijl opstijgen meer hinder veroorzaakt. Een ernstige motivatie is er niet, elk debat over de impactstudies wordt uit de weg gegaan.

Een maand geleden al ondervroeg ik de minister. Toen verklaarde ze dat er slechts een probleem was voor veertien woningen in Herent. Dat is een absurd argument, Herent ligt niet in de noordrand. Op 15 oktober vroeg ik om de studie. Ik vroeg ze opnieuw met het oog op deze interpellatie. Ik heb ze nog steeds niet. De verantwoordelijke op het kabinet weigert mij te woord te staan. Dit is ondemocratisch.

We hebben nog altijd geen kaarten, geen zicht op de isolatiezones. Men is niet in staat de vluchtroutes mee te delen aan de betrokken gemeenten. Dat is onaanvaardbaar.

De persmededelingen worden verstuurd samen met de ombudsman. Dat gaat in tegen alle deontologische regels. Het was fout dit gewezen PRL-gemeenteraadslid te benoemen, nu gebruikt de minister hem om haar eigen beslissingen in te dekken.

Overigens heeft de ombudsman de gemeenten op de hoogte gebracht, niet de administratie. Daarmee is hij zijn laatste restje geloofwaardigheid kwijtgespeeld.

Als klap op de vuurpijl zal het onderzoek naar de dagvluchten worden toegewezen aan hetzelfde

demandions une répartition plus équitable des vols de nuit. Mais ils ne les ont pas adoptées. M. Cortois a même voté contre. A présent, la Chambre a la faculté, au moyen d'une motion, de contraindre le gouvernement à modifier sa politique. Je me réjouis de voir l'attitude de la majorité au moment du vote.

La décision prise est injuste dans la mesure où elle a pour effet que 10.000 personnes sont désormais confrontées à tous les problèmes en même temps. L'accélération du processus décisionnel est due à l'approche des élections. En ce qui concerne les Boeing 727, nous ne savons pas encore à quoi nous en tenir : l'Europe peut toujours empêcher la décision les concernant. Malgré les promesses de la ministre, la concentration des vols de nuit a eu lieu sans que l'isolation requise ait été en même temps installée. Nous pouvons patienter avant qu'un règlement soit élaboré pour l'atterrissage mais le décollage, lui, est source de nuisances plus importantes. La décision concernée n'est pas étayée par des arguments sérieux et tout débat sur les études d'incidence sur l'environnement est écludé.

Il y a un mois, j'avais déjà interrogé la ministre. Elle avait déclaré alors qu'un problème ne se posait que pour quatorze habitations de Herent. C'est là un argument absurde étant donné que Herent n'est pas située dans la périphérie nord. Le 15 octobre, j'ai demandé à la ministre de pouvoir disposer de l'étude réalisée. Je la lui ai redemandée en vue de mon interpellation d'aujourd'hui. Je n'en dispose toujours pas. Le responsable de ce dossier au cabinet de la ministre refuse de me parler. C'est là une attitude antidémocratique.

Nous n'avons toujours pas de cartes ni d'aperçu des zones d'isolation. Nous ne sommes donc pas en mesure de communiquer aux communes touchées les routes empruntées par ces vols. C'est inadmissible.

On nous envoie les communiqués de presse en même temps que le médiateur. Cette pratique est contraire à toutes les règles déontologiques. Nommer cet ancien conseiller communal PRL était une erreur. Aujourd'hui, la ministre se sert de lui pour couvrir ses propres décisions.

Du reste, le médiateur a informé les communes et pas l'administration, perdant ainsi le peu de crédibilité qui lui restait.

Pour couronner le tout, l'enquête relative aux vols de jour sera confiée au même bureau d'études.

studiebureau.

Waarom heeft minister Durant de concentratie van de nachtvluchten versneld? Wat zal er gebeuren met de B-727's? Waarom werd afgestapt van het principe dat isolatie en concentratie moeten samengaan? Waarom stelt minister Durant de studie naar de geluidshinder niet ter beschikking van het Parlement? Waarom heeft ze de betrokken gemeenten niet op de hoogte gebracht van haar recente beslissingen? Zal de minister duidelijkheid verschaffen over de isolatiezones? Waarom heeft ze het persbericht over deze aangelegenheid mee laten uitgaan van de ombudsdienst?

02.04 Dirk Pieters (CD&V): Ik deel de verantwoordiging van mijn collega's. De meerderheid heeft tegen haar zin een principeakkoord geslikt en nu blijkt dat de voorwaarden van het akkoord niet worden nageleefd. CD&V stelt het akkoord zelf ter discussie: zij ziet het nut van de concentratie van nachtvluchten niet in en vindt dat er op zijn minst een publiek debat moet worden gevoerd over een rechtvaardige spreiding. Absolute voorwaarde voor zo'n debat is dat de studie besteld door minister Durant openbaar wordt gemaakt.

Is de beslissing van minister Durant niet in strijd met het principe dat concentratie en isolatie moeten samengaan? Wat is de stand van het isolatieprogramma? Wat zijn de argumenten voor een concentratie van de nachtvluchten? Krijgt het Parlement inzage in de studie?

02.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Na de omstreden beslissing van minister Durant in december 1999 om 's nachts een stille periode in te voeren, kwam er begin 2000 een moeizaam compromis uit de bus: de nachtvluchten zouden worden geconcentreerd om de geluidshinder tot zo min mogelijk mensen te beperken. Wie dat principe wil toepassen, kan er moeilijk onderuit dat er in de randstad en op het platteland minder mensen wonen dan in de stad. Daar horen geen communautaire motieven achter te worden gezocht.

Als minister Durant haar administratie had ingeschakeld voor het onderzoek naar de nachtvluchten, zou ze nu gegarandeerd het verwijt krijgen dat er geen onafhankelijke derde werd aangezocht. Het huidige compromis is allerm minst perfect, maar het geniet de steun van de meerderheid. We moeten vanzelfsprekend luisteren naar de klachten van de omwonenden en zo nodig

Pourquoi Mme Durant a-t-elle accéléré la concentration des vols de nuit? Qu'advient-il des B-727? Pourquoi avoir renoncé au principe consistant à lier la concentration à l'isolation des habitations? Pourquoi Mme Durant ne met-elle pas l'étude relative aux nuisances sonores à la disposition du Parlement? Pourquoi n'a-t-elle pas informé les communes concernées de ses récentes décisions? La ministre compte-t-elle faire la lumière sur la question des zones d'isolation? Pourquoi a-t-elle fait co-signer le communiqué de presse relatif à ce dossier par le service de médiation?

02.04 Dirk Pieters (CD&V): Je partage l'indignation de mes collègues. La majorité a, contre son gré, accepté un accord de principe et il s'avère maintenant que les conditions de l'accord ne sont pas respectées. Le CD&V souhaite rouvrir le débat sur l'accord proprement dit: il ne voit pas l'utilité de concentrer les vols de nuit et estime qu'il faut à tout le moins tenir un débat public sur une répartition équitable de ceux-ci. La condition absolue pour qu'un tel débat puisse avoir lieu est que l'étude commandée par la ministre Durant soit rendue publique.

La décision de Mme Durant n'est-elle pas contraire au principe en vertu duquel concentration et isolation doivent aller de pair? Où en est le programme d'isolation? Quels arguments plaident-ils en faveur d'une concentration des vols de nuit? Le Parlement pourra-t-il prendre connaissance de l'étude?

02.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Un compromis difficile est intervenu au début de l'année 2000, à la suite de la décision controversée prise en décembre 1999 par la ministre Durant d'instaurer une période d'inactivité pendant la nuit. Il s'agissait de concentrer les vols de nuit pour faire en sorte que les nuisances sonores ne touchent qu'un nombre d'habitants aussi réduit que possible. Pour l'application de ce principe, il faut bien admettre que la périphérie et les zones rurales sont moins peuplées que les zones urbaines. Il ne faut chercher aucune motivation communautaire.

Si la ministre Durant avait fait appel à son administration pour effectuer une analyse des vols de nuit, on lui reprocherait à coup sûr aujourd'hui de ne pas avoir recouru à des tiers indépendants. Le compromis actuel est loin d'être parfait mais il bénéficie du soutien de la majorité. Nous devons naturellement entendre les plaintes des riverains, et au besoin apporter des améliorations.

verbeteringen aanbrengen.

02.06 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De regering keurde op 11 februari 2000 een aantal maatregelen goed: de beperking van de geluidshinder van vliegtuigen aan de bron, een verbetering van de procedures voor opstijgen en landen, een isolatieprogramma, een strenger toezicht op de naleving van de reglementering en de oprichting van een ombudsdienst. De Vlaamse, Brusselse en federale regeringen hebben gekozen voor een geleidelijke concentratie van de trajecten en hebben uniforme procedures voor opstijgen en landen uitgewerkt.

Sinds 31 oktober 2002 is er een nieuwe richtlijn voor vliegtuigen die 's nachts opstijgen vanaf baan 25 rechts. Deze richtlijn moet overlast tegengaan en komt in de plaats van een groot aantal uiteenlopende routes. Nachtelijke vertrekken van vliegtuigen worden vanaf 26 december 2002 geconcentreerd op baan 25 rechts. Als de weersomstandigheden dat echter onmogelijk maken, zullen de banen 07R en 20/02 worden gebruikt. Ook voor die banen komen er nieuwe procedures.

Die concentratie maakt het aantal personen dat aan geluidshinder wordt blootgesteld, zo klein mogelijk. De doeltreffendheid van deze maatregel wordt vergroot door een isolatieprogramma.

De betrokken overheden hebben zich laten leiden door het onderzoek van AAC, een studiebureau met internationale faam op dit vlak. Ik zal een exemplaar van die studie bezorgen aan de commissieleden. Mijn diensten hebben onvoldoende expertise om zelf een dergelijk onderzoek te doen, maar waren wel nauw betrokken bij de werkzaamheden van AAC.

Ik ontken ten stelligste dat de nieuwe procedures veiligheidsrisico's inhouden. De administratie, Belgocontrol, BIAC en andere instanties hebben daar nauwkeurig toezicht op gehouden.

Ik stel de beslissing niet uit. De metingen, die gedurende vijftien nachten werden uitgevoerd, worden gecontroleerd om na te gaan of ze aan alle voorwaarden voldoen. Ik vroeg ook metingen met andere apparaten.

Daarnaast worden stapsgewijs de luidruchtigste vliegtuigen verboden. In 2003 worden toestellen met geluidsquota 12 verboden, inclusief de volledige DHL-vloot. De B-727 wordt zeer beperkt. DHL moet de reglementering op de geluidsqota respecteren en krijgt tot 15 januari nog vier

02.06 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le 11 février 2000, le gouvernement a adopté une série de mesures : la limitation à la source des nuisances sonores des avions, l'amélioration des procédures de décollage et d'atterrissage, un programme d'isolation, la surveillance renforcée du respect de la réglementation et la création d'un service de médiation. Les gouvernements flamand, bruxellois et fédéral ont opté pour une concentration progressive des itinéraires et ont élaboré des procédures uniformes pour le décollage et l'atterrissage.

Depuis le 31 octobre 2002, les avions qui décollent de nuit de la piste 25 droite doivent se conformer à une nouvelle directive qui vise à combattre les nuisances et qui se substitue à de nombreuses initiatives divergentes. À partir du 26 décembre 2002, les décollages nocturnes seront concentrés sur la piste 25 droite. Si les conditions météorologiques ne le permettent pas, les pistes 07D et 20/02 seront mises en service. Ces pistes feront également l'objet de nouvelles procédures.

Cette concentration réduit au maximum le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores. Son efficacité est renforcée par un programme d'isolation.

Les autorités concernées se sont fondées sur l'enquête menée par AAC, un bureau d'études jouissant d'une renommée internationale dans ce domaine. Je transmettrai un exemplaire de cette étude aux membres de la commission. Mes services ne disposent pas d'une expérience suffisante pour mener à bien une telle étude, mais ont été étroitement impliqués dans les travaux réalisés par AAC.

Je démens formellement que les nouvelles procédures entraînent des risques pour la sécurité. L'administration, Belgocontrol, BIAC et d'autres instances y ont été très attentives.

Je ne reporterai pas la décision. Les mesures, qui ont été mises en œuvre pendant quinze nuits, sont contrôlées afin de vérifier qu'elles satisfont à toutes les conditions. J'ai également demandé que des mesures soient effectuées avec d'autres appareils.

Par ailleurs, les avions les plus bruyants seront progressivement interdits. En 2003, les appareils ayant un quota sonore de 12 seront interdits, y compris l'ensemble de la flotte DHL. Le B-727 sera soumis à d'importantes restrictions. DHL doit respecter la réglementation sur les quotas sonores

vertrekken, tot 15 februari nog drie vertrekken en tot 15 maart nog slechts twee vertrekken. Vanaf juli 2003 volgt het verbod op Hush Kit-toestellen, dat al in het KB van 17 april 2002 in het *Belgisch Staatsblad* werd gepubliceerd.

Wij zullen uiteraard de EU-richtlijnen omzetten in Belgisch recht, maar wij willen niet dat de bevolking het slachtoffer wordt van de EU en de VS, die om zuiver economische redenen onze progressieve maatregelen ter beperking van de geluidshinder willen torpederen.

Op basis van de impactstudie van de KULeuven heeft het Overlegcomité van 20 september 2002 unaniem beslist om vanaf 26 december 2002 alle vertrekken toe te laten op de 25R, aangezien het beperkt aantal mensen dat bijkomend wordt gehinderd niet opweegt tegen het aantal dat geen enkele hinder meer zal ondervinden. Voor wat de concentratie van de landingen betreft waren de studieresultaten minder eenduidig. Aangezien de inwoners van Kortenberg en Erps-Kwerps door een aanzienlijke verslechtering van de geluidslast zouden worden getroffen indien men de concentratie van alle landingen onmiddellijk zou doorvoeren, werd beslist eerst het isolatieprogramma te realiseren.

Het isolatieprogramma voor 11.700 woningen start begin 2004. Jaarlijks moeten 2.000 huizen worden geïsoleerd. Momenteel worden de geluidscontouren geprojecteerd op de kadastrale kaarten en worden de eigenaars geïdentificeerd. Alle kaarten zullen worden vrijgegeven zodra de berekeningen zijn afgewerkt.

Vanaf januari 2003 start BIAC een informatiecampagne voor de betrokken bewoners en gemeentebesturen. Bovendien zullen alle beslissingen systematisch op het federaal overlegforum worden toegelicht.

Niemand hoeft mij lessen in democratie te geven. Het debat hoort inderdaad thuis in het Parlement. De ombudsdienst is echter onafhankelijk en staat ter beschikking van alle buurtbewoners, zowel uit de Rand als daarbuiten, zowel Nederlandstaligen als Franstaligen. Hij heeft geen beslissingsmacht, maar kan de uitvoering van het beleid door de regering wel bekritisieren. Ik verdedig deze ombudsdienst ten volle.

02.07 Hans Bonte (SP.A): Wij zijn niet onverdeeld gelukkig met het akkoord, maar als niet alle

et se verra attribuer quatre départs encore jusqu'au 15 janvier, trois jusqu'au 15 février et deux seulement jusqu'au 15 mars. L'interdiction d'appareils "hushkités", fixée par l'AR du 17 avril 2002 et publiée au *Moniteur belge*, s'appliquera à dater de juillet 2003.

Nous transposerons bien entendu les directives de l'UE en droit belge, mais nous ne voulons pas que la population soit la victime de l'UE et des USA qui, pour des raisons purement économiques, veulent torpiller nos mesures progressistes tendant à limiter les nuisances sonores.

Sur la base de l'étude d'incidence menée par la KULeuven, le Comité de concertation réuni le 20 septembre 2002 a décidé à l'unanimité d'autoriser, à dater du 26 décembre 2002, tous les départs sur la piste 25R, étant donné que le nombre de personnes ne subissant plus de nuisances contrebalancera largement celui des personnes qui auront désormais à en souffrir. Pour ce qui concerne la concentration des atterrissages, les résultats des études sont moins clairs. Dès lors que les habitants de Kortenberg et de Erps-Kwerps subiraient une aggravation notable des nuisances sonores en cas de concentration immédiate de tous les atterrissages, décision a été prise de réaliser d'abord le programme d'isolation.

Le programme d'isolation, qui concerne 11.700 habitations, sera lancé début 2004. Chaque année, 2.000 maisons devront être isolées. A l'heure actuelle, les contours sonores sont projetés sur les cartes cadastrales et les propriétaires sont identifiés. Toutes les cartes seront rendues publiques dès que les calculs seront achevés.

La BIAC lancera en janvier 2003 une campagne d'information destinée aux habitants et aux administrations communales concernés. En outre, toutes les décisions seront systématiquement expliquées dans le cadre du forum de concertation fédéral.

Je n'ai de leçons de démocratie à recevoir de personne. Bien évidemment, le débat doit se dérouler au Parlement. Le service de médiation est toutefois indépendant et est à la disposition de tous les riverains concernés, tant de la périphérie qu'en dehors de celle-ci, tant néerlandophones que francophones. Il n'exerce aucun pouvoir de décision, mais il peut critiquer la mise en œuvre de la politique gouvernementale. Je soutiens pleinement ce service de médiation.

02.07 Hans Bonte (SP.A): Cet accord n'emporte pas pleinement notre adhésion mais il nous est

voorwaarden ervan worden gerespecteerd kunnen we het niet verdedigen. Een impactstudie is slechts verdedigbaar wanneer ze vertrekt van de juiste uitgangspunten. De basisvoorwaarden van het akkoord moesten in het computermodel worden opgenomen. Dat gebeurde niet. Hoe kan de concentratie dan worden uitgevoerd?

De minister antwoordde niet op mijn precieze vragen. Ik zal ze dan ook eind november herhalen. Hopelijk volgt dan een nieuwe discussie op basis van de vaststellingen op het terrein.

Waarom liet het koninklijk besluit tot uitvoering van het akkoord van 2000 tot 17 april 2002 op zich wachten? De onzekerheid over de reactie op dit KB van de Europese Commissie en de onzekerheid over de DHL-vluchten bedreigen de uitvoering van het akkoord om het aantal nachtvluchten te beperken.

Op een aantal concrete vragen kreeg ik geen antwoord. Ik zal over twee weken opnieuw een vraag stellen over het aantal vastgestelde inbreuken. Als er daadwerkelijk sprake is van inbreuken, moet dit tot een uitstel leiden van de geplande maatregelen.

02.08 Frieda Brepoels (VU&ID): De Vlaamse, Brusselse en federale regering hebben op het Overlegcomité van 20 september beslist dat aan de voorwaarden is voldaan. Anders zou de Vlaamse regering dit toch niet hebben goedgekeurd? De heer Bonte is naïef om te verwachten dat hij over twee weken een ander antwoord van de minister zal krijgen. Het is duidelijk dat van een uitstel van de procedure geen sprake zal zijn.

Het isolatieprogramma gaat pas van start in 2004, dit ondanks de belofte van de minister in juli om zich aan de voorwaarden van het compromis te houden. Er is ook geen enkele garantie dat het koninklijk besluit over de Hush Kits niet zal worden betwist door de Europese Commissie.

Minister Durant vertelt ons dat niemand van haar administratie interesse aan de dag legt voor geluidshinder. Moet zij zich dan in de toekomst altijd laten leiden door buitenlandse experts? Waar zal de splitsing trouwens gebeuren: boven Affligem of boven Meise en Wemmel?

02.09 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er worden vaak verkeerde kaarten getoond, zo ook in

impossible de le défendre si nous n'avons pas la certitude que toutes les conditions seront bien respectées. Une étude d'incidence n'est utile que si elle est fondée sur de justes hypothèses. Les conditions de base de l'accord auraient dû être reprises dans le modèle informatique, ce qui n'a pas été le cas. Comment la concentration pourra-t-elle dès lors être réalisée?

La ministre n'a pas répondu à mes questions précises et je me verrai contraint de les répéter fin novembre. J'espère qu'il sera possible à ce moment d'avoir une discussion sur la base des observations faites sur le terrain.

Pourquoi l'arrêté royal portant exécution de l'accord de 2000 s'est-il fait attendre jusqu'au 17 avril 2002 ? L'incertitude quant à la réaction de la Commission européenne à cet arrêté royal et aux vols de DHL mettent en péril l'exécution de l'accord visant à limiter le nombre de vols de nuit.

Un certain nombre de mes questions concrètes n'ont pas reçu de réponses. Dans deux semaines, je poserai une question sur le nombre d'infractions constatées. S'il est effectivement question d'infractions, les mesures prévues devront être reportées.

02.08 Frieda Brepoels (VU&ID): Lors du comité de concertation du 20 septembre, les gouvernements flamand, bruxellois et fédéral ont jugé que les conditions étaient remplies, sans quoi le gouvernement flamand n'aurait tout de même pas approuvé cette décision. M. Bonte fait preuve de naïveté en espérant une autre réponse de la part de la ministre dans deux semaines. De toute évidence, un report de la procédure est exclu.

Le programme d'isolation ne démarrera qu'en 2004, bien qu'en juillet, la ministre se soit engagée à respecter les conditions du compromis. Par ailleurs, rien ne nous garantit que l'arrêté royal relatif aux *Hush Kits* ne sera pas contesté par la Commission européenne.

Mme Durant déclare qu'aucun membre de son administration ne s'intéresse aux nuisances sonores. A l'avenir, faudra-t-il donc toujours qu'elle consulte des experts étrangers? En outre, où la scission se fera-t-elle: au-dessus d'Affligem ou de Meise et Wemmel?

02.09 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Les médias diffusent souvent des cartes erronées,

het televisieprogramma *De Zevende Dag*.

02.10 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het is duidelijk dat eerst in de landingszones aan de isolatie zal worden gewerkt, omdat duizend extra personen af te rekenen zullen krijgen met geluidshinder. Het aantal vluchten ten noorden van Brussel zal in elk geval toenemen, dit ondanks de belofte van minister Durant dat eerst met de isolatie zou worden begonnen en daarna pas met de concentratie.

De impactstudie is al sinds 15 augustus klaar, maar de commissie voor de Infrastructuur ontvangt nu pas een exemplaar. Het kabinet heeft elke communicatie hierover geweigerd. Het is overal onzekerheid troef: De gemeenten krijgen geen concrete kaarten met de routes of de isolatiezones en we weten niet hoe de Europese Commissie zal reageren op de beslissing over de Hush Kits.

De ombudsdienst heeft samen met het kabinet van minister Durant op 25 oktober een persmededeling gegeven, om de beslissing van de minister te verdedigen. Dit is onaanvaardbaar: hoe kan een ombudsdienst dan onafhankelijk werken?

Het Vlaams Blok zal een motie indienen met de vraag om ten noorden van Brussel voorlopig niet tot een concentratie over te gaan. Ik kijk uit naar de reactie van de meerderheid. Zal de heer Bonte misschien om uitstel vragen?

02.11 Danny Pieters (VU&ID): De kar wordt hier voor de paarden gespannen. Men neemt een aanvang met de concentraties voordat er werk wordt gemaakt van de isolatiemaatregelen of de problemen met de Hush Kits. Het is duidelijk de bedoeling van minister Durant om er nog voor de verkiezingen voor te zorgen dat de hinder van het luchtverkeer van Brussel naar Vlaams-Brabant wordt verplaatst.

Kan de commissie, nu ze de impactstudie heeft ontvangen, niet overgaan tot de organisatie van hoorzittingen over dit onderwerp? We moeten eindelijk kunnen beschikken over concrete kaarten, waarop de isolatiegebieden en de vluchtroutes duidelijk zijn ingekleurd. Wij zullen een motie indienen met de vraag om in afwachting van deze hoorzitting de vluchtroutes niet te wijzigen. Wij streven naar een evenwichtige spreiding van de lasten.

comme dans l'émission *De Zevende Dag*.

02.10 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il est clair que les zones d'atterrissage seront les premières à bénéficier de l'isolation car des milliers de personnes supplémentaires seront confrontées à des nuisances sonores. Quoi qu'il en soit, le nombre de vols au nord de Bruxelles augmentera, et ce, en dépit de la promesse de Mme Durant en vertu de laquelle on débiterait par l'isolation pour ensuite s'atteler à la concentration.

L'étude d'incidence est disponible depuis le 15 août, mais la commission de l'Infrastructure vient seulement d'en recevoir un exemplaire. Le cabinet a refusé toute communication à ce sujet. L'incertitude règne : les communes n'obtiennent ni le tracé concret des couloirs ni la carte des zones d'isolation et nous ignorons encore comment la Commission européenne réagira à la décision sur les *Hush Kits*.

En collaboration avec le cabinet de Mme Durant, le service de médiation a donné une conférence de presse le 25 octobre pour défendre la décision de la ministre. Voilà qui est inacceptable: comment un service de médiation peut-il, dès lors, fonctionner en toute indépendance ?

Le Vlaams Blok déposera une motion demandant de ne pas concentrer, pour le moment, les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles. Je suis curieux de connaître la réaction de la majorité. Peut-être M. Bonte demandera-t-il un report de la décision ?

02.11 Danny Pieters (VU&ID): On met ici la charrue avant les bœufs. On envisage, en effet, déjà de concentrer les vols avant même de mettre en place les mesures d'isolation ou de régler les problèmes relatifs aux kits d'insonorisation. Mme Durant a manifestement l'intention de déplacer les nuisances sonores de Bruxelles vers le Brabant flamand, avant les élections.

Maintenant qu'elle a reçu les résultats de l'étude d'incidence, la commission ne peut-elle procéder à des auditions en la matière ? Il est temps que nous puissions disposer de cartes concrètes sur lesquelles les zones d'isolation et les itinéraires de vols sont clairement définis. Nous déposerons une motion demandant de ne pas modifier les itinéraires de vols tant que les auditions n'auront pas eu lieu. Nous cherchons à répartir les nuisances de façon équilibrée.

02.12 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Niemand beweert dat de huidige voorstellen ideaal zijn. Twaalf duizend mensen komen in aanmerking voor isolatiemaatregelen, wat zeer veel is. We moeten naar hen luisteren en rekening houden met hun opmerkingen.

Deze meerderheid heeft voor een compromisoplossing gekozen, maar de geesten evolueren en misschien kiest een volgende meerderheid wel voor een afschaffing van de nachtvluchten.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste 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 Hans Bonte, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Bart Laeremans, Dirk Pieters en Lode Vanoost en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de stopzetting van de concentratie van de nachtvluchten boven de noordrand rond Brussel."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Frieda Brepoels en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Hans Bonte, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Bart Laeremans, Dirk Pieters en Lode Vanoost en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de regering
- onmiddellijk de beslissing in te trekken om de nachtvluchten te concentreren boven de Noordrand boven Brussel gezien de voorwaarden zoals bepaald in akkoord van 16 juli 2002 niet werden ingevuld."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Dirk Pieters en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Hans Bonte, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Bart Laeremans, Dirk Pieters en Lode Vanoost en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, stelt vast dat
de vluchtroutes niet kunnen gewijzigd worden dan na

02.12 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nul ne prétend que les propositions actuelles sont idéales. Douze mille personnes entrent en ligne de compte pour bénéficier de mesures d'isolation, ce qui est considérable. Nous devons les écouter et tenir compte de leurs remarques.

Cette majorité a privilégié le compromis, mais les mentalités évoluent et celle qui lui succédera optera peut-être pour une suppression des vols nocturnes.

Motions

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

Une première 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. Hans Bonte, Mme Frieda Brepoels, MM. Bart Laeremans, Dirk Pieters et Lode Vanoost et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande qu'il soit mis fin à la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Frieda Brepoels et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Hans Bonte, Mme Frieda Brepoels, MM. Bart Laeremans, Dirk Pieters et Lode Vanoost et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement
- de rapporter immédiatement la décision de concentrer les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles, étant donné que les conditions définies dans l'accord du 16 juillet 2002 n'ont pas été remplies."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par M. Dirk Pieters et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Hans Bonte, Mme Frieda Brepoels, MM. Bart Laeremans, Dirk Pieters et Lode Vanoost et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, constate que
les itinéraires de vol ne peuvent être modifiés

- een parlementair debat over de studie waarop de minister zegt zich te steunen, om te komen tot een eerlijke en evenwichtige spreiding van de lasten;
- de voorafgaandelijke uitvoering van het isolatieprogramma;
- het verder uit gebruik houden van verouderde sterk lawaaiveroorzakende vliegtuigen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Ludo Van Campenhout en Lode Vanoost en de dames Karine Lalieux en Josée Lejeune.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

03 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. A277)

De Nederlandse minister De Boer heeft de gesprekken over de IJzeren Rijn afgeblazen omdat het is uitgeroepen tot een "controversieel onderwerp" en een demissionair kabinet daar niet over mag beslissen.

Het dossier van de IJzeren Rijn is gekoppeld aan dat van de HSL: in ruil voor de heropening van de lijn, krijgt Nederland een gunstige HSL. Volgens het Nederlandse ministerie zijn de laatste vergunningen voor de HSL evenwel reeds getekend.

Waren er gesprekken met Nederland gepland en zijn die door Nederland afgeblazen? Is het correct dat een demissionair kabinet niet mag overleggen met een buurland over een "controversieel onderwerp"? Zal onze regering het dossier eveneens laten rusten voor en na de verkiezingen? Is er destijds inderdaad een deal afgesloten tussen Nederland en België over de koppeling van IJzeren Rijn en HSL? Zijn alle vergunningen voor deze laatste lijn inderdaad reeds afgeleverd? Hoe zal België Nederland aan de onderhandelingstafel brengen?

03.01 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dit is inderdaad een controversieel onderwerp. Wat lopende zaken zijn en wat geen lopende zaken zijn, is een Nederlands probleem. Het is aan de Belgen om de mogelijkheden te onderzoeken. Wij mogen dit dossier in geen geval laten rusten. Wij moeten

qu'après

- un débat parlementaire sur l'étude sur laquelle le ministre dit se fonder, en vue de parvenir à une répartition des nuisances juste et équitable;
- la mise en œuvre préalable du programme d'isolation;
- la poursuite de la mise hors service des appareils obsolètes responsables d'importantes nuisances sonores."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Ludo Van Campenhout et Lode Vanoost et Mmes Karine Lalieux et Josée Lejeune.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

03 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° A277)

Le ministre néerlandais De Boer a renoncé à mener les discussions relatives au Rhin de fer car ce sujet est considéré comme « controversé » et ne peut être examiné par un cabinet démissionnaire.

Le dossier du Rhin de fer est associé au dossier du TGV: les Pays-Bas bénéficieront d'un tracé favorable pour leur ligne TGV en échange de la réouverture du Rhin de fer. Selon le ministère néerlandais, les dernières autorisations nécessaires pour la ligne TGV ont toutefois déjà été signées.

Des discussions avec les autorités néerlandaises ont-elles été prévues avant d'être annulées par les Pays-Bas? Est-il exact qu'un cabinet démissionnaire ne peut mener une concertation avec un pays limitrophe sur un sujet « controversé »? Notre gouvernement va-t-il également laisser « dormir » le dossier, avant comme après les élections? Les Pays-Bas et la Belgique avaient-ils conclu un accord concernant la liaison des dossiers du Rhin de fer et du TGV? Toutes les autorisations requises pour la création de la ligne TGV ont-elles déjà été délivrées? Comment la Belgique compte-t-elle amener les Pays-Bas à négocier?

03.01 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit en effet d'un sujet controversé. Il appartient aux Pays-Bas de décider quels dossiers relèvent des affaires courantes et à la Belgique d'envisager les différentes possibilités. Nous ne pouvons, en aucun cas, laisser dormir ce dossier. Nous devons

ervoor zorgen dat het *memorandum of understanding* wordt gerespecteerd.

Ik had een afspraak met minister De Boer, maar die is vervallen toen de Nederlandse regering haar ontslag heeft ingediend.

De onderhandelingen over de kosten zijn zeer ver gevorderd en de beslissingen die nog moeten worden genomen zijn van zuiver politieke en niet van technische aard.

Wat de band tussen de IJzeren Rijn en de HSL betreft, staat in het laatste dossier dat beide projecten op hun eigen merites moeten worden beoordeeld. Voor informatie over de vergunningen verwijs ik u naar Vlaams minister Van Mechelen. Via de NMBS kan ik u wel zeggen dat een aantal vergunningen nog niet is verkregen.

03.02 Jos Ansoms (CD&V): Welke mogelijkheden zullen worden onderzocht door de minister?

03.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er zijn verschillende pistes, zoals de samenwerking met de Europese Commissie in het kader van het TEN om steun te bekomen voor een dergelijk project. Een andere piste is die van het verdrag van 1846 of 1856. Wij proberen in ieder geval om druk te zetten op de huidige Nederlandse regering.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- De heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de catastrofale toestand waarin de regering de NMBS duwt" (nr. A279)
- Mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand bij de NMBS" (nr. A298)

04.01 Yves Leterme (CD&V): Karel Vinck en financieel directeur Luc Lallemand hebben een doorlichting van de financiële situatie van de NMBS bekend gemaakt. De situatie is zonder meer dramatisch.

In de nota kunnen we lezen dat de uitgaven voor 2003 te voorzien waren en dat het van slecht management in het verleden getuigt, dat ze niet zijn ingecalculleerd. Dat is iets te simpel. Het is uiteraard in de eerste plaats de regering die een te lage dotatie in de begroting heeft ingeschreven. De

nous assurer que le *memorandum of understanding* sera respecté.

Je devais rencontrer le ministre De Boer mais il a quitté la scène politique lorsque le gouvernement néerlandais a démissionné.

Les négociations relatives aux coûts sont très avancées et les décisions qui doivent encore être prises sont de nature purement politique et non technique.

En ce qui concerne la liaison entre le Rhin de fer et le TGV, le dernier dossier stipule que les deux projets doivent être évalués sur la base de leurs mérites propres. Pour ce qui est d'informations relatives aux licences, je vous invite à vous adresser au ministre flamand Van Mechelen. Par l'intermédiaire de la SNCB, je puis d'ores et déjà vous dire qu'un certain nombre de licences n'ont pas encore été délivrées.

03.02 Jos Ansoms (CD&V): Quelles possibilités la ministre envisagera-t-elle?

03.03 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Différentes pistes sont envisageables, comme la coopération avec la Commission européenne dans le cadre des RTE afin d'obtenir un soutien pour ce type de projet. Une autre piste est celle du traité de 1846 ou de 1856. Quoi qu'il en soit, nous tentons d'exercer une pression sur le gouvernement néerlandais actuel.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation catastrophique vers laquelle le gouvernement entraîne la SNCB" (n° A279)
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° A298)

04.01 Yves Leterme (CD&V): M. Karel Vinck et le directeur financier, M. Luc Lallemand, ont rendu publique une radioscopie de la situation financière de la SNCB qui n'est rien moins que dramatique.

La note indique que les dépenses pour 2003 étaient prévisibles et que, s'il n'en a pas tenu compte, c'est que la gestion passée a laissé à désirer. Voilà qui est simpliste. C'est bien entendu en premier lieu le gouvernement qui a prévu au budget une dotation insuffisante qui aurait dû être majorée de 12,5 milliards en un an. C'est à juste

dotatie had in 1 jaar tijd 12,5 miljard moeten stijgen. De waarschuwingen van het vorig management over het exploitatieresultaat en de EBIT en EBIDA-cijfers waren volkomen terecht.

Een excuus dat steeds weer terugkomt is dat de personeelskosten de pan uitrijzen. Toch gaat de minister nog uit van 1.200 extra personeelsleden tegen 2006. Er komen dus alleen maar kosten bij. Alweer een probleem dat aantoonst hoe rampzalig de minister de NMBS beheert.

Ook de schuld evolueert explosief. In 2006 wordt een schuld van 10,082 miljard euro ingecalculeerd. Die ontplofing van de schuld is niet toe te schrijven aan het vorige management. Het is de verantwoordelijkheid van deze regering. De schuldovername komt er veel te laat. Bovendien is er een bedrag van 250 tot 300 miljard euro nodig. Hoe staat de minister tegenover dit bedrag? Daar komt nog bij dat het GEN-fonds geen rode duit zou bevatten. Toch was dit lang een van de zogenaamde kroonjuwelen van het beleid.

De NMBS bevindt zich in een financiële wurggreep, wat uitdrukkelijk is toe te schrijven aan een aantal beleidsbeslissingen van de minister. Elke nieuwe manager stelt zijn voorganger zwart voor. Dat is begrijpelijk, maar het is in de eerste plaats de regering die de NMBS hopeloos in de problemen heeft gebracht.

Welke initiatieven zal de regering nemen om de NMBS te redden? Welke conclusies trekt de minister uit de financiële analyse? Welke boodschap heeft de minister voor het personeel? Kan er een hoorzitting worden georganiseerd over het rapport?

04.02 Karine Lalieux (PS): De informatie die momenteel in de media wordt verspreid is eerder dramatisch en zelfs tragisch. Als wij dit mogen geloven stevent de NMBS recht op het faillissement af.

De nieuwe NMBS-wet moest al eens structureel worden aangepast zodat de heer Vinck zijn opdracht ook na zijn 65-ste verjaardag kan blijven vervullen en om het bezoldigings- en strategisch comité te reorganiseren. Maar volgens deze informatie is het nog erger, want de investeringen moesten worden afgeslankt ten koste van het onderhoud van het materieel, de nieuwe lijnen en het GEN. De nieuwe lijnen en het GEN werden uitgesteld tot Sint-Juttemis! De inventarislijst voorspelt een draconisch bedrijfsplan dat zelfs een

titre que les responsables de la gestion précédente avaient mis en garde à propos des résultats d'exploitation et des chiffres relatifs aux bénéfices avant intérêts et impôts (*EBIT*) et aux bénéfices avant intérêts, impôts et amortissement (*EBIDA*).

Une excuse récurrente a trait aux frais de personnel jugés exorbitants. Pourtant, la ministre se fonde toujours sur une augmentation du nombre d'agents de 1.200 unités en 2006. Les coûts ne font donc que croître. Voilà, une fois encore, la preuve de la gestion calamiteuse de la SNCB par la ministre.

La dette explose, elle-aussi. Pour 2006, il est tenu compte d'une dette de 10,082 milliards d'euros. Cet accroissement de la dette n'est pas imputable aux anciens gestionnaires. C'est la responsabilité du gouvernement actuel qui est engagée. La reprise de la dette arrive beaucoup trop tard. Il faut en outre un montant de 250 à 300 milliards. Que pense le ministre de ce chiffre? Par ailleurs, il n'y aurait pas un franc dans le fonds RER qui pourtant constituait prétendument l'un des fleurons de la politique mise en oeuvre.

La SNCB est financièrement exsangue et cette situation est très manifestement due à certaines décisions de la ministre. Tout nouveau gestionnaire est enclin à noircir son prédécesseur. On peut le comprendre mais la situation désespérée dans laquelle se trouve la SNCB est avant tout le fait du gouvernement.

Quelles initiatives le gouvernement compte-t-il prendre pour sauver la SNCB? Quelles conclusions la ministre tire-t-elle de l'analyse financière? Quel message la ministre adresse-t-elle au personnel? Le rapport pourrait-il faire l'objet d'une audition?

04.02 Karine Lalieux (PS): Les informations actuellement diffusées dans les médias sont plutôt dramatiques, voire tragiques. Elles reflètent un parcours vers la déconfiture. A les en croire, la SNCB court droit dans le mur.

La nouvelle loi SNCB a déjà dû être aménagée en ce qui concerne les structures pour permettre à M. Vinck de continuer sa mission au-delà de ses 65 ans et pour réorganiser le comité de rémunération et le comité stratégique. Mais pire, selon ces informations, il faudrait raboter les investissements en touchant directement l'entretien du matériel, les nouvelles lignes et le RER, nouvelles lignes et RER qui seraient reportés à on ne sait quand! L'état des lieux augure d'un plan d'entreprise draconien qui comprendrait même un volet social.

sociaal hoofdstuk bevat.

Velen hebben deze toestand twee jaar geleden al voorspeld. Ikzelf heb u hierover vele vragen gesteld.

De vragen die ik vandaag stel lijken op de vragen die ik vroeger al heb gesteld:

Betwist u de schuldprognoses van de NMBS? De vakbonden hadden het een jaar geleden over 600 miljard frank tegen 2012 en de heer Vinck over 10 miljard euro in 2006.

Zal het investeringsplan en dan vooral wat de verbintenissen van de regering betreft, kunnen worden nageleefd ?

Zal de schuldovername worden georganiseerd?

Welk steunprogramma overweegt u in dergelijke omstandigheden?

04.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik wil niet antwoorden in de plaats van de gedelegeerd bestuurder.

Aangaande de pers en de verspreide cijfers moeten wij blij zijn dat er klare wijn wordt geschonken want alleen dan kan er een oplossing worden gevonden.

De toestand is zorgwekkend want door de bekendgemaakte cijfers zijn we verplicht vragen te stellen bij de financiering van het spoor en het ervan gedurende de voorbij tien jaar. De echte economische toestand van het bedrijf werd boekhoudkundig verhuld.

Ik zou erop willen wijzen dat ik al drie jaar mijn best doe om dat probleem op te lossen.

Er zijn al verscheidene doorlichtingen gebeurd. De wet werd gewijzigd, zodat de gecontroleerde niet langer zichzelf controleert, en er kwam ook een ander management. Het nieuwe management gaat de huidige situatie nu doorlichten, en dat is sinds 1991 nog maar één keer gebeurd.

Er moet absoluut werk gemaakt worden van een echt schuldbeheer, maar we moeten ook rekening houden met de Europese regelgeving.

Ik ben van plan in drie fasen te werken. In een eerste fase zal een stand van zaken worden opgemaakt. Op grond daarvan zullen wij de oorzaken kunnen identificeren, die te maken

Cette situation, beaucoup vous la prédisaient depuis deux ans. Je vous ai moi-même plusieurs fois questionnée à ce sujet.

Mes questions de ce jour ressemblent à celles déjà posées auparavant:

Contestez-vous les projections de la dette avancées par la SNCB? Les syndicats parlaient, il y a un an, de 600 milliards de francs à l'horizon 2012 et M.Vinck de 10 milliards d'euros en 2006.

Le plan d'investissement pourra-t-il être respecté? Surtout en ce qui concerne les engagements du gouvernement?

La reprise de la dette sera-t-elle organisée?

Quel programme d'appui à une telle situation comptez-vous développer?

04.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je ne veux pas m'exprimer à la place de l'administrateur-délégué.

Par rapport à la presse et aux chiffres diffusés, il faut se féliciter qu'une information transparente se fasse jour car elle est la base d'une solution d'avenir.

La situation est préoccupante car les chiffres mis en évidence nous obligent à nous interroger sur le financement de l'activité ferroviaire et sur sa gestion depuis dix ans. La réalité économique de l'entreprise a été masquée par une présentation comptable qui ne la reflétait pas.

J'aimerais souligner que cela fait trois ans que je m'attache à résoudre ce problème.

Différents audits ont eu lieu, la loi a été transformée, afin de sortir d'une logique du contrôleur contrôlé, et le management a également changé.

Aujourd'hui, le nouveau management fait une sorte de radioscopie de la situation, ce qui n'a été fait qu'une seule fois depuis 1991.

Il est indispensable d'envisager une vraie gestion de la dette, mais nous devons également tenir compte des règles européennes en la matière.

J'envisage de le faire en trois étapes. Dans un premier temps, nous devons procéder à un état des lieux. Sur cette base, nous pourrions identifier les causes qui proviennent, d'une part, du sous-

hebben met de structurele ontoereikende financiering enerzijds en met de beheersproblemen anderzijds. Als die oorzaken achterhaald zijn, zal meteen ook duidelijk worden wie, en dus welke vorige regering, waarvoor de verantwoordelijkheid draagt. Voorts moet er meer nadruk gelegd worden op de structurele oplossingen : de voortzetting van de dotatiemechanismen en de naleving van de verbintenissen van de overheid op het stuk van de investeringen.

Als reactie op bepaalde kritieken zou ik willen onderstrepen dat er in verscheidene concrete dossiers daadwerkelijk vooruitgang wordt geboekt : zo staat er momenteel een bedrag van 8,5 miljard frank ter beschikking voor het GEN, en werd er een bestek voorgelegd.

Ten slotte zal ik de problemen in verband met het beheer en de financiering opnieuw ter tafel brengen.

Momenteel wacht ik op een voorstel van de heer Vinck over ABX. Ik eis daarbij in de eerste plaats dat de NMBS beschermd wordt. Eind 2002 - begin 2003 zal mij een bedrijfsplan worden voorgelegd. In mijn ogen zal dat een van de belangrijkste stukken in het dossier zijn. Ten slotte zal er een beheerscontract worden gesloten, maar ik zal niet dulden dat er beslissingen worden genomen "met retardwerking".

04.04 Yves Leterme (CD&V): Minister Durant viel scherp uit naar de bestuurders van de NMBS, dus indirect ook naar de heer Vinck. Zijn voorstellen impliceerden een herkapitalisatie. De minister van Mobiliteit heeft de macht om de raad van bestuur de wacht aan te zeggen of zijn plannen aan te passen als die haar niet bevallen. Minister Durant is evenwel politiek onmachtig. Voortdurend pleit, ondervraagt en protesteert ze, maar ze is niet in staat autonoom beslissingen te nemen.

Iedereen is het erover eens dat de NMBS al jaren ondergefinancierd is. Van het beheerscontract blijft er weinig over en een bedrijfsplan is er niet. CD&V dringt aan op een hoorzitting met de heer Vinck en vindt mevrouw Durant onomwonden een onbekwaam minister. Ze is verantwoordelijk voor de ineenslorting van de NMBS en had al lang moeten aftreden.

04.05 Karine Lalieux (PS): Ik neem nota van uw vastberaden antwoorden, maar ik herinner eraan

financement structurel et, d'autre part, des problèmes de gestion. L'identification de ces causes fera la lumière sur les responsabilités de chacun et donc des gouvernements précédents.

En outre, il faudra veiller à renforcer les réponses structurelles, à savoir la poursuite des mécanismes de dotation et le respect des engagements de l'Etat dans le plan d'investissement.

Face à certaines critiques, j'aimerais souligner que plusieurs dossiers concrets avancent véritablement : 8,5 milliards de francs sont à présent disponibles pour le RER et un cahier de charge est proposé.

Enfin, je remettrai sur la table les problèmes de gestion et de financement.

Pour l'instant, j'attends une proposition de M. Vinck en ce qui concerne ABX et ma première exigence est, bien entendu, de protéger la SNCB.

Ensuite, un plan d'entreprise me sera remis fin 2002-début 2003 et je considère qu'il s'agit d'une pièce maîtresse de ce dossier. Enfin, un contrat de gestion va être passé, mais je ne tolérerai pas que l'on prenne des décisions à "effets retards".

04.04 Yves Leterme (CD&V): Mme Durant a sévèrement critiqué les administrateurs de la SNCB et donc indirectement M. Vinck. Les propositions de ce dernier requerraient une recapitalisation. La ministre de la Mobilité peut rappeler le Conseil d'administration à l'ordre ou lui demander d'adapter ses projets si ces derniers ne lui conviennent pas. Mais d'un point de vue politique, Mme Durant est impuissante. Elle n'a cessé de plaider, d'interroger et de protester mais elle n'est pas en mesure de prendre des décisions de façon autonome.

Chacun s'accorde pour dire que la SNCB est handicapée depuis des années par un état de sous-financement. Il ne reste pas grand-chose du contrat de gestion et il n'existe aucun plan d'entreprise. Le CD&V demande instamment que M. Vinck soit entendu par la commission et estime, ni plus ni moins, que Mme Durant est incompétente. Elle est responsable de l'effondrement de la SNCB et aurait dû démissionner depuis longtemps.

04.05 Karine Lalieux (PS): Je note la fermeté de vos réponses mais je rappelle que ces questions

dat die vragen al geruime tijd worden gesteld. Wij beschikken thans over een duidelijkere diagnose dan in het verleden, maar nu is de tijd gekomen om beslissingen te nemen. Ik vind het absoluut noodzakelijk dat die beslissingen voor het einde van de zittingsperiode worden genomen. Ik vraag dus dat de regering haar verbintenissen zou nakomen.

04.06 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): In antwoord op mevrouw Brepoels hoop ik dat eenieder zijn verantwoordelijkheid op zich zal nemen in het ABX-dossier en dat de beslissingen zullen worden genomen om de NMBS te beschermen en het beheerscontract en de sociale aspecten te vrijwaren.

Ik wil niet dat blindelings wordt gepleit voor een herkapitalisatie in contanten, wat gevaarlijk zou zijn voor de NMBS.

04.07 **Yves Leterme** (CD&V): Het is onverantwoord te blijven stilzitten als men ziet wat er bij de NMBS gebeurt. Dat is precies wat de minister al meer dan drie jaar doet en dat is te wijten aan haar obsessie om de heer Schouppe daar weg te krijgen. Ik verwijs naar mevrouw Lalieux en naar de nota van de heer Vinck. De minister moet de NMBS dringend de nodige middelen geven.

04.08 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik denk dat de heer Leterme geen ongelijk heeft. Hij heeft zijn bezwaren kenbaar gemaakt. Ik moet thans opdraaien voor een situatie die van jaren geleden dateert en waaraan hij best wat had kunnen doen. Ik verheug mij erover dat een en ander tot het verleden behoort.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen van de heer Ansoms worden uitgesteld tot deze namiddag om 14 uur.

De zitting wordt geschorst om 12.50.

De zitting wordt hervat om 14.15 uur.

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

05 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reflecterende nummerplaat: stand van zaken, houding van de politie" (nr. A285)**

05.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Op 1 oktober 2002 werd de reflecterende nummerplaat vooraan op de

sont posées depuis longtemps.

Aujourd'hui, nous bénéficions d'un diagnostic plus transparent que par le passé mais nous devons à présent prendre de réelles décisions. Il me semble essentiel que cela se fasse avant la fin de la législature.

Je demande donc que le gouvernement honore ses engagements.

04.06 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Pour répondre à Mme Brepoels, j'espère que chacun assumera ses responsabilités dans le dossier ABX et que les décisions seront prises dans le but de protéger la SNCB, le contrat de gestion et les aspects sociaux.

Je ne veux pas que l'on plaide aveuglement pour une recapitalisation en cash qui serait dangereuse pour la SNCB.

04.07 **Yves Leterme** (CD&V): Il est irresponsable de demeurer inerte lorsque l'on a connaissance de ce qui se passe à la SNCB. Voilà précisément l'attitude adoptée depuis plus de trois ans par la ministre en raison de son obsession de vouloir se débarrasser de M. Schouppe. Je vous renvoie aux propos de Mme Lalieux et à la note de M. Vinck. Il est urgent que la ministre dégage les moyens nécessaires pour la SNCB.

04.08 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je pense que M. Leterme n'a pas tort. Il a fait part de ses objections. Par contre, je paie aujourd'hui une situation qui remonte à pas mal d'années et où il aurait pu faire quelque chose. Je me réjouis, en fait, que cela soit du passé.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions de M. Ansoms sont reportées à cet après-midi à 14 :00 hrs.

La séance est suspendue à 12.50 heures.

La séance est reprise à 14.15 heures.

Présidente : Marie-Thérèse Coenen.

05 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plaques rétro réfléchissantes: état de la question, attitude de la police" (n° A285)**

05.01 **Jos Ansoms** (CD&V): La plaque minéralogique réfléchissante à l'avant des

wagens verplicht. Toen waren echter nog veertig procent van de voertuigen niet reglementair uitgerust. Heeft de minister de politie gevraagd de naleving van de nieuwe regel te controleren? Hoeveel processen-verbaal werden reeds uitgeschreven? Hoeveel automobilisten zijn in orde? Wil de minister de naleving van deze nieuwe zinloze maatregel afdwingen terwijl er op verkeersgebied veel belangrijker opdrachten uit te voeren zijn?

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De politie hoort toe te zien op de naleving van de regels, ook die betreffende de reflecterende nummerplaat. De controle daarop behoort tot de routine. Gericht toezicht is enkel mogelijk op vraag van de minister van Justitie, het college van procureurs-generaal of de procureur des Konings.

Bij het ontbreken van een reflecterende nummerplaat stelt de politie een PV van waarschuwing op. Dat wordt niet centraal geregistreerd. Die gegevens kunnen echter worden opgevraagd door de minister van Justitie.

Wat mijn bevoegdheden betreft, is er de controle bij de technische keuring. Als de reflecterende nummerplaat ontbreekt, krijgt de betrokkene een opmerking op het keuringsbewijs. Hij hoeft zijn wagen echter niet opnieuw aan te bieden.

05.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen. Het spreekt vanzelf dat de politie moet toezien op de naleving van de regels. Minister Durant heeft zelfs te weinig interesse voor haar eigen maatregel om na te vragen tot hoeveel PV's hij heeft geleid. Ze zou zelf een gerichte actie kunnen aanvragen bij haar collega van Justitie als ze de reflecterende nummerplaat belangrijk vond. In de praktijk is er zelfs bij de technische controle in geen enkele sanctie voorzien. Dit overheidsinitiatief heeft de autobezitters veel geld gekost, maar wordt blijkbaar door de regeringsleden zelf niet serieus genomen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betrokkenheid van de Dienst van Inschrijving voor de Voertuigen bij het systeem van de Vlaams minister Stevaert om bij**

véhicules est obligatoire depuis le 1^{er} octobre 2002. A cette date toutefois, quarante pour cent des véhicules n'étaient pas encore en conformité avec cette réglementation. La ministre a-t-elle chargé la police de contrôler le respect de cette nouvelle règle? Combien de procès-verbaux ont-ils déjà été dressés? Combien de véhicules sont-ils en ordre? La ministre a-t-elle l'intention de faire respecter cette nouvelle mesure inutile alors qu'il y a des tâches bien plus importantes dans le domaine de la circulation routière?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La police doit veiller au respect des règles, notamment de celle relative à la plaque numéralogique réfléchissante. Il s'agit-là d'un contrôle de routine. Il ne peut être procédé à des contrôles ciblés qu'à la requête du ministre de la Justice, du Collège des procureurs généraux ou du procureur du Roi.

Lorsqu'un véhicule n'est pas muni d'une plaque minéralogique réfléchissante, la police dresse un PV d'avertissement qui ne fait pas l'objet d'un enregistrement central. Le ministre de la Justice peut toutefois réclamer ces données.

Dans ma sphère de compétences, il y a la vérification effectuée lors du contrôle technique. En l'absence de la plaque minéralogique réfléchissante, une observation est faite sur le certificat de contrôle. Le contrevenant ne doit cependant pas représenter son véhicule.

05.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Il n'a pas été répondu à ma question. Il va sans dire que la police doit veiller au respect des règles. Mme Durant témoigne pour la mesure un tel intérêt qu'elle ne cherche même pas à savoir à combien de PV elle a donné lieu. Si elle jugeait importante l'obligation relative à la plaque minéralogique réfléchissante, elle pourrait intervenir auprès de son collègue de la Justice pour demander une action ciblée. Dans la pratique, aucune sanction n'est même prévue lors du contrôle technique. Cette initiative des pouvoirs publics a coûté beaucoup d'argent aux automobilistes mais ne semble même pas être prise au sérieux par les membres du gouvernement.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation de la Direction pour l'immatriculation des véhicules à l'opération lancée par le ministre flamand M. Stevaert**

inlevering van een auto een gratis abonnement voor De Lijn te geven" (nr. A286)

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Minister Stevaert heeft weer een leuke stunt uitgehaald, in de hoop dat die hem een pak stemmen zal opleveren: wie zijn enige wagen inlevert, krijgt drie jaar lang een gratis abonnement van De Lijn voor het hele gezin. Of die maatregel veel effect zal hebben op de files, valt te betwijfelen. Een ander euvel is de grote fraudegevoeligheid ervan.

De Lijn werkt voor de uitvoering van de stunt samen met de dienst voor de Inschrijving van de Voertuigen (DIV). Wat is de taak van de DIV? Werd er een formele samenwerkingsovereenkomst gesloten? Krijgt de DIV een vergoeding voor zijn medewerking? Wat is de mening van minister Durant over de fraudegevoeligheid van het systeem? Als iemand van adres verandert, kan de DIV niet controleren of hij geen nieuwe wagen koopt.

06.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Er bestaat geen schriftelijk akkoord tussen de Lijn en de DIV hierover. De DIV kan in het repertorium van nummerplaten wel terugvinden of de nummerplaten geschrapt zijn. Dit gebeurt langs elektronische weg. Het systeem is niet waterdicht. Tot nu toe zijn er geen aanwijzingen van fraude. De DIV kan wel nuttige informatie verstrekken over bijvoorbeeld voertuigen die door familieleden worden ingeschreven.

06.03 Jos Ansoms (CD&V): Het is duidelijk dat het systeem niet fraudebestendig is. Enkel flagrante misbruiken kunnen worden vastgesteld. Men hanteert evenmin een sluitend systeem ten opzichte van de Lijn. Het gaat hier toch om de prijs van drie jaarabonnementen, die ongeveer 100.000 frank waard is. De overheid deelt met gulle hand cadeaus uit ten koste van de belastingbetaler. Een Vlaams minister neemt een initiatief en de federale minister geeft toe dat ze de werking ervan niet sluitend kan controleren. Dit is hetzelfde als een toezichthoudende overheid die niet bij machte is om te controleren of een burgemeester bij het nemen van een besluit de wet heeft nageleefd. De minister kan informatie verstrekken, maar geen misbruiken opsporen. Dit is een zorgelijke situatie.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-

consistant à offrir un abonnement gratuit à De Lijn lors de la désimmatriculation d'un véhicule" (n° A286)

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Voilà un nouveau coup du ministre Stevaert qui espère ainsi gagner de nombreuses voix. Qui renonce à sa voiture bénéficiera pendant trois ans d'un abonnement gratuit à de *De Lijn* pour toute la famille. On peut douter que cette mesure puisse exercer un effet perceptible sur les embouteillages. Un autre inconvénient est qu'elle est très sensible à la fraude.

De Lijn s'emploie à réaliser cette action, en collaboration avec la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Quel est le rôle de la DIV? Un accord de coopération formel a-t-il été conclu? La DIV perçoit-elle une rémunération pour sa collaboration? Que pense la ministre Durant des possibilités de fraude du système? Si une personne change d'adresse, la DIV ne peut plus contrôler si elle n'acquiert pas une nouvelle voiture.

06.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Il n'y a pas d'accord écrit à ce sujet entre De Lijn et la DIV, laquelle peut vérifier dans le répertoire des plaques minéralogiques si les plaques concernées y ont été rayées. Cette radiation s'effectue par la voie électronique. Le système n'est pas imperméable mais, à ce jour, je ne dispose pas d'indices de fraude. La DIV peut certes fournir des informations utiles, notamment sur les véhicules immatriculés par des parents de leur propriétaire.

06.03 Jos Ansoms (CD&V): Le système comporte manifestement des risques de fraude. Seuls les abus flagrants peuvent être constatés. Par ailleurs, le système mis en place n'est pas non plus sans conséquences pour De Lijn. Il y va tout de même du prix de trois abonnements annuels représentant quelque 100.000 francs. Les autorités distribuent généreusement des cadeaux financés par le contribuable. Un ministre flamand prend une initiative dont la ministre fédérale admet qu'elle ne peut pas en contrôler efficacement le fonctionnement. C'est comme si un pouvoir de tutelle n'était pas en mesure de vérifier si un bourgmestre respecte la loi lorsqu'il prend une décision. Le ministre peut communiquer des informations mais ne peut pas détecter les abus. C'est une situation préoccupante.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jos Ansoms à la vice-

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongevalsstatistieken van het BIVV voor het jaar 2001" (nr. A288)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): In het activiteitenverslag 2001 van het BIVV vind ik geen ongevalsstatistieken terug. Dit is de eerste maal dat dit gebeurt en hierdoor missen wij een zeer interessant beleidsinstrument. Deze statistieken gaven de realiteit immers zeer goed weer. Hoe verklaart de minister de afwezigheid van deze statistieken? Mogen wij de statistieken voor 2001 nog verwachten? Welke maatregelen heeft de minister genomen om ons volgend jaar weer over deze cijfers te doen beschikken? Welk is het referentiejaar om de daling met de helft van het aantal verkeersdoden te berekenen?

07.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Het BIVV zal een bijzonder rapport opstellen over de ongevalcijfers van 2001. Het krijgt deze cijfers van het NIS die ze op zijn beurt van de politiediensten krijgt. Een aantal van deze diensten heeft een abnormale achterstand opgelopen ten gevolge van de politiehervorming. Er zijn daarom herinneringen gestuurd, zodat op 4 november de inzameling van de gegevens kon worden afgesloten. Op dit moment worden de laatste correcties uitgevoerd en op het einde van dit jaar wordt het rapport verwacht. De cijfers van 2001 zullen de realiteit beter benaderen dan die van de voorgaande jaren.

Het ontbreken van deze cijfers is dan ook een eenmalige uitzondering. Vanaf 2003 treden bij de politiediensten nieuwe procedures in werking voor de registratie van ongevallen, wat de volledigheid en de juistheid van de cijfers ten goede komt. Op 8 december heeft de Ministerraad beslist dat het aantal verkeersdoden moet dalen met 50 procent ten opzichte van het jaar 2000.

(*Frans*): De cijfers van het jaar 2000 en de vorige jaren zijn onderschat, maar dat verandert niets aan onze doelstelling. We zullen een verhoogde waakzaamheid en grotere politiek wil aan de dag moeten leggen om het aantal verkeersongevallen te doen dalen. Het feit dat de statistieken, los van de gegevensinzameling, moeten worden herwerkt, mag ons er niet toe aanzetten onze doelstelling uit te stellen.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): De cijfers van 2001 zijn niet beter en leveren geen betrouwbaarder

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les statistiques d'accidents de l'IBSR pour l'année 2001" (n° A288)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Je n'ai trouvé dans le rapport d'activité 2001 de l'IBSR aucune donnée statistique relative aux accidents. C'est la première fois que cela se produit et nous sommes ainsi privés d'un instrument de politique très intéressant. En effet, ces statistiques traduisaient bien la réalité. Comment la ministre explique-t-elle l'absence de ces statistiques ? Pouvons-nous encore espérer obtenir les données statistiques pour 2001 ? Quelles mesures la ministre a-t-elle prises pour que nous puissions à nouveau disposer de ces chiffres l'année prochaine? Quelle année a-t-elle servi de référence pour le calcul qui conclut à la diminution de moitié du nombre de tués dans des accidents de la route ?

07.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): L'IBSR va rédiger un rapport distinct sur les données chiffrées relatives aux accidents de la route en 2001. Ces chiffres lui sont communiqués par l'INS qui les tient lui-même des services de police. Certains de ces services ont accumulé un retard important à la suite de la réforme des polices. Il a dès lors été procédé à l'envoi de rappels afin que la collecte des données puisse être clôturée le 4 novembre. Les dernières corrections seront dès lors apportées et le rapport est attendu pour la fin de l'année. Les chiffres de 2001 refléteront mieux la réalité que ceux des années précédentes.

L'absence de ces chiffres est donc tout à fait exceptionnelle. A partir de 2003, les services de police devront appliquer, pour l'enregistrement des accidents, de nouvelles procédures qui nous permettront de disposer à l'avenir de chiffres plus complets et plus précis. Le 8 décembre, le conseil des ministres a décidé que le nombre de tués lors d'accidents de la route devrait diminuer de moitié par rapport à l'an 2000.

(*En français*) Les chiffres de l'année 2000 et ceux des années précédentes sont sous-estimés, mais cela ne change rien à notre objectif. Il faudra faire preuve de plus de vigilance et de volonté politique pour réduire le nombre d'accidents de la route. Même s'il est vrai que les statistiques doivent être retravaillées, indépendamment de la collecte des données, cela ne doit pas nous faire reporter notre objectif.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Les chiffres de 2001 ne valent pas mieux et ne permettent pas d'établir

statistieken op. Het sturen van een rappel draagt niet bij tot een correcte gegevensinzameling. Ik vrees dat 2001 een onbruikbaar jaar wordt.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.45 uur.

des statistiques plus fiables. L'envoi d'un rappel ne contribue pas à la collecte efficace des données. Je crains que les chiffres de 2001 soient inutilisables.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 14.45 heures.