



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

12-11-2002

10:00 uur

mardi

12-11-2002

10:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

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)	1
<i>Sprekers: Richard Fournaux, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
<i>Moties</i>	9
Samengevoegde interpellaties van	10
- 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)	
<i>Moties</i>	29
<i>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</i>	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. A277)	30
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde vragen van	33
- 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)	33
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand bij de NMBS" (nr. A298)	33
<i>Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, Karine Lalieux, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	

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)	1
<i>Orateurs: Richard Fournaux, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
<i>Motions</i>	9
Interpellations jointes de	10
- 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)	
<i>Motions</i>	29
<i>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</i>	
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)	30
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Questions jointes de	33
- 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)	33
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° A298)	33
<i>Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, Karine Lalieux, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de houding van de politie met betrekking tot de reflecterende nummerplaat" (nr. A285)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 44 | <p>Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'attitude de la police en ce qui concerne la plaque d'immatriculation" (n° A285)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 44 |
| <p>Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betrokkenheid van de Dienst voor Inschrijving van 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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 47 | <p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 47 |
| <p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 49 | <p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 49 |

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

van

DINSDAG 12 NOVEMBER 2002

10:00 uur

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

du

MARDI 12 NOVEMBRE 2002

10:00 heures

La séance est ouverte à 10.14 heures par M. Jean Depreter, président.
De vergadering wordt geopend om 10.14 uur door de heer Jean Depreter, voorzitter.

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 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): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, ma question, au demeurant, pourrait paraître limitée sur le plan de l'importance globale pour la SNCB ou, en tout cas, géographique, car si j'ai été amené à m'intéresser à ce dossier relatif à la sécurité sur les lignes de la SNCB, c'est en qualité de bourgmestre d'une ville située le long de l'axe ferroviaire Athus-Meuse qui, comme on le sait, sera officiellement mis en service dans les prochains jours. Nous avons reçu l'invitation. C'est d'ailleurs vous-même, madame la ministre, qui participerez au voyage inaugural le 15 novembre. Il n'en demeure pas moins que, depuis quelques jours, après les premiers essais, la ligne est déjà en service.

Madame la ministre, il est beaucoup question, ces jours-ci, des problèmes budgétaires dont souffre la SNCB. Chacun ici en est conscient et ces difficultés révélées au grand public vont sans doute devoir faire l'objet de débats très importants, tant au sein du conseil d'administration de la SNCB et au gouvernement que dans notre Chambre.

Ma question structurelle vise à examiner avec vous et avec mes collègues de la commission si la Belgique n'a pas tendance, malgré le fait que la SNCB est toujours réellement une entreprise publique et que nous n'avons pas fait le choix, à l'instar d'autres pays européens tels que l'Angleterre, de privatiser le rail pour tenter d'en assurer le financement, à sacrifier sur l'autel des problèmes budgétaires certaines obligations en matière de sécurité.

Je sais qu'on donne l'impression de crier au loup ou d'ameuter la population – j'ai lu ces commentaires dans la presse à la suite de la médiatisation du dépôt de mon interpellation – quand on attire l'attention des autorités de la SNCB ou des autorités politiques sur les problèmes de sécurité ou d'insécurité sur le rail, notamment en faisant référence à ce qui s'est malheureusement passé sur notre réseau ferroviaire durant les derniers mois ou les dernières années. On a parlé

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

de Pecrot, mais on aurait aussi pu parler d'Aiseau ou d'autres accidents peut-être plus mineurs mais qui ont, malgré tout, défrayé la chronique.

Madame la ministre, lorsque l'accident de Pecrot a eu lieu, on a dénoncé des carences en matière de communication, notamment au niveau linguistique, entre différentes personnes appelées à surveiller le rail ou à le contrôler. Cependant, au lendemain de l'accident de Pecrot, on a relevé que les problèmes n'étaient pas seulement d'ordre linguistique mais aussi d'un ordre plus général. Dès lors, mon interpellation se scindera en deux volets, l'un relatif à la problématique technique, l'autre à la problématique de la concertation au sein de la SNCB avec les acteurs importants en matière de sécurité.

En ce qui concerne le volet technique, rappelons tout d'abord que la ligne Athus-Meuse, qui sera officiellement mise en service dans les prochains jours, devient de facto l'une des plus importantes lignes ferroviaires de notre pays, vouée essentiellement au trafic de marchandises.

A mon avis, il s'agit là d'un problème qui n'est, en aucune manière, linguistique ou communautaire puisque manifestement cette ligne va permettre la desserte notamment du port d'Anvers et d'autres endroits sensibles sur le plan économique pour tout un pays, voire pour l'Europe entière. Il ne s'agit pas de revendications sous-régionalistes d'un bourgmestre ou d'un parlementaire de province qui voudrait attirer l'attention sur une problématique ciblée. Il s'agit bien de la mise en service d'une partie du réseau ferroviaire des plus stratégiques pour le pays, voire pour le réseau de communication intra-européen dans lequel doit s'inscrire la SNCB.

Rappelons aussi que si cette ligne Athus-Meuse est vouée pratiquement exclusivement à la desserte de marchandises, elle est aussi toujours affectée au réseau voyageurs et que, de ce fait, on assiste donc à une compatibilité à devoir organiser entre une accentuation exponentielle du trafic ferroviaire de marchandises et le trafic voyageurs.

En ce qui concerne l'aspect technique, on sait qu'au moment de l'accident de Pécrot on a dénoncé le fait qu'il n'y avait pas de réseau sol-train entre le conducteur d'une machine, qu'elle soit de marchandises ou de voyageurs, et les personnes amenées à contrôler la ligne.

Est-il exact, madame la ministre, qu'il faudra attendre 2007 – ou 2005, comme me l'a indiqué la SNCB en réaction à ma demande d'interpellation – pour que l'investissement de sécurité liaison sol-train soit mis en place sur la ligne Athus-Meuse? S'il s'agit effectivement de 2005 ou 2007, comment est-il possible qu'il faille attendre 2, 3 ou 4 ans pour que l'investissement de sécurité soit mis en œuvre alors que l'investissement de base est d'une telle importance tant sur le plan stratégique qu'en termes quantitatifs au niveau financier? A la limite, d'ailleurs, cela ne vous met pas en cause puisque ces investissements ont peut-être été programmés il y a bien longtemps.

Comment se fait-il qu'il faille que cet investissement soit réalisé et qu'il faille encore attendre deux, trois ou quatre ans, on ne sait pas très bien, pour que l'investissement de sécurité soit lui mis en œuvre, alors qu'on me dit qu'il faudrait quelques semaines, si pas quelques mois, pour réaliser effectivement cet investissement qui serait de l'ordre de 250 millions de francs belges? Vous m'excuserez de ne pas vous donner la conversion en euros.

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.

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.

Face au problème de Pécrot et devant peut-être celui de la mise en service de la ligne Athus-Meuse qui n'a pas bénéficié des derniers efforts en matière de sécurité, la SNCB a pris les devants en annonçant qu'ils allaient mettre à la disposition des chauffeurs de train des GSM. La SNCB a d'ailleurs médiatisé cet élément, une sorte de distribution de Saint-Nicolas de GSM à tous les conducteurs de train. Je ne sais pas si vous le savez, madame la ministre, mais sur la ligne Athus-Meuse, notamment dans mon arrondissement, celui de Dinant-Philippeville, le plus étendu de Belgique, à de très nombreux endroits sur cette ligne, il n'y a tout simplement pas de captation possible de GSM, tant pour le conducteur de train que pour n'importe quel citoyen.

Je tiens à vous annoncer, madame la ministre, que si au dépôt de mon interpellation, la SNCB a réagi en disant que je criais au loup, j'ai reçu de très nombreux témoignages émanant de la SNCB elle-même me confirmant que ces craintes en matière de sécurité devaient être prises en compte et analysées. J'ai reçu également le témoignage d'un bourgmestre, celui de la commune de Bièvre pour ne pas le citer, et qui ne fait pas vraiment partie de mes amis politiques, mais qui me confirmait que sur l'ensemble du territoire de sa commune, aucun réseau GSM ne fonctionnait, tant pour chacun des citoyens concernés que, fatalement, pour le conducteur d'un train.

On a dit, madame la ministre, qu'il existait un système de bornes installées sur le réseau, devant permettre éventuellement à un conducteur de machine de prévenir en cas de problème. Cela veut dire que pour aller à cette borne, le conducteur du train doit d'abord sortir de sa machine. Je ne sais pas si vous imaginez le style. Ensuite, et les conducteurs de train me le signalent eux-mêmes – avant de me dire que c'est faux, il faudra faire attention puisqu'il y en a dans la salle – que la majeure partie du temps, ces bornes ne fonctionnent pas comme on le voudrait.

Elles sont d'ailleurs parfois très difficilement repérables pour un conducteur de train qui doit parfois se déplacer en pleine nuit dans des conditions climatiques difficiles et il n'est pas facile de trouver la borne. Et enfin, malheureusement – c'est une situation que l'on peut peut-être dénoncer mais c'est la réalité –, ces bornes sont très souvent l'objet d'actes de vandalisme qui les rendent tout simplement inutilisables.

Madame la ministre, le seul moyen – reconnu d'ailleurs par d'autres compagnies de chemin de fer que la belge – d'organiser un système de sécurité sur le rail, y compris et surtout pour le conducteur de sa machine lorsqu'elle fonctionne encore – c'est-à-dire lorsqu'elle n'est pas à l'arrêt –, c'est donc bien ce réseau de communication sol-train qu'il est indispensable de mettre en place sur l'ensemble de notre réseau.

Je pense objectivement et très sincèrement que, lorsque l'on comprend la réalité de l'augmentation du trafic ferroviaire sur la ligne Athus-Meuse et le type de produits qui y seront véhiculés, il n'est tout simplement pas admissible de mettre en œuvre cette ligne, à grand renfort de publicité, sans avoir concrétisé au préalable ces mesures de sécurité que vous me permettez de juger indispensables.

Selon mes informations – mais cela devrait être vérifié, y compris par vous-même en votre qualité de ministre de tutelle –, les chemins de fer français et luxembourgeois, conscients de ces problèmes de défektivité notamment de la ligne Athus-Meuse, exigent ou exigeraient de la SNCB des mesures complémentaires en matière de moyens, c'est-à-dire de mise à disposition de personnel supplémentaire dans les machines, à charge de la SNCB, pour pallier les mesures de sécurité. On me dit que la SNCF réclamerait à la

SNCB le paiement de la prestation du deuxième conducteur car, sur le réseau français, la liaison sol-train doit être opérationnelle pour circuler avec un train.

Madame la ministre, je pense que si cette information s'avérait exacte, cela confirmerait que les craintes exprimées par d'aucuns ne sont ni des slogans, ni de la publicité pour se mettre en avant, ni une catégorie professionnelle qui veut prendre l'avantage sur le plan syndical par rapport aux autres, c'est tout simplement la réalité.

J'en arrive; madame la ministre, à la deuxième partie de mon interpellation relative à la manière avec laquelle la concertation a lieu au sein de la SNCB.

On avait le sentiment, madame la ministre, -mais ce n'est qu'une impression- au lendemain de l'accident de Pecrot que le gouvernement, vous-même ou même les plus hautes autorités de la SNCB qui étaient en poste à l'époque auraient fait n'importe quoi pour accueillir les gens dans les enceintes de négociation où c'était possible, pour parler de la sécurité et des mesures indispensables à mettre en œuvre pour qu'un tel accident ne puisse plus jamais se reproduire.

L'impression qui prédomine aujourd'hui, en tout cas dans le grand public, c'est qu'on en parle moins ou avec moins de vivacité et qu'il n'est plus vu d'un trop bon œil d'écouter en ligne directe, si je puis m'exprimer ainsi, les conducteurs de train que l'on accuse de réaction corporatiste, plutôt que de proposer des éléments crédibles et sérieux en termes de sécurité sur le réseau ferroviaire belge

Madame la ministre, je ne crois pas être considéré – le jeu politique veut que l'on s'épie l'un l'autre – comme quelqu'un qui vient toutes les semaines au parlement pour défendre le monde syndical dans sa globalité, etc. Dans le cas qui nous occupe, cependant, je voudrais vous faire deux remarques:

1. J'ai vraiment pris conscience du fait que manifestement les revendications des conducteurs de train ne sont pas d'ordre salarial ou statutaire. Ces gens sont de manière évidente les premiers concernés par la sécurité sur le rail. Ils émettent des craintes que je qualifierais d'objectives et réalistes. En tout cas, c'est comme cela que les ai interprétées.

2. L'impression qui prédomine, c'est que pour les syndicats traditionnels et peut-être un peu plus pour M. Damilot en particulier, il est un peu gênant de constater que son leadership en matière de présence syndicale au sein de la SNCB pourrait non pas être contesté mais, en tout cas, que la place pourrait ne plus lui être réservée.

Dès lors, madame la ministre, sans vouloir me mêler de l'organisation interne des syndicats car cela ne me regarde pas, ne pensez-vous pas qu'à votre niveau ou à celui des instances de la SNCB, il conviendrait d'accorder une "aire d'écoute" – je crois que c'est le terme qui convient le mieux – aux conducteurs de train qui ont manifestement des revendications objectives.

Pour terminer, je vous signale que je déposerai une motion de recommandation dans laquelle je demande, au nom de la Chambre, à l'ensemble du gouvernement que, quelles que soient les difficultés budgétaires auxquelles il est confronté pour le financement global du rail en Belgique, il prévoie, en priorité absolue, les moyens nécessaires à la SNCB pour garantir la sécurité du rail. Notamment en ce qui concerne la ligne Athus-Meuse. Je vous demande de faire en sorte que

la liaison sol-train qui doit être installée sur cette ligne soit réalisée en extrême urgence, sans attendre 2005 ou 2007.

Enfin, dans cette motion de recommandation, je vous suggère également, madame la ministre, de charger une personne extérieure à la SNCB de réaliser un audit en matière de sécurité pour l'ensemble du rail, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

01.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne la première partie de votre intervention, monsieur Fournaux, je m'étonne que vous fassiez un amalgame entre privatisation et sécurité, avec une prudence parfois un peu jésuitique certes, mais peu importe. La question est d'importance et quand on parle de sécurité, il ne peut y avoir aucun tabou à mettre en évidence ce qui est fait, ce qui doit être fait et ce qui doit être amélioré.

Avant d'aborder la ligne Athus-Meuse, je vous parlerai des investissements à réaliser de manière générale en matière de sécurité.

Que ce soit pour les nouveaux systèmes ECTS agréés par l'Union européenne, pour les équipements GSM sol/train ou GSMR, il est clair que dans le plan d'investissement et indépendamment des difficultés financières de la SNCB, dont nous reparlerons à l'occasion d'autres questions, c'est la priorité. Ce sont des investissements non localisés au sens géographique du terme, même s'ils sont installés quelque part, et l'ensemble des investissements de sécurité, à la demande du gouvernement, ont été placés parmi les investissements prioritaires dans le cadre du programme d'investissement que nous avons adopté dans l'accord de coopération. Je vous y renvoie.

Par ailleurs, de manière générale, vous me conseillez de commander un audit indépendant sur la sécurité. Je n'avais pas attendu votre suggestion pour le lancer. Dès lors, à côté des initiatives propres de la SNCB que l'on peut peut-être juger insuffisantes – et je vais y revenir – par rapport à l'analyse de problèmes préoccupants, comme par exemple les dépassements de signaux qui traduisent une difficulté concrète – je n'accuse personne et certainement pas les hommes à la conduite des machines –, ne fût-ce qu'en termes statistiques même si cela ne donne pas lieu à des incidents graves, toutes ces questions sont à l'étude pour l'instant à la SNCB, mais à côté de ces initiatives, j'ai demandé un audit extérieur sur les questions de sécurité – et la SNCB le financera, nous sommes en phase d'élaboration avec le consultant –, audit qui permettra d'avoir un regard sur ce que fait déjà ou ne fait pas encore assez l'entreprise elle-même. C'est impératif, on n'en fait jamais trop dans le domaine de la sécurité.

Quant à la ligne Athus-Meuse elle-même, la SNCB, dans la réponse qu'elle me donne pour partie aux questions que je lui ai posées à la suite de votre demande d'interpellation, insiste sur une série d'améliorations mises en œuvre afin d'optimiser les conditions actuelles de circulation des trains. Il s'agit entre autres de la centralisation du suivi permanent de l'ensemble des convois appelés à circuler sur cette ligne, ce qui évitera les dispersions des décisions à prendre en matière de gestion du trafic.

Pour la signalisation, en plus de la construction du nouveau poste de signalisation de Bertrix qui bénéficie des développements technologiques les plus modernes dans la fameuse cabine EBP-PLP, un nouveau dispositif de commande directe d'urgence pour la mise à l'arrêt de tous les signaux de poste automatiques, dénommé CSTR.

01.02 Minister Isabelle Durant: 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.

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 noodtelefoons langs de lijn (de draattoelen). al moeten

pour commandes signaux tronçon rouge, y sera opérationnel début 2003.

De plus, il convient de signaler que les locomotives électriques en charge de tracter les convois de marchandises seront équipées d'un système de positionnement par GPS couplé à un GSM de 8 watts, permettant de transmettre des messages de type SMS en tout temps et sur l'ensemble des tronçons de cet axe, de façon à garantir un suivi renforcé des circulations.

La SNCB a également pris des mesures de protection contre le jet de projectiles à partir d'ouvrages surplombant les voies. Ces mesures qui consistent à placer des écrans au-dessus des garde-corps des ponts et à installer des garde-corps à la tête des tunnels ont été appliquées sur l'axe Athus-Meuse.

L'équipement sol-train qui est installé sur différentes lignes du réseau de la SNCB date des années '80. Il sera remplacé progressivement par un système de communications plus moderne, le GSMR. Les premiers équipements GSMR seront mis en service en 2004 et il est prévu d'équiper l'axe Athus-Meuse, non en 2007, mais en 2005.

Quant au GSM des conducteurs, ce n'est évidemment pas un équipement de sécurité, dans la mesure où – comme tout le monde le sait – une partie du réseau ferroviaire n'est pas couverte par les pylônes de télécommunications. C'est un élément supplémentaire qu'on ne peut toutefois pas considérer comme un élément de sécurité en tant que tel, puisqu'il n'est pas garanti d'être opérationnel sur tous les endroits de la ligne. Son fonctionnement dépend de l'implantation des pylônes par les opérateurs de téléphonie mobile et ne garantit pas une couverture totale. A cet égard, la SNCB n'a, en définitive, que très peu de moyens pour garantir la couverture de l'ensemble de la zone.

En attendant la mise en œuvre du système GSMR, les conducteurs peuvent, en cas de problème, faire usage des téléphones de secours installés le long de la ligne. C'est ce que vous appelez les bornes, je suppose. Ce n'est effectivement pas parfait, d'autant que certaines de ces bornes font l'objet de vandalisme, de dégradations, ne sont pas accessibles ou hors service. J'entends bien vos critiques à cet égard et je peux attirer l'attention de la SNCB sur l'importance prioritaire de garantir la protection des bornes et leur fonctionnement, a fortiori en attendant l'installation GSMR puisque le GSM n'est, je le répète, qu'un outil partiel vu l'absence de couverture complète de la ligne Athus-Meuse.

L'ensemble des installations de signalisation situées entre Anseremme et Athus sera commandé par la cabine de Bertrix, qui gèrera donc l'entièreté du trafic dans cette zone.

Cette mesure vise à répondre à l'un des problèmes liés à la causalité de l'accident de Pecrot, à savoir la pluralité des répartiteurs de courant. Ainsi, l'alimentation en traction électrique de l'axe Athus-Meuse est gérée par un seul répartiteur situé à Namur. En cas de nécessité, le régulateur de trafic de Bertrix a la possibilité de demander au répartiteur de Namur de couper l'alimentation de l'énergie en traction sur l'ensemble de l'axe, avec une seule intervention, un seul répartiteur. C'est donc une situation différente de celle qui a été une des causes de l'accident de Pecrot.

Quant à la classification des passages à niveau, à laquelle vous faisiez allusion dans votre question écrite, elle est du ressort du service public fédéral Mobilité et Transport. Dans le cadre de la modernisation et de

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.

l'électrification de l'axe Athus-Meuse, la classification des passages à niveau de cet axe a été revue par nos services en raison de cette modernisation et de l'électrification de la ligne.

En outre, la SNCB a pris l'initiative depuis plusieurs mois d'informer, en accord avec les gouverneurs des provinces de Namur et de Luxembourg, les responsables des services de secours. Il ne s'agit pas de crier au loup mais d'être attentif en cas d'incidents ou de difficultés, et de rappeler les procédures de mise hors service et hors tension des installations qui auront lieu prochainement pour les divers chefs d'équipe de ces services de secours, de façon à se prémunir le mieux possible.

Vous m'interrogez sur les contacts avec la SNCF et sur les modifications nécessitées lors du franchissement de la frontière. Honnêtement, je n'ai pas d'éléments de réponse. Je ne peux que demander des informations sur cette particularité par rapport à la collaboration avec le réseau français.

Quant à votre question relative aux "aires" d'écoute ou de concertation avec l'ensemble du personnel, quel que soit par ailleurs le choix syndical de chacun, je n'ai pour ma part jamais eu de tabou pour rencontrer ou parler avec l'ensemble des organisations syndicales – une réunion avec certains groupes syndicaux a encore eu lieu, récemment, à mon cabinet, de manière à pouvoir garder le contact et se tenir informés – indépendamment de la concertation syndicale formelle et – mais c'est un autre débat – sur la nécessité, selon moi, d'aboutir à des élections sociales à la SNCB, mais nous n'y sommes pas encore.

En attendant, et c'est l'objectif du nouveau comité de direction avec son département ressources humaines – il ne s'agit pas seulement d'une gestion du personnel au sens strict du terme. Il s'agit, au niveau de cette direction, de pouvoir aussi organiser des échanges avec les différentes catégories du personnel, qu'il s'agisse des conducteurs, des accompagnateurs rencontrant des problèmes spécifiques ou d'autres personnels particuliers, peu importe l'appartenance syndicale de chacun, pour leur apporter une réponse dans la mesure du possible, en prenant en considération les remarques émanant des acteurs du terrain.

Dès lors, la mission de cette direction sera précisément de mieux prendre en considération, indépendamment des décisions formelles reconnues comme telles – en particulier en commission paritaire ou au nouveau comité stratégique, où siègent les plus grandes organisations – et en attendant des élections sociales à la SNCB, les problèmes de terrain portés par les acteurs, ou à tout le moins que réponse puisse être apportée sur la raison de non-prise en considération, raison que la direction des ressources humaines devra pouvoir justifier. Cette écoute est prioritaire non seulement dans le domaine principal de la sécurité mais aussi sur d'autres aspects de la qualité ou de la sécurité au travail pour l'ensemble du personnel de l'entreprise.

01.03 Richard Fournaux (cdH): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour la qualité de sa réponse. J'apporterai quelques commentaires. Tout d'abord, je ne suis pas jésuite, je ne l'ai jamais été et je crois que je ne le serai jamais.

En ce qui concerne l'audit, il est effectivement pertinent de le faire démarrer. Il serait peut-être urgent de fixer un délai ou un échéancier pour que l'on sache quand nous pourrions l'avoir. Par ailleurs, au sujet

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

des investissements prioritaires en matière de sécurité, il serait peut-être opportun de classer ces priorités d'après leur importance.

Je pense notamment à la ligne Athus-Meuse. Sincèrement, quand on prend conscience de l'aspect stratégique de cette ligne, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif, il me semble qu'elle mérite la priorité des priorités. C'est ce que je me permets modestement de vous demander.

Par ailleurs, en ce qui concerne la centralisation en matière de gestion des convois et le problème des appels à l'aide, j'insiste sur le fait qu'il s'agit de deux choses différentes. Une chose est de pouvoir surveiller les convois, une autre est la problématique de l'appel à l'aide. Cette difficulté, ce manque de communications, l'impossibilité de communiquer à cause des réseaux GSM qui ne fonctionnent pas, par exemple, c'est malgré tout d'une gravité exceptionnelle.

Sans vouloir crier au loup, je vous dirai simplement qu'on me dit ce qui suit mais qui doit bien entendu être vérifié, ce qui est votre rôle. Pas plus tard que le 28 octobre, un incident aurait eu lieu sur une ligne. Un convoi a dû stopper et il y a eu pendant de longues minutes une impossibilité totale pour le chauffeur de prendre contact avec quelqu'un. On me dit qu'il est même arrivé que le chauffeur doive descendre de son train pour gagner une maison privée et trouver un téléphone fixe pour appeler quelqu'un. C'est la vérité! Madame la ministre, ce genre d'incident doit être vérifié. Si cela devait être confirmé, je reste prudent, c'est naturellement inacceptable et on ne peut pas attendre 2004. J'ai même envie de dire qu'on ne peut pas attendre 2003 pour régler ces problèmes; cela doit être fait tout de suite.

En ce qui concerne les contacts avec les réseaux ferroviaires étrangers, en France et au Grand-Duché de Luxembourg, j'entends que vous n'êtes pas informée mais je vous demande de vous renseigner. Ce sont des réactions que j'ai encore obtenues après le dépôt de mon intervention. Je n'aurai donc pas pu en faire écho dans cette interpellation écrite. C'est après les premières réactions enregistrées à la suite de l'annonce du dépôt de cette interpellation que je vous demande de vous informer.

Enfin, en ce qui concerne l'aspect syndical, l'écoute, je le répète, ce n'est pas notre rôle de nous mêler de la liberté syndicale et de l'organisation des syndicats entre eux. Cependant, la spécificité des conducteurs de train et de leur métier est telle – notamment et surtout en matière de sécurité, car ils sont tout de même les premiers concernés à l'instar des pilotes d'avion – qu'il faut à un moment donné prendre la responsabilité de les écouter de manière spécifique. Je ne suis pas là pour donner des leçons ou expliquer comment cela doit se faire; j'en suis d'ailleurs incapable, mais il faut en prendre conscience et c'est le sujet de mon dépôt de motion de recommandation.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
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

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.

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."

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."

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

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

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

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

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 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)

02.01 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik denk dat het onderwerp waarover ik samen met verscheidene collega's interpeleer een beetje een ingewikkeld onderwerp is, omdat het bijzonder technisch dreigt te worden als u ook de afgesloten akkoorden en alles wat daarin vervat zit probeert te vatten. Niettemin wil ik vooraf het politieke kader schetsen waarin ik een reeks punctuele vragen wil formuleren. Ik wens dit te doen omdat ik vermoed dat dit nogal afwijkt van de motivering van de samengevoegde interpellaties van mijn collega's.

Mevrouw de minister, ter voorbereiding van deze interpellatie heb ik het detailprincipeakkoord tussen de federale regering, de Vlaamse regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog eens goed

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 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

gelezen. Dit principeakkoord dateert van 16 juli 2002 en geeft uitvoering aan eerdere meer globale luchthavenakkoorden. Ik herinner eraan dat in de kleine lettertjes van dit detailprincipeakkoord, dit politieke akkoord over hoe men de geluidshinder van de luchthaven zou aanpakken, onder punt 4.2 zeer duidelijk staat dat de betrokken regeringen zich akkoord verklaren om met een gefaseerde omschakeling in baangebruik naar dit stable concentrated model, dit wil zeggen naar de concentratie van de nachtvluchten te gaan, op voorwaarde dat er geen nieuwe gehinderden en geen zwaardere belasting voor de actuele gehinderden wordt veroorzaakt ten opzichte van een reële contour 2001. Welnu, mevrouw de minister, het is precies op dat punt van het luchthavenakkoord dat ik een aantal precieze vragen wil stellen omdat naar mijn aanvoelen – en het is meer dan een aanvoelen, maar daarop kom ik straks terug – die kleine lettertjes zijn geschonden en niet worden gerespecteerd. Ook in een volgende fase, wanneer de concentratie zich volop zal doorvoeren op 26 december 2002, is het duidelijk dat de voorwaarden die gebetonneerd liggen in dit detailakkoord absoluut niet zullen worden gerespecteerd.

Mevrouw de minister, de motivering van mijn interpellatie is een pleidooi voor uitstel van de concentratie tot de zekerheid bestaat dat deze voorwaarden – geen nieuwe gehinderden en geen extra gehinderden – effectief worden vervuld en verzekerd zijn. Daarom wil ik van deze gelegenheid gebruikmaken om een aantal punctuele vragen te stellen. Mijn eerste vraag – en dit is toch een aanduiding van het gebrek aan openheid ten opzichte van actiegroepen, bezorgde burgers en lokale besturen – is of u aan dit Parlement het onderzoeksrapport, de impactstudie kunt bezorgen opdat wij effectief kunnen nagaan wat daarin wordt gesimuleerd? Het is duidelijk dat het om een simulatie gaat. En nog belangrijker, kunt u ook de onderzoeksopdracht die u het Leuvens onderzoeksteam gaf, ter beschikking stellen van dit Parlement?

Mijn tweede vraag betreft de mate van koppeling tussen enerzijds, het isolatieprogramma en anderzijds, de concentratie van vluchten. U weet dat ik u daarover reeds eerder heb geïnterpelleerd en een actuele vraag heb gesteld in dit Parlement. U zou zich sterk maken dat die koppeling tussen concentratie en isolatieprogramma zo strak mogelijk zou gebeuren.

We horen en we lezen in de pers allerlei data over wanneer dit isolatieprogramma op gang zou komen, over wanneer het finaal zou worden beëindigd. Dat hebben we gelezen. We horen daarover ook andere zaken. Ik zou dienaangaande meer duidelijkheid willen, mevrouw de minister. Wanneer worden de nachtvluchten nu precies geconcentreerd? Wanneer zullen de eerste woningen effectief worden geïsoleerd? Tegen wanneer zullen alle betrokken woningen geïsoleerd zijn?

Mijn derde vraag, mevrouw de minister, gaat over een van de grote ongerustheden die leven in de rand en in het bijzonder in de noordrand, in verband met de meest lawaaierige vliegtuigen die de mensen effectief recht in hun bed doen zitten. U hebt een initiatief genomen door de publicatie van een koninklijk besluit dat hushkits verbiedt. Iedereen weet dat deze gehushkitte vliegtuigen inderdaad tot de meest lawaaierige categorieën horen. U hebt ook gewezen op de rechtsonzekerheid ten gevolge van het feit dat de Europese Commissie zich verzet tegen uw koninklijk besluit. Dit verzet dreigt vanuit de Europese Commissie – en tot onze spijt – gevolgen te krijgen en te leiden tot vernietiging van uw koninklijk besluit. De politieke vraag is waarom u zolang getalmd hebt om het koninklijk besluit te publiceren en met andere woorden de Europese Commissie aan zet te brengen.

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?

Als u vroeger was geweest, dan had de Europese Commissie geen been om op te staan. Dit koninklijk besluit is er te laat gekomen, niettegenstaande daarover reeds zeer vroeg – in 2001 – politieke afspraken bestonden. Bijgevolg is een bijkomende vraag daaromtrent, mevrouw de minister, welke garantie u ons en de bewoners van de noordrand kunt bieden dat het koninklijk besluit op het verbod van hushkits niet vernietigd wordt. Welke garantie kunt u ons daarover bieden?

Mijn vierde vraag heeft te maken met een andere basishypothese die ook door de onderzoekers opgenomen is, wanneer men simuleert of er extra overlast komt of niet. Een van deze hypothesen was dat de geluidsnormen zouden worden gerespecteerd. Het is logisch dat als men een onderzoeker een simulatie laat doen, hij uitgaat van de vigerende wetgeving en de vigerende normen op het vlak van lawaaihinder. Het is bijna een dagelijkse vaststelling in de rand dat de geluidsnormen niet gerespecteerd worden. Er worden met andere woorden processen verbaal opgemaakt van lawaaiërige vliegtuigen die om een of andere reden de lawaainormen niet respecteren. Dit maakt natuurlijk een wereld van verschil, ook voor de omwonenden.

De vraag is hier bijzonder duidelijk. Hebt u inderdaad indicaties van het feit dat de geluidsnormen niet gerespecteerd worden? Meer specifiek wilde ik vragen naar de vaststellingen die de ombudsman, de heer Touwaide, doet. Iedereen in de rand weet dat hij bijna dagelijks – of ik moet eigenlijk zeggen nachtelijks – op stap gaat met meetapparatuur die weliswaar indicatief is omdat het geen geijkt en geen vast toestel is. Desalniettemin zou het mij belangrijke informatie lijken mocht u kunnen aangeven in welke mate de heer Touwaide inbreuken vaststelt op de vigerende lawaainormen. Ik heb dezelfde vragen in verband met de reguliere meetinstrumenten die ook aan kritiek onderhevig zijn omdat ze misschien niet altijd op de juiste en de correcte plaatsen staan. Mijn vraag is in welke mate de Vlaamse overheid bij uw weten inbreuken heeft gerapporteerd en vastgesteld op het nachtregime van vliegtuigen.

Mijn vijfde vraag is een politieke vraag, mevrouw de minister. Ik heb in mijn inleiding aangegeven dat er nogal wat indicaties zijn. Eigenlijk verbaast dit niet als u weet dat er inderdaad geen respect bestaat voor lawaaihinder 's nachts, of toch niet altijd. U weet dat er ook onzekerheid dreigt in verband met het verbod op hushkits. Ook is er sprake van een feitelijke afwijking van de vluchtcorridors die vliegtuigen waarnemen in vergelijking met de meest optimale.

In elk geval wil ik u eraan herinneren dat in de kleine lettertjes zeer duidelijk werd gezegd dat er geen extra of nieuwe gehinderden zouden komen ten gevolge van de concentratie. De politieke vraag die ik u dan ook voorleg, mevrouw de minister, is of u bereid bent om de concentratie van de nachtvluchten uit te stellen tot die kleine lettertjes daadwerkelijk vervuld zijn. Met andere woorden, indien op een harde, duidelijke manier zou kunnen worden aangetoond dat die kleine lettertjes uit 4.2 van het akkoord van juli 2002 niet vervuld zijn, kunnen we dan van u verwachten, mevrouw de minister, dat u die concentratie van nachtvluchten boven de noordrand uitstelt?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Collega's, ik zou, vooraleer ik een aantal vragen stel aan de minister vooraf toch al willen zeggen dat de beslissing zoals ze door de minister eind oktober naar voren werd gebracht, voor de N-VA onaanvaardbaar is en dit om verschillende redenen. Het is door collega Bonte ook al aangehaald, het gaat hier heel duidelijk over een puur politieke beslissing en nog wel een van communautaire aard. Nogal wat partijen in dit Parlement zeggen dat wii

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): La N-VA 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

spoken zien op het ogenblik dat wij communautaire problemen ontdekken. Ik ben blij dat een aantal meerderheidspartijen – weliswaar niet allemaal – dit op dit ogenblik ook met ons vaststelt.

Ten tweede is de beslissing onaanvaardbaar omdat ze inderdaad genomen wordt op het ogenblik dat aan een aantal voorwaarden, die werden afgesproken in de verschillende overeenkomsten, totaal niet voldaan is.

Ten derde, het gaat zelfs in tegen een aantal vroegere uitspraken en beloften van u in dit Parlement.

Ten vierde, mevrouw de minister, hoor ik geruchten in verband met de gevolgen voor de veiligheid van deze nieuwe vluchtroutes. De veiligheid van de omwoners zou mogelijk in het gedrang komen door het feit dat er bepaalde bochten gemaakt worden op zeer lage hoogte en dat deze bijkomende risico's zouden kunnen verschaffen op het vlak van incidenten. Maar ik kom daar zo dadelijk op terug. Nu, ik herinner mij dat enkele maanden geleden, vlak voor het zomerreces, de ombudsman tijdens één van de nachten metingen deed boven Meise en heel duidelijk vaststelde dat zowat alle vliegtuigtypes decibels produceerden die totaal niet conform de norm zijn, ook de norm die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. De Boeing 727 ging zelfs tot 85 decibel. De ombudsman zei echter dat het zou verbeteren, want de 727 zou verdwijnen in twee fasen. Wij stellen vast dat op dit ogenblik dat type zeker nog niet verdwenen is. Ook zou een geconcentreerde vliegprocedure uitgewerkt worden – zoals we nu vaststellen – waardoor de opstijgende vliegtuigen sneller een zekere hoogte zouden bereiken. Belangrijk, stelde hij toen, was dat er een splitsing boven Affligem zou komen in plaats van boven Meise-Wemmel. Vandaag zien wij, of tenminste ik, via de plannetjes in de pers precies het omgekeerde. Mevrouw de minister, ik kan maar oordelen op basis van hetgeen ik in de pers lees.

Dan kom ik inderdaad op de vraag die collega Bonte ook al stelde. U verwijst overal naar een aantal impactstudies. Het Parlement en de bewoners hebben daar nog steeds geen inzage in. Het is nogal duidelijk dat wij u op dit ogenblik vragen stellen op basis van de gegevens die ons ter beschikking staan.

In dat verband heb ik toch wel heel wat vragen als u – ook vorige week tijdens het programma De Zevende Dag – verklaart dat u mensen van de Katholieke Universiteit Leuven en mensen uit Nederland daarvoor hebt aangesproken. Waarom, mevrouw de minister, hebt u uw administratie in dit verband opzij gezet? Is het dan toch zo dat u in feite een politieke beslissing erdoor wilt drukken zonder dat er lekken zijn vanuit uw administratie? Ik ben ervan overtuigd dat uw administratie zeker rekening zou houden met die veiligheidsaspecten waar ik het daarnet over had. Ik hoor dat zowel het Bestuur voor de Luchtvaart, als Belgocontrol, als BIAC, maar ook DHL heel duidelijk niet gelukkig zijn met het voorstel zoals het op dit ogenblik door u werd uitgewerkt.

Intussen leven heel veel Vlamingen in de noordelijke rand rond Brussel met het zwaard van Damocles boven hun hoofd. Zij hebben al heel veel negatieve ervaringen uit het verleden te verwerken gehad en zij dreigen nu toch wel echt de kop van jut te worden. Heel wat ministers, ook in de Vlaamse regering – ik las nog het verslag van minister Dua vorige week -, leggen wel stoere verklaringen af over een en ander: “Wij gaan ervoor zorgen dat al die kleine lettertjes – waar de heer Bonte het over heeft – gevolgd worden. Zo niet leggen we alles plat en worden de procedures gewijzigd”. Intussen zie ik dat u als federaal minister de procedure voortzet en dat voor u in feite het enige belangrijke op korte

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

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.

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.

Quand le Parlement et les habitants prendront-ils connaissance des études d'impact? Pourquoi at-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.

termijn is dat die nachtvluchten weliswaar niet afgeschaft zijn, zoals u dat in het begin naar voren bracht, en zelfs niet daadwerkelijk verminderd, zoals door u beloofd. Maar wat wel is, is dat de hinder verlegd werd ver weg van uw kiezers en dat is voor u ook al een heel belangrijke prestatie voor de verkiezingen.

Ik heb dan ook een aantal concrete vragen die voor een stuk zullen aansluiten bij vragen van de collega's. Wanneer komt nu eindelijk die inzage in de impactstudies voor zowel het Parlement als voor de omwoners? Op basis van welke motivatie hebt u een en ander versneld zonder de invulling van de voorwaarden te regelen? De rechtsonzekerheid waar collega Bonte het ook al over had – ik heb u daar enkele weken geleden in de plenaire vergadering ook over ondervraagd – meer bepaald van het koninklijk besluit in verband met het verbod voor vliegtuigen met een hushkit staat nergens, wat u daar ook over mag beweren.

De uitvoering van het isolatieplan. Ik heb nog eens even de interpellatie erop nagekeken vlak vóór het zomerreces, waarin u heel duidelijk stipuleert, ik citeer u: "Er zullen geen nieuwe gehinderden komen en zij die belast zijn, zullen geen bijkomende hinder krijgen. Desnoods zal er eerst geïsoleerd worden. Moet ik dat nu nog eens herhalen?" Ja, ik denk dat u dat best vandaag nog eens herhaalt, want het zijn precies die voorwaarden die u vandaag naast zich neerlegt.

Wat ik mij ook afvraag, is waarom de ombudsman – die toch een aantal vaststellingen op het terrein doet – uw beslissing op dit ogenblik – tenminste naar buiten uit – ondersteunt? Waar blijven we met de onafhankelijkheid van een dergelijk iemand op het ogenblik dat hij op het terrein gaat, metingen doet en naar de mensen toe ook een correcte weergave hiervan moet garanderen?

Ten slotte, mevrouw de minister, in verband met de veiligheid. Wij hebben het nu de hele tijd gehad over het niet onbelangrijke aspect van de geluidsoverlast, maar de veiligheid is minstens zo belangrijk. Ik zou een precieze vraag willen stellen. Bevestigt u en welke garanties hebt u dat die nieuwe vluchtroutes geen bijkomende risico's creëren op het vlak van de veiligheid?

02.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, uw beslissing tot concentratie, en vooral tot versnelde concentratie vanaf Kerstmis, is er dan toch gekomen. Dat verrast ons niet echt, mevrouw de minister, omdat van meet af aan duidelijk was waar u naartoe wou, te weten: Brussel volledig vrijwaren. De laatste vluchten boven Brussel tussen 23 uur en 1 uur 's nachts wil u ook nog weghalen en alles concentreren boven een paar Vlaamse gemeenten buiten Brussel. Die politieke beslissing, of de politieke aard van die beslissing, is bevestigd door een collega van de meerderheid in Het Nieuwsblad van 29 oktober: "Het kan niet langer dat minister Durant Brussel in bescherming blijft nemen ten nadele van de noordrand. Deze route is gebaseerd op een politieke besluitvorming". Zo lezen wij in Het Nieuwsblad, een citaat van een lid van de meerderheid.

Voor mij was het in elk geval wel verrassend, mevrouw de minister, dat de reactie van een aantal meerderheidspartijen zo negatief was. Want die meerderheidspartijen waren bij alle cruciale beslissingen betrokken. Zowel bij het akkoord van 22 februari als bij de beslissing van 16 juli. Daar hebt u zelf inderdaad een punt, mevrouw de minister, zoals u verklaard hebt in De Zevende Dag: de beslissing van 16 juli werd genomen door de federale regering, de Vlaamse en Brusselse regering samen. en bijgevolg door de Franstalige partijen samen met VLD.

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): 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.

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

SP.A, en Agalev. Die partijen zijn dus integraal mee verantwoordelijk voor wat hier nu gebeurt.

Plots, nu het kalf verdronken is, horen wij de grote voorvechters uit de noordrand. Wij horen Hans Bonte, die zich in het begin beperkte tot de isolatieproblematiek en de beslissing zelf niet in vraag stelde. Zelfs Willy Cortois is wakker geschoten en is nu tegen de concentratie, hoewel hij als kamerlid daartegen geen enkel initiatief heeft ondernomen. Er zijn in deze commissie terzake vragen gesteld op 6 maart, 5 juni, 17 juli en 15 oktober; nooit hebben wij de heer Cortois of de VLD gehoord. Vandaag horen wij de VLD evenmin, maar desalniettemin zegt de heer Cortois ineens dat hij een groot tegenstander is. Tot slot zijn er ook nog de groenen. Die zijn vandaag wel aanwezig. Ik ben benieuwd wat collega Vanoost zal zeggen. In onze omgeving, in onze streek, zeggen de groenen plots dat er affiches moeten komen tegen een groene minister. Heel merkwaardig toch allemaal.

Collega's, de verontwaardiging van de meerderheidspartijen is dus bijzonder hypocriet. Op 20 juli, enkele dagen na het grote akkoord van 16 juli, hebben zij allemaal de kans gekregen moties goed te keuren van mevrouw Creyf en uw dienaar van het Vlaams Blok om de nachtvluchten te spreiden, maar zij hebben die moties niet goedgekeurd. De heer Cortois heeft zelfs tegen die motie gestemd, het zoveelste bewijs trouwens dat de Franstalige politici nog altijd dominant zijn en de Vlamingen altijd opnieuw over zich heen laten walsen. U hebt nu de kans om de zaak te kenteren, collega Bonte. U kent de kracht van een interpellatie. U weet dat u met een motie de regering kunt dwingen de koers te wijzigen en van standpunt te doen veranderen wanneer die motie gesteund wordt door een meerderheid in het Parlement. Ik hoop dus dat u op dat vlak een initiatief neemt. Wij zijn zeer benieuwd naar de wijze waarop u deze interpellatie zult besluiten.

Mevrouw de minister, dat alles doet natuurlijk niets af aan de onrechtvaardigheid van uw beslissing zelf, die beslissing tot versnelde concentratie, waarbij u tienduizenden mensen opzadelt met alle problemen tegelijk: alle geluidsoverlast, alle pollutieoverlast en alle gezondheidsproblemen. Die versnelling is alleen ingegeven, mijns inziens, door de naderende verkiezingen. U weet dat er protest groeit in de noordrand en u wil koste wat het kost vermijden dat de concentratiebeslissing door een volgende regering ongedaan wordt gemaakt. En dus moet ze nu versneld worden uitgevoerd, een versnelling die des te onrechtvaardiger is omdat er nog steeds geen uitsluitel bestaat over de lawaaiige B727-toestellen. Europa kan uw beslissing terzake nog steeds verhinderen. In het akkoord van 16 juli stond trouwens dat de concentratie wellicht pas zou plaatsvinden als die toestellen zouden verdwijnen. Maar daar is men nu van afgestapt.

De versnelling is des te onrechtvaardiger omdat de concentratie wordt doorgevoerd, ondanks uw eigen uitdrukkelijke belofte, mevrouw de minister, dat er zoveel mogelijk gelijktijdigheid zou zijn met de isolatie. Ook dat gebeurt niet en dat is het meest onvoorstelbare aspect van uw beslissing. Bij de landingen wacht u met de concentratie tot alles grondig is geïsoleerd, maar bij de stijgingen, waarbij het meeste lawaai wordt geproduceerd en waarbij de meeste energie wordt gebruikt zoals iedereen weet, gebeurt de concentratie razendsnel – tegen Kerstmis 2002 – terwijl de isolatie ten vroegste in de loop van het voorjaar van 2004 zal beginnen, anderhalf jaar later dus. Bovendien zal die isolatie zes jaar in beslag nemen.

Hier is sprake van een enorme tegenstrijdigheid tussen de landingszone enerzijds en de opstijgzone anderzijds.

mener une campagne d'affichage dans notre région. Je suis curieux d'entendre ce qu'ils vont dire ici même.

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 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

Tot op heden, mevrouw de minister, bleef elke ernstige motivatie uit en ontweek u elk debat over de impactstudies die reeds vanaf 15 augustus klaar waren. Ik heb u daarover als enige ondervraagd op 15 oktober, omzeggens een maand geleden, en toen zei u dat de impactstudies duidelijk aantoonde dat er geen bijkomende problemen waren. U voegde eraan toe dat er zich slechts problemen zouden voordoen voor veertien woningen, in Herent alstublieft. Welnu – en dat zal mevrouw Brepoels wel weten, want Willy Kuijpers, een oude vriend van haar, woont daar – Herent ligt helemaal niet in de noordrand. Toch gebruikte u dat compleet absurde argument om aan te tonen dat er geen bijkomende last zou zijn voor de noordrand.

Op 15 oktober vroeg ik u om die studie ter beschikking te stellen van de commissieleden en hiermee ging u min of meer akkoord, maar het gebeurde niet. Alvorens deze interpellatie te ontwikkelen heb ik u gevraagd of u bereid was deze impactstudie ter beschikking te stellen van de leden vóór de interpellatie, zodanig dat hierover minstens met kennis van zaken vragen konden worden gesteld, maar dat gebeurde evenmin. Ook vandaag zie ik nergens een stapeltje documenten waaruit zou blijken dat u de impactstudie aan de commissieleden zal overhandigen.

Mevrouw de minister, u doet alsof uw neus bloedt. Meer nog – en dat neem ik u bijzonder kwalijk –, ik nam telefonisch contact op met uw kabinet, misschien wel twintig keer, en er werd mij gezegd dat een zekere mevrouw Bax terzake verantwoordelijk is en dat ik met haar zou moeten praten over deze aangelegenheid. Welnu, de ene keer kreeg ik te horen dat zij afwezig was, de volgende keer was zij in vergadering, de andere keer had zij een telefonisch gesprek, nog een andere keer was zij met vakantie. Kortom, zij was nooit te bereiken en uiteindelijk moest ik van een telefoniste vernemen dat mevrouw Bax weigert mij te woord te staan en dat alle vragen terzake in het Parlement moeten worden gesteld.

Mevrouw de minister, dit zijn achterbakse methodes die echter slechts kunnen worden toegepast als u er zelf achterstaat en als u zelf verhindert dat informatie wordt medegedeeld.

Ik nam al telefonisch contact op met heel wat kabinetten om vragen te stellen, maar dit is mij nog nooit overkomen. Steeds wordt mij informatie medegedeeld en wordt minstens de beleefdheid opgebracht om mij te woord te staan. Bij uw kabinet gebeurt precies het omgekeerde: men weigert zonder meer een lid van het Parlement te woord te staan. Dat is het omgekeerde van wat van een minister mag worden verwacht. Een minister moet dienen; hij staat ter beschikking van de samenleving en moet informatie verstrekken, maar houdt geen informatie achterwege. U doet precies het tegenovergestelde door ervoor te zorgen dat de gevraagde informatie niet wordt bezorgd aan de leden van het Parlement. Dat is verregaand en voor een groene minister bijzonder ondemocratisch.

Tot op heden zijn er nog steeds geen kaarten ter beschikking, is er nog altijd geen zicht op de isolatiezones, hoewel u had gezegd dat de gemeenten snel hiervan in kennis zouden worden gebracht. U houdt er onaanvaardbare praktijken op na. U zei dat de vluchtroute vastligt, maar u bent niet eens in staat om de betrokken gemeenten op de hoogte te brengen van de precieze ligging ervan. U laat hen in het ongewisse, met grote onzekerheid tot gevolg voor alle inwoners in de buurt van die route. Dat is onaanvaardbaar en onbegrijpelijk vanwege een groene minister.

antidemocratische.

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.

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?

Ten slotte, stel ik vast dat u persmededelingen verstuurt samen met de ombudsdienst, hetgeen indruist tegen alle deontologische regels. Geen enkele andere minister doet zo iets. Een ombudsdienst heeft tot taak personen onafhankelijk te woord te staan en de problemen op een onafhankelijke wijze te onderzoeken. Van bij het begin liep het evenwel fout met de ombudsdienst. Iedereen weet dat de heer Touwaide, hoe goed hij zich momenteel ook inzet met betrekking tot de nachtelijke metingen, een gewezen PRL-gemeenteraadslid is en betrokken was bij allerlei actiegroepen en die, in weerwil van uw koninklijk besluit, mevrouw de minister, uiteindelijk toch werd benoemd. Dat was al een verkeerde beslissing. Nu gebruikt u die ombudsman om uw beslissingen in te dekken, waardoor u zijn objectiviteit bemoeilijkt en uitholt.

U gebruikt hem als een verlengstuk van uw eigen kabinet. Ik stel zelfs vast dat hij op 14 oktober de gemeenten heeft aangeschreven. Hij is het die de gemeenten verwittigt en niet uw eigen administratie. Tot nu toe is ons gemeentebestuur – ik woon in een van de betrokken gemeenten – niet eens op een fatsoenlijke manier door uw eigen administratie ingelicht. Dit is beneden alle peil en beneden de verwachtingen die u zelf had geschapen.

Als ik dan lees in de brief dat binnenkort ook de dagvluchten door hetzelfde studiebureau zullen worden voorgelegd, dan houd ik mijn hart vast. Ik vrees dat ook daar over de hoofden van de mensen zal worden beslist.

Ik kom tot mijn vragen die ik in sneltempo zal overlopen.

Ten eerste, op basis van welke argumenten hebt u beslist de concentratie te versnellen? Er was toch aanvankelijk aangekondigd dat dit zou gebeuren na het wegvallen van de B727-vliegtuigen? Bestaat daar eindelijk duidelijkheid over?

Ten tweede, waarom wordt afgestapt van de aanvankelijke belofte dat de concentratie gelijke tred zou houden met de isolatie?

Ten derde, waarom heeft de minister de impactstudies tot nu toe niet ter beschikking van het Parlement gesteld? Wat wordt er verborgen, mevrouw de minister? Hoe kan de studie over de noordrand belangrijke conclusies trekken op basis van extra lawaaihinder voor 14 woningen uit Herent? Bent u bereid die studies onmiddellijk ter beschikking te stellen?

Ten vierde, waarom werden de gemeentebesturen tot nu toe niet betrokken bij de genomen beslissingen? Waarom werden zij inmiddels niet in kennis gebracht van de nieuwe route en de isolatiezones?

Ten vijfde, waarom heeft de minister haar beslissing bekendgemaakt zonder dat er duidelijkheid bestond over die isolatiezones? Kunt u die kaarten meedelen?

Ten zesde, waarom heeft de minister haar persconferentie en haar persbericht mee laten uitgaan van de ombudsdienst? Is de minister zich bewust van het feit dat de onafhankelijkheid van de ombudsdienst – die reeds van bij het begin in vraag werd gesteld – hiermee helemaal de grond wordt ingeboord?

Ik dank u voor de aandacht. Daarvoor kan ik de televisiediensten blijkbaar niet bedanken, want zodra het Vlaams Blok aan het woord komt, schakelt de VRT bewust alle lichtjes uit omdat zij de opdracht heeft aekraen het Vlaams Blok niet aan het woord te laten op

televisie. Het zoveelste bewijs is nog eens geleverd.

Le **président**: Chers collègues, je voudrais vous rappeler le Règlement en cas d'interpellations jointes. Le premier interpellateur dispose de dix minutes et ceux qui se sont joints ont cinq minutes pour formuler leur interpellation. Ce n'est pas la première fois que le temps de parole est dépassé, mais je vous demande d'être plus brefs au moment des répliques.

La parole est à M. Dirk Pieters pour développer son interpellation sur "la décision de la ministre de concentrer les vols de nuit au-dessus du nord-ouest du Brabant".

02.04 Dirk Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kan u geruststellen, ik zal niet zo lang zijn omdat ik in grote mate zou kunnen herhalen wat door voorgaande sprekers is gezegd, maar ik kan mij natuurlijk ook beperken tot te verwijzen naar de essentie. U weet, mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dat namens CD&V meestal mevrouw Simonne Creyf deze problematiek volgt. Omdat zij echter verhinderd was, heb ik deze problematiek aangekaart. Ik deel eerlijk gezegd de verontwaardiging van de voorgaande sprekers. Ik kan mij helemaal voorstellen wat mensen van de meerderheid moeten vinden wanneer zij – grotendeels tegen hun zin – een principeakkoord moeten slikken en dan nadien vaststellen dat de voorwaarden die in dit principeakkoord staan niet eens worden nageleefd, dat men daarover nauwelijks transparant is en dat men de zaken wil forceren. Ik zou mij in hun geval ook zeer bedrogen voelen. Ik kan mij de situatie van de heer Bonte en de heer Cortois – die daarover ook in de pers verklaringen heeft afgelegd – zeer goed voorstellen. U weet dat wij ten gronde ook het principeakkoord in vraag stellen. Wij zijn niet voor een geconcentreerde oplossing, wij wensen een eerlijke en evenwichtige verdeling en minstens moet daarover een objectief debat kunnen plaatshebben. De studie waarop u zich baseert, moet minstens beschikbaar zijn in het Parlement. Die moet tegensprekelijk zijn, daarover moet kunnen worden gediscussieerd. Dan kunnen wij eventueel bepalen wat een eerlijke en evenwichtige oplossing is, dat kan het Parlement op dit moment nog steeds niet. We blijven documenten vragen die u niet wenst te geven. Ik wil dan ook drie vragen stellen, die ook reeds door vorige collega's zijn gemeld.

Ten eerste, is de beslissing van de minister niet in strijd met haar vroegere belofte om niet over te gaan tot concentratie vooraleer het isolatieprogramma operationeel is?

Ten tweede, wat is de stand van zaken in de uitvoering van het isolatieprogramma?

Ten derde, waarom wil de minister de nachtvluchten concentreren? Is de minister bereid de studie hierover ter beschikking te stellen van het Parlement, zodat eindelijk een geobjectiveerd en transparant debat zou kunnen plaatshebben?

02.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wil erop wijzen dat ik een interpellatie had ingediend en geen vraag. Ik zal het kort houden. Ik wens een historische terugblik te doen en ga terug naar december 1999 met het oorspronkelijk voorstel van de minister voor een stille periode tijdens de nacht, in de optiek van een geleidelijke afschaffing van de nachtvluchten. We hebben moeten vaststellen dat hierover binnen de meerderheid om allerlei redenen geen eensgezindheid was. In februari 2000 kwam een moeizaam compromis waarvan de latere akkoorden waarnaar verwezen werd een gevolg zijn. Er werd inderdaad gepleit voor de concentratie en voor het nastreven van zo weinig mogelijk getroffen door geluidshinder. Of u het graag hoort of niet – ik zeg niet dat de huidige oplossing de ideale is. Verre

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

van – maar als men pleit voor een concentratie en voor zo weinig mogelijk gehinderde personen, dan kan men niet naast de objectieve waarheid heen dat in een stad meer mensen wonen dan in een rand, of dat nu Brussel, Antwerpen, Gent of New York is. Stellen dat dit een oplossing is die door communautaire overwegingen is ingegeven, is gewoon lare en apekool. Het is gewoon een gevolg van een compromis binnen de meerderheid en dat goede en slechte kanten heeft. Men kan discussiëren over de waarde ervan, maar dat erbij sleuren is gewoon naast de kwestie. Er wordt gezegd dat de minister haar administratie moet inschakelen. Als dat gebeurd was zouden de collega's van de oppositie stellen dat er geen objectieve buitenstaander werd aangesteld om een studie uit te voeren maar dat de administratie, die de minister strak in de hand heeft, werd ingeschakeld. Ook dit argument moet ik duidelijk nuanceren.

Mevrouw de minister, het huidige compromis is een gevolg van een afspraak binnen de meerderheid, tussen al de meerderheidspartijen. Ik ga niet zeggen dat ik daar heel gelukkig mee ben. Het is de oplossing die we samen moeten verdedigen. Dat betekent niet dat we niet moeten luisteren naar de mensen die op dit ogenblik getroffen worden door deze voorlopige oplossing. Als uit ervaring wordt vastgesteld dat bepaalde zaken niet correct zijn of die kunnen verbeterd worden, moet dit gebeuren. Ik zal het hier voorlopig bij laten. Ik ben uiteraard benieuwd naar het antwoord van de minister.

Mijnheer de voorzitter, ik heb het kort gehouden. Ik hoop dat ik een paar minuten spreekijd krijg in de repliek.

02.06 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ter inleiding wil ik nogmaals het algemeen kader schetsen waarin de recente wijzigingen van de vliegprocedure zijn opgetreden, ook om een aantal woekerende misvattingen van de baan te helpen.

Op 11 februari 2000 heeft de regering zich verbonden tot de uitvoering van een brede waaier aan maatregelen, bestaande uit: ten eerste, aanzienlijke beperkingen van de geluidshinder van vliegtuigen aan de bron; ten tweede, een verbetering van de procedure van opstijgende en landende vliegtuigen; ten derde, het uitwerken van een isolatieprogramma; ten vierde, een versterkte controle van de reglementering en de oprichting van een ombudsdienst. Op 11 en 20 februari 2002 hebben de federale regering, de Vlaamse regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een akkoord ter uitvoering van de beslissing van februari 2000 samen gekozen voor een geleidelijke concentratie van de luchtvaarttrajecten en de banen, waarbij verbeterde en geïnformatiseerde procedures voor opstijgende en landende vliegtuigen worden opgelegd. Die keuze werd nogmaals bevestigd door het Overlegcomité van 19 juli en 20 september 2002. De eerste wijzigingen werden van kracht op 31 oktober en op 26 december 2002 volgt een tweede reeks van aanpassingen. Dat is een herhaling van het verleden.

Sedert 21 oktober 2002 wordt een nieuwe procedure gebruikt voor vliegtuigen die 's nachts opstijgen vanaf de startbaan langs de Haachtsesteenweg in de richting van Diegem, baan 25 rechts. Die nieuwe procedure is een concrete toepassing van de beslissing van de federale regering om de geluidsoverlast voor omwonenden van luchthavens drastisch te verminderen. De vliegtuigen zullen op ongeveer 20 km van de luchthaven en op aanzienlijke hoogte naar het noorden, het westen of het zuiden zwenken. Tot nu toe bestond er een grote verscheidenheid aan routes en procedures voor het gebruik van de baan.

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.

02.06 **Isabelle Durant**, ministre: 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.

In de toekomst, vanaf 26 december 2002, zullen alle vliegtuigen die tussen 23.00 uur en 6.00 uur plaatselijke tijd opstijgen, worden geconcentreerd op baan 25 rechts. Zij zullen daarbij gebruik moeten maken van de nieuwe route. Er zullen geen vliegtuigen meer opstijgen vanaf de diagonale startbaan die langs de Mechelsesteenweg van Steenokkerzeel naar Sterrebeek loopt, baan 20. Tevens zullen er, voor de andere banen 07-R en 20-02, die gebruikt worden wanneer de weersomstandigheden een vertrek op baan 25-R onmogelijk maken, op hetzelfde ogenblik nieuwe procedures in werking treden.

De keuze om landende en opstijgende vliegtuigen te concentreren op vier nieuwe routes – deskundigen hebben het over het stabiel runway concentrated concept – laat toe het aantal personen dat aan geluidshinder wordt blootgesteld, te verminderen. De concentratie en de gekozen trajecten stellen zo weinig mogelijk gebieden bloot aan geluidshinder. De doeltreffendheid ervan wordt bovendien verhoogd door de uitvoering van een isolatieprogramma. De verschillende autoriteiten hebben zich bij hun werkzaamheden laten leiden door het verslag van een internationale deskundige AAC, die was belast met de optimalisatie van de procedures voor opstijgende en landende vliegtuigen, met de bedoeling het aantal overvlogen omwonenden te verminderen zonder de hinder voor de overblijvende bewoners in de uitgestippelde trajecten te verhogen.

De studie is hier beschikbaar voor u en kan zoals gevraagd worden verspreid.

Ten tweede, waarom niet door de administratie? Mevrouw Brepoels, ik weet niet of u dat weet, maar de administratie had absoluut geen bevoegdheden inzake akoestiek. Dat bestond niet. Niemand in de administratie had in het verleden de bevoegdheid om de contouren ervan te bepalen. In het verleden was er geen aandacht voor de akoestische problemen en dus ook niet voor eventuele aanbevelingen. Wij hebben dus samengewerkt met een internationale deskundige en met de administratie, de ProBru-groep. Dat is een groep die uitgaat van de administratie en die zich bezighoudt om zulks in de toekomst te kunnen controleren. De input van de akoestische problemen kon natuurlijk onmogelijk door de administratie worden uitgevoerd.

Ten tweede, in verband met veiligheid zegt u dat deze nieuwe procedure de veiligheid in gevaar kan brengen. Dat is absoluut niet waar. De administratie en vooral Belgocontrol hebben dat in opdracht van de ProBru-groep gecontroleerd en gecheckt. Wij hebben met Biac en Belgocontrol samengewerkt in het kader van de veiligheidsaspecten. Ik kan u garanderen dat de veiligheid de eerste prioriteit is en blijft, zelfs in verband met de geluidshinder en de lawaaiproblematiek. Voor mij is veiligheid de eerste prioriteit. Op de tweede plaats staat de geluidsproblematiek.

Wens ik een uitstel, mijnheer Bonte? Neen. Ik ben absoluut klaar om het model te checken aan de hand van de reeds uitgevoerde metingen door de ombudsdienst en door de administratie. Ik zal geen beslissing uitstellen die met alle regeringen, inclusief de Vlaamse regering, werd bereikt. Het is wel zo dat ik klaar ben om te kijken of alle elementen die als voorwaarde werden gesteld inderdaad werden uitgevoerd. Ik wil dat niet uitstellen want het programma is in uitvoering. De nachtmetingen gedurende 15 nachten zijn nog steeds aan de gang. Ik heb ook gevraagd om meer metingen te laten uitvoeren door andere apparaten om zodanig een echte situatie te kunnen simuleren. Ik wil het echter niet uitstellen enkel op basis van interpreteerbare elementen. De evaluatie is in uitvoering maar ik wil het niet uitstellen.

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 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

Naast deze werkzaamheden wordt het stapsgewijs verbieden van de lawaaierigste toestellen voortgezet. In januari 2003 zullen vliegtuigen met een geluidsquota van 12 of meer verboden zijn op het volledige Belgische grondgebied. Dit geldt ook voor de volledige vloot van DHL. Wat betreft de B-727 wordt het zeer beperkt. DHL zal met respect voor de vigerende reglementering op de geluidsquota – tot en met niveau 12 – met de B-727 tot 15 januari nog 4 vertrekken mogen uitvoeren, tot 15 februari nog 3 en tot 15 maart 2003 amper nog 2, maar met een QC 12 om de regels in verband met de algemene lawaaihinder te respecteren en te garanderen.

De Hushkit-vliegtuigen zullen in 2003 verboden worden. Het koninklijk besluit dat deze vliegtuigen verbiedt werd gepubliceerd in het Staatsblad van 17 april 2002 en niet in oktober. Waarom zo laat? Mijnheer Bonte, u moet weten dat het om een globaal akkoord gaat. De Vlaamse regering wou een gegarandeerde oplossing voor de geluidshinder in het gebied van Bierzet tot Limburg. Dat heeft met Zaventem zelfs niets te maken. Het gaat dus om een algemeen akkoord en dat kan alleen uitgevoerd worden als het een antwoord biedt dat aanvaardbaar is voor iedereen en dit op alle punten. Dat is een van de oorzaken van de laattijdige publicatie van het koninklijk besluit.

U kent mijn standpunt, ik heb het eerder al vermeld in een antwoord aan mevrouw Brepoels. Het koninklijk besluit is gepubliceerd, de beslissing zal uitgevoerd worden zoals bepaald. We zullen de Europese Commissie een duidelijk antwoord geven en we zullen zien of ze dan naar het Hof van Justitie willen gaan. Maar ik wil strijd leveren tegen de Verenigde Staten en de Europese Unie. Zijn willen om louter economische redenen deze progressieve maatregel in het kader van de beperking van geluidshinder torpederen. We zullen de Europese richtlijn natuurlijk volgen, maar ik wil niet dat de buurtbewoners het slachtoffer worden van spelletjes die met deze problematiek niets te maken hebben.

Op basis van cijfergegevens verschaft door de KULeuven, heeft het overlegcomité van 20 september 2002 unaniem beslist om vanaf 26 december alle vertrekken toe te laten op de baan 25R. Immers, het aantal mensen dat bijkomend gehinderd wordt, weegt niet op tegen het aantal dat geen enkele hinder meer zal ondervinden.

De resultaten van de impactstudie die nu beschikbaar zijn voor de concentratie van de landingen is minder eenduidig. De KULeuven heeft daar vastgesteld – en dat is geen communautaire vaststelling – dat er voor de hele streek rond Kortenberg en Erps-Kwerps een sterke toename zou zijn van de geluidshinder indien men de concentratie van de landingen onmiddellijk zou doorvoeren. Bijna duizend inwoners zouden een verhoogde geluidshinder ondervinden, ter waarde van 3 dba. Bijgevolg is het een logische keuze van het overlegcomité om voor deze inwoners te wachten tot het isolatieprogramma gerealiseerd is alvorens over te gaan tot de concentratie van de landingen.

Het isolatieprogramma zal van start gaan begin 2004, zoals reeds herhaaldelijk werd meegedeeld. Intussen zullen in de betrokken Gewesten verschillende demoprojecten worden gelanceerd. Men verwacht 2.000 huizen per jaar te kunnen isoleren op een totaal van 11.600 huizen. Momenteel worden de geluidscontouren geprojecteerd op de kadastrale kaarten en probeert men alle individuele eigenaars te identificeren.

Dit is gelet op de uitgebreidheid van het programma – laten we niet vergeten dat er bijna 12.000 inwoners bij betrokken zijn – een vrij

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.

omslachtig werk. Alle kaarten zullen worden vrijgegeven zodra de definitieve berekeningen afgelopen zijn. Daarna zal er een uitgebreide informatiecampagne naar de betrokken bewoners van start gaan. Dit zal gebeuren vanaf januari volgend jaar. Het is BIAC dat hiervoor verantwoordelijk is. Ook de gemeentebesturen zullen individueel worden aangeschreven zoals dit het geval is geweest bij de invoering van de nieuwe vliegprocedure. Ik wil dit herhalen. Er was contact genomen met alle gemeentebesturen voor de procedure van 31 oktober.

02.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De ombudsdienst (...)

02.08 Minister Isabelle Durant: Ik kom binnen een minuutje tot de ombudsdienst. Bovendien zullen systematisch – zoals dit ook totnogtoe het geval was – alle beslissingen worden toegelicht op het federaal overlegforum waarin alle gemeenten betrokken bij het isolatieprogramma zetelen.

Wat betreft de ombudsdienst, mijnheer Laeremans, heb ik geen nood aan democratische lessen. Ten eerste, de debatten moeten plaatsvinden hier in de Kamer. Dat is een normale plaats waar een democratisch debat kan plaatsvinden. Ten tweede, een ombudsdienst moet onafhankelijk zijn. Hij is onafhankelijk. Hij werkt niet voor mij. Hij werkt als tussenpersoon voor alle operatoren. Hij staat ook ter beschikking van alle buurtbewoners – alle buurtbewoners – in de rand, in Brussel en overal. Ik kan u zeggen dat hij geen macht heeft om beslissingen te nemen. Hij kan alleen maar de beslissing controleren, de informatie geven, de klachten krijgen, enzovoort. Dat is de doelstelling van een ombudsdienst, deze moet geen beslissingen nemen. Hij kan natuurlijk kritiek geven aan de regering als dit noodzakelijk is, als er eens geen correcte uitvoering is. Onafhankelijkheid wil echter niet zeggen dat dit iemand is die niet bijvoorbeeld andere beslissingen kan nemen. Ik verdedig deze dienst dus, die een degelijke en correcte dienst is. Hij staat ter beschikking van iedereen, in het Nederlands, in het Frans. Hij staat ter beschikking van alle buurtbewoners en is een goed tussenpersoon voor alle operatoren – Belgocontrol, BIAC, de luchtvaartmaatschappij. Hij biedt een forum voor alle actoren. Stop dus een beetje met het geven van democratieles. Ik heb dit niet nodig.

02.09 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, ik wil voor alle duidelijkheid nog maar eens onderlijnen dat, wat ons betreft, wij hoe dan ook niet onverdeeld gelukkig zijn met de inhoud van het akkoord. Met "ons" bedoel ik mijn partij, maar ook de noordrand. Wij zijn absoluut niet onverdeeld gelukkig met de concentratie boven de noordrand. Wat hier essentieel is en vandaag ook als essentiële kritiek door mijn partij naar voren is geschoven, is dat het akkoord, het compromis waarnaar verschillende interpellanten hebben verwezen, niet volledig gerespecteerd is inzake een essentiële voorwaarde, met name dat er geen bijkomende hinder mag ontstaan en dat er geen nieuwe gehinderden mogen ontstaan ten gevolge van de concentratie. Het is dus die voorwaarde uit het globale compromis die wij in alle duidelijkheid willen gerespecteerd zien. Ik behoor niet tot diegenen, mevrouw de minister, die u kunt verdenken van het nimby-syndroom – not in my backyard. Het compromis ligt er, het is een moeilijk compromis voor ons deel van de regio. Het enige wat ik vraag is respect voor het compromis zodoende dat ook wij in staat zijn het compromis te gaan verdedigen daar waar het moet verdedigd worden.

Een tweede element. Het is goed dat u de impactstudie nu overhandigt. Ik heb ze natuurlijk wel gezien. Ik heb ook contact opgenomen met een aantal mensen die daar veel meer in beslaan zijn dan ikzelf en ook

02.08 Minister Isabelle Durant: 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.

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

met een aantal mensen die meegewerkt hebben aan die impactstudie. Ik denk dat het voor alle duidelijkheid belangrijk is om te onderlijnen wat de essentie is van die impactstudie. Die impactstudie probeert een simulatie te maken van nieuwe vluchtschema's, van nieuwe vliegtuigtypes naargelang de Boeing 727 er uitgaat. Ze probeert op die manier een aantal simulaties te maken. Die impactstudie is een computermodel waar alle gegevens ingestopt worden en op basis waarvan men dan naar de resultaten kijkt en tot het oordeel komt dat die concentratie een positief effect heeft in globo. Dat is de essentie van die impactstudie die absoluut verdienstelijk is op dat vlak. Maar de elementen die men in dat computermodel gestopt heeft corresponderen niet met de elementen die we vandaag zien op het terrein. Ze corresponderen niet met de basishypothese dat de lawaaihinder en de lawaainormen gerespecteerd zouden worden. Ze voorzien niet in een aantal hypothesen die ons boven het hoofd hangen in verband met het uit de lucht halen van de meest lawaaiërgere toestellen. Ze voorzien niet in de feitelijke realiteit dat piloten een marge hebben waarbinnen ze kunnen vliegen, ook om veiligheidsredenen. Ook daarin voorziet men niet. Men trekt rechte lijnen, enzovoort. De realiteit, mevrouw de minister, is dat de basisvoorwaarde zoals ze in het akkoord gebetonneerd staat absoluut niet gerespecteerd wordt, met name dat er wel bijkomende gehinderden zijn en dat er wel bijkomende hinder ontstaat voor mensen die vroeger al hinder hadden.

Mijn vraag is doodgewoon wat uw politieke reactie zal zijn als u geconfronteerd wordt met een realiteit die duidelijk aantoonde dat er bijkomende hinder ontstaat, dat er nieuwe hinder ontstaat. U zegt heel duidelijk dat u niet wil uitstellen maar dat u wel de voorwaarden wil laten checken waarbinnen het akkoord tot stand komt en die ook gebetonneerd liggen in het akkoord.

Sta me toe, mevrouw de minister, ik heb een aantal punctuele vragen gesteld over hoe het staat met de inbreuken op de nachtlawaaihinder. De Vlaamse overheid heeft een reeks processen-verbaal, de milieu-inspectie heeft een reeks processen-verbaal opgesteld, de heer Touwaide, waar ik ook 's nachts mee op stap ben geweest, heeft op basis van zijn apparatuur kunnen vaststellen dat er nachtelijke lawaaioverschrijding ontstaat, dat men de regels niet respecteert enzovoort.

Dus daar heeft men het naakte bewijs zowel aan Vlaamse zijde als bij de ombudsdienst, dat de voorwaarden niet gerespecteerd worden. Mijn vraag is dan waar u nog op wacht wanneer u weet dat de voorwaarden niet vervuld zijn, om opnieuw een interministeriële conferentie bijeen te roepen met de akkoordsluitende partijen, de drie regeringen, om vooralsnog na te gaan wat het effect is van de inbreuk, wat u dan toelaat om die concentratie eventueel uit te stellen. Ik kan mij niet indenken, mevrouw de minister, dat u van plan bent de concentratie door te voeren als de voorwaarden niet vervuld zijn. Vandaag zijn er duidelijke indicaties op tafel dat de voorwaarden niet vervuld zijn. U antwoordt niet op de precieze vragen die ik ook aan u gericht heb, namelijk hoeveel inbreuken er op Vlaams niveau zijn vastgesteld en hoeveel inbreuken de heer Touwaide heeft vastgesteld? Die gegevens bestaan. U antwoordt er niet op. Vandaar dat ik vast van plan ben om opnieuw die vraag in een nieuwe interpellatie eind deze maand te stellen. Dat zal u toelaten om de voorwaarden te checken en effectief te controleren wat er in het veld gebeurt. Dan hoop ik dat we eind november opnieuw de discussie kunnen aangaan over het al of niet valabel zijn van de vaststellingen die op het terrein gebeurd zijn. Als die inbreuken vastgesteld zijn, dan lijkt het mij logisch dat men opnieuw met de akkoordsluitende partijen het akkoord op dat punt opnieuw bekijkt.

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.

Tot slot, mevrouw de minister, heeft u terecht verwezen naar het akkoord van 2000 met een reeks maatregelen. Als eerste heeft u het respect voor geluidsnormen door een aantal bronmaatregelen die u zou nemen, genoemd. Ik stel enkel vast dat de uitvoering van het akkoord van februari 2000 inzake die bronmaatregelen tot 17 april 2002 heeft moeten wachten en ik heb het dan over het verbod op de hushkits. Ik vind dat u nogal optimistisch bent – ik wil er alles aan doen opdat u gelijk zou krijgen – in verband met de opstelling van de Europese Commissie. Uw analyse, namelijk dat de Europese Commissie op basis van economische motieven tegen uw koninklijk besluit zal reageren, lijkt mij correct. Ik deel uw optimisme niet wanneer u zegt dat uw koninklijk besluit buiten schot zal blijven. Daarover bestaat er onzekerheid, alsook over de vlootvernieuwing van DHL. Over de hoofdoorzaken van nachtlawaai blijft grote onzekerheid bestaan. Die zijn vandaag manifest aanwezig en bedreigen dus het globale akkoord in verband met het terugbrengen van het aantal nachtvluchten.

Ik betreur, mevrouw de minister, dat u vandaag niet beslist tot uitstel, vooraleer de voorwaarden effectief gecheckt zijn. U keert de volgorde om. U antwoordt niet op mijn precieze vragen in verband met inbreuken. Ik zal u bijgevolg over twee weken opnieuw interpellieren omtrent de cijfers inzake inbreuken die vastgesteld worden. Ik zal ook de lokale besturen erop wijzen dat ze de registratiegegevens dienen bij te houden. Wanneer we zwart op wit kunnen aantonen dat de inbreuken een realiteit zijn, dan zie ik absoluut geen enkele reden om met respect voor het akkoord het uitstel effectief uit te voeren.

Le **président**: Chers collègues, par courtoisie pour les collègues qui doivent encore intervenir, je vous demande de ne pas dépasser trois ou quatre minutes voire cinq au maximum, pour les répliques.

02.10 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik moet vaststellen dat we uit het antwoord van de minister inhoudelijk alvast niet veel wijzer zijn geworden. We hebben inderdaad in een aantal vorige vragen en interpellaties ongeveer hetzelfde antwoord gekregen. Wat mij vandaag interesseert is dat wij toch een aantal vaststellingen kunnen doen.

Ten eerste, mijnheer Bonte of u het nu graag hoort of niet, ook de Vlaamse en de Brusselse regering hebben samen met de federale regering in het overlegcomité op 20 september blijkbaar geoordeeld dat de voorwaarden van het compromis, waar de heer Vanoost het ook over heeft en die inderdaad met de dood in het hart door de Vlaamse meerderheidspartijen werd goedgekeurd als ik u allen moet geloven, blijkbaar wel zijn ingevuld want anders kan ik mij toch niet voorstellen dat de Vlaamse regering daar haar goedkeuring aan zou hebben gegeven. Mocht ik u niet langer kennen dan vandaag, mijnheer Bonte, ik zou echt denken dat u een naïeve jongen bent om nog te geloven dat u binnen enkele weken, na een nieuwe interpellatie, een ander antwoord zal krijgen van de minister. Hebt u de minister daarnet niet heel duidelijk en klaar horen stellen, mijnheer Bonte: “De procedure zal ik in geen enkel geval uitstellen.”? Dat heeft zij toch klaar en duidelijk gezegd. Zij heeft gezegd: “Ik wil wel checken op het terrein of alle elementen die als voorwaarde werden gesteld, uitgevoerd worden.” Maar blijkbaar heeft men daarover reeds genegotieerd en werden er beslissingen terzake genomen.

Ten tweede, het isolatieprogramma waarnaar mevrouw de minister verwees, start inderdaad pas in 2004. Nochtans heeft de minister, zoals ik daarstraks reeds zei in antwoord op interpellaties in juni, gezegd: “Ik hou mij aan de voorwaarden van het compromis. desnoods met isolatie

02.10 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

en desnoods eerst isoleren." Maar blijkbaar kan zelfs dat niet. Men zal pas beginnen te isoleren in 2004. Intussen zijn we toch al een heel stuk opgeschoten met het uitvoeren van de nieuwe vluchtroutes.

étrangers? En outre, où la scission de fera-t-elle: au-dessus d'Affligem ou de Meise et Wemmel?

Ten derde, mevrouw de minister heeft geen enkele garantie dat het koninklijk besluit in verband met het verbod op de hushkits ook daadwerkelijk door Europa niet zal worden geschorst. Ik denk dat op dit ogenblik zij daar helemaal alleen in staat en het is inderdaad zo, mijnheer Bonte, dat zij dit koninklijk besluit te laat getroffen heeft, na het uitvoeren van de Europese richtlijn. Dat is heel duidelijk.

Tenslotte, mevrouw de minister, heb ik het goed gehoord dat u zegt dat u in uw administratie voor luchtvaart in feite geen enkele bevoegdheid hebt of geen mensen hebt die op het vlak van de akoestiek, de geluidshinder ook maar enige interesse aan de dag hebben gelegd? Dan vraag ik mij af hoe u voor de toekomst uw verantwoordelijkheid, uw bevoegdheid als minister voor mobiliteit verder wenst in te vullen want dan legt u in feite heel uw verantwoordelijkheid in handen van buitenstaanders, van zelfs buitenlandse experts. Wat de veiligheid betreft heb ik daar veel vragen over. U kan mij dat op dit ogenblik niet garanderen. Het zijn inderdaad puur simulaties.

02.11 Minister **Isabelle Durant**: (...) waarom... een Nederlandstalige ambtenaar of een Franstalige ambtenaar zou geven ...

02.12 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Het zijn simulaties die op het vlak van de veiligheid op geen enkel ogenblik door uw administratie werden bevestigd.

Tenslotte hebt u mij ook niet geantwoord. U hebt daarnet wel gezegd dat de splitsing boven Affligem zou gebeuren en die gebeurt dus nu duidelijk volgens de plannen boven Meise-Wemmel. U hebt mij daar niet op geantwoord. U deed precies of dat onzin was wat ik aan het uitkramen was. Waar zal de splitsing gebeuren? Boven Meise-Wemmel of boven Affligem zoals u eerder...

02.13 Minister **Isabelle Durant**: Boven Affligem.

02.14 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dan zijn de plannetjes zoals u ze aan de pers hebt verspreid niet correct.

02.15 Minister **Isabelle Durant**: Absoluut. Er wordt een voortzetting bedacht. De kaart was niet de juiste. Het was de kaart waarop de situatie stond van vóór 31 oktober.

02.15 **Isabelle Durant**, ministre: Les médias diffusent souvent des cartes erronées, comme dans l'émission *De Zevende Dag*.

02.16 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ik zie wat ik zie.

02.17 Minister **Isabelle Durant**: Ik weet dat het niet gemakkelijk is voor u.

02.18 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Maar waarom krijgen wij de studie nu? We zullen daar volgende week dus eens opnieuw moeten over praten.

02.19 Minister **Isabelle Durant**: Volgende week (...)

02.20 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ten eerste, wij hebben ondertussen duidelijkheid over de reden waarom men eerst wil isoleren in de landingszone en

02.20 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Il est clair que les zones d'atterrissage seront les premières

nadien concentreren, namelijk omdat er duizend mensen extra last zouden krijgen. Er is geen duidelijkheid over de bijkomende hinder die onvermijdelijk zal ontstaan in de noordrand. Men kan nog beweren dat de impact niet veel groter is, maar er is in elk geval een toename van het aantal vluchten in de noordzone en de mensen zullen dus veel meer vluchten boven hun hoofd krijgen. Eens men 's nachts wakker ligt, blijft men uiteraard wakker liggen en heeft men meer last. Dit is allemaal in weerwil van uw belofte om eerst met de isolatie van start te gaan en dan geleidelijk aan te concentreren. U wil reeds alles vooraf in 2002 concentreren en pas in 2004 beginnen te isoleren. Dat druist regelrecht in tegen uw eigen beloften en zal natuurlijk voor heel veel overlast zorgen in de noordrand.

Ten tweede, de impactstudie krijgen wij vandaag eindelijk. Drie maanden geleden, namelijk op 15 augustus, was die al klaar. Ik blijf het een schande vinden dat men op uw kabinet potdoof blijft als een parlamentslid om die informatie vraagt. Het gaat hier om amper 9 bladzijden, die men gemakkelijk had kunnen faxen, maar men weigert zelfs elke communicatie met een parlamentslid. Dat is beneden alle peil.

Ten derde, er blijft de onduidelijkheid over de juiste route. We hebben zonet nogmaals vastgesteld dat de kaartjes niet juist zijn. Nochtans uw eigen beslissing, de grote route ligt vast, maar toch is het blijkbaar voor uw kabinet niet mogelijk concrete kaarten te geven aan de gemeentebesturen betreffende de routes en de isolatiezones. U geeft geen enkel perspectief tegen wanneer die routes en die kaarten er zullen zijn. Ook dat is onvoorstelbaar voor een dergelijke beslissing. Op die manier laat u de mensen in totale onzekerheid.

Ten vierde, er is ook onzekerheid in verband met de hushkits waar u zegt dat we zullen zien wat Europa doet. U zou ten minste kunnen wachten met de concentratie van die luidruchtige, lawaaierige vliegtuigen tot er duidelijkheid bestaat dat zij niet meer mogen vliegen. Maar ook voor die vliegtuigen concentreert u, zodat alles ten laatste vanaf 26 december over de noordrand zal vliegen. Dat is onbegrijpelijk.

Ten vijfde, in verband met de ombudsdienst heb ik hier uw eigen beslissing van 25 oktober, uw eigen persconferentie waar u samen met de ombudsdienst te kennen geeft wat uw beslissingen zijn. U ondertekent uw eigen persmededeling, die de hoofding van zowel uw eigen diensten als van de ombudsdienst draagt. Op de linkerzijde bovenaan staat "Cabinet du vice-premier ministre" en rechts "Service de médiation", de hoofding is zelfs eentalig Frans. Met deze gezamenlijke persmededeling waarin de beslissing wordt verdedigd, laat u de ombudsdienst uw eigen politieke beslissing verdedigen. Daarvoor dient een ombudsdienst niet, integendeel. Een ombudsdienst moet in alle onafhankelijkheid klachten kunnen natrekken. U gebruikt hier de ombudsdienst als een verlengstuk van uw eigen kabinet om een politieke beslissing te verdedigen en dat is absoluut onaanvaardbaar.

Tot slot, mevrouw de minister, hebben wij uiteraard ook een motie ingediend om de beslissing te wijzigen en om ervoor te zorgen dat er voorlopig geen concentratie komt in de noordzone.

Ik ben ten eerste benieuwd naar de houding van de meerderheidspartijen en van de vertegenwoordigers van de meerderheid in ons streek, alsook naar de houding van de heer Bonte. Ik ben trouwens ook benieuwd naar de motie die hij vandaag zou kunnen indienen; hij zou een gematigde motie kunnen indienen met de vraag om tijdelijk uitstel te krijgen. Immers, op dit moment heeft de minister een uitstel willen toestaan. Minstens dat zou men dan toch kunnen

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?

verwachten van een meerderheidspartij. Ik vrees evenwel het ergste; ik vrees dat het allemaal te doen is om de show en dat er veel blabla wordt verkondigd, maar dat, als het op stemmen aankomt, alle leden van de meerderheid de genomen beslissing zullen goedkeuren.

Dat is verregaand en in onze streek zullen wij niet nalaten om de bevolking hierop te wijzen.

02.21 Dirk Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, net zoals mijn collega's ben ik ontgoocheld over het antwoord van de minister.

In feite komt het hierop neer, mevrouw de minister, dat u de kar voor het paard spant. Dat is een Vlaamse uitdrukking die goed aangeeft waarover het gaat. U laat de concentratie ingaan vooraleer de zeer lawaaierige toestellen uit circulatie worden genomen en voor het isolatieprogramma nog maar is aangevat. Bovendien bestaat er nog geen zekerheid omtrent uw koninklijk besluit.

In deze aangelegenheid zijn er zoveel logische elementen die erop wijzen dat de concentratie niet mag plaatsvinden voor heel wat andere punten in orde zijn. Dat is duidelijk.

De vraag is waarom u derwijze handelt, mevrouw de minister. Ik kan bijna niet anders dan veronderstellen dat u nog voor de verkiezingen, tijdens deze legislatuur, er absoluut zeker van wil zijn dat de lasten worden verschoven van Brussel naar Vlaams-Brabant. Dat is uiteindelijk waar het in grote mate om gaat.

Wel wens ik u te danken voor het feit dat de studie ons uiteindelijk werd overhandigd. Thans zullen wij ze kunnen inkijken. Toch meen ik dat er nog moet worden gediscussieerd over de basisstelling, met name dat de concentratie de beste oplossing is. Ik beweer niet dat vroeger de beste oplossing werd gehanteerd, maar er moet wel een eerlijk debat plaatsvinden op basis van tegensprekelijke studies, waarbij deskundigen worden betrokken.

Voorheen kwam ik niet tussenbeide wat deze aangelegenheid betreft en misschien ben ik niet zo goed geplaast om de volgende vraag te stellen. Ik vraag mij af of het niet aangewezen zou zijn om een hoorzitting te organiseren, zowel met betrekking tot het rapport als over de concrete kaarten waarover u moet beschikken om zowel de isolatiegebieden als de vluchtroutes duidelijk aan te duiden.

Uiteraard zal onze fractie een motie indienen om erop aan te dringen dat er geen vluchtroutes worden gewijzigd vooraleer terzake een degelijk parlementair debat wordt gevoerd. Wij wensen te komen tot een eerlijke en evenwichtige spreiding van de lasten. Volgens ons moet het isolatieprogramma absoluut vooraf worden uitgevoerd. Ook het gebruik nemen van verouderde en erg lawaaierige vliegtuigen moet gebeuren vooraleer vliegroutes worden gewijzigd.

02.22 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, net zoals daarnet zal ik bondig zijn.

Eerst en vooral hoorde ik niemand beweren dat de huidige oplossingen de ideale oplossingen zijn. Daarvan is iedereen overtuigd.

Mevrouw de minister, u zei wel degelijk rekening te zullen houden met de vaststellingen die worden gedaan tijdens de realisatie van de voorgestelde oplossing. Welnu, ook al worden er dankzij de isolatie minder personen getroffen dan vroeger, toch gaat het nog steeds om

02.21 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.

02.22 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.

12.000 personen en dat is zeer veel. Je moet maar toevallig een van die 12.000 personen zijn! Daarom verzoek ik u goed te luisteren naar de betrokkenen en rekening te houden met hun opmerkingen en ervaringen omtrent de huidige situatie.

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

Ik stel evenwel een zekere kentering in de geesten vast, in die zin dat destijds de voorstellen van de heer Vanhoutte en van mijzelf niet eens bespreekbaar waren en dat het probleem niet eens werd aangepakt.

Deze meerderheid komt echter wel met een oplossing voor de dag, weliswaar niet de ideale aangezien zij het gevolg is van een compromis.

Ook in andere zaken veranderen de geesten. In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de verkeersveiligheid en dergelijke.

Deze meerderheid was niet eensgezind over de afschaffing van de nachtvluchten, maar misschien lukt dat een volgende meerderheid wel.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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."

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."

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."

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 reporter 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."

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

- 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."

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 qu'après

- un débat parlementaire sur l'étude sur laquelle le ministre dit se fonder, en vue d'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."

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

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

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

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

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

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)

03.01 Jos Ansoms (CD&V): (...) is dat alles achterhaald, want de laatste vergunningen voor de HSL zijn ondertekend, terwijl er voor de IJzeren Rijn nog altijd geen akkoord is gesloten. Dat is natuurlijk een zeer gevaarlijke redenering. We hebben er trouwens in het verleden al verschillende keren voor gewaarschuwd dat, indien de beide dossiers worden ontkoppeld, dat kon gebeuren. Vandaar dat ik precieze vragen heb omtrent het probleem.

03.01 Jos Ansoms (CD&V): 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.

Mevrouw de minister, waren er überhaupt nog gesprekken gepland met Nederland? Werden die officieel afgeblazen door uw Nederlandse collega? Of kunt u toch nog overleg krijgen over dat controversieel onderwerp? Kan er dus nog voortgepraat worden met het ontslagnemend Nederlands kabinet?

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.

Of legt onze regering zich erbij neer en wordt er niet meer gepraat met het huidige ontslagnemend kabinet? Vergeten we niet dat er, eens er een nieuw kabinet is in Nederland, wij hier met verkiezingen zitten en met een ontslagnemend kabinet geconfronteerd worden, waarna er eventueel een nieuwe regering komt. Moeten wij daaruit concluderen dat het dossier eigenlijk volledig stilligt tot oktober of november 2003?

Wanneer zou de eerste trein ook alweer rijden over de IJzeren Rijn? Weet u nog welke datum de eerste minister noemde?

03.02 Minister Isabelle Durant: 17 januari.

03.03 Jos Ansoms (CD&V): 17 januari! Maar in welk jaartal? De eerste minister heeft ooit uitspraken gedaan in de plenaire vergadering, dat er voor het einde van het jaar – dat was het jaar 2001 – treinen zouden rijden over de IJzeren Rijn. Dat was een uitspraak van de eerste minister, maar hij heeft al meer gedaan. Wij zullen de volgende weken en maanden nog tijd genoeg krijgen om hem daarmee te confronteren.

Klopt het dat het dossier verdaagd wordt tot september of oktober 2003?

Wat veel belangrijker is, is de teneur van de uitspraken van de bevoegde minister. Zij spreekt radicaal van een deal tussen de Nederlandse en de Belgische regering, waarbij de HST langs de E19 gekoppeld is aan de IJzeren Rijn. De Nederlanders zeggen vlakaf dat die deal in feite niet meer bestaat, want de HSL zal binnenkort rijden, de HST ligt er al en de bouwvergunningen zijn allemaal afgegeven, waardoor ze niet meer gebonden zijn aan die deal.

Klopt het dat alle bouwvergunningen werden afgegeven door de bevoegde Vlaamse minister of wordt er toch nog iets achter de hand gehouden? Ik zou daar graag duidelijkheid over hebben, omdat de uitspraken van de heer Van Mechelen in dat verband toch niet zo duidelijk waren in het Vlaams Parlement.

Wat blijft er in feite over van het gelijktijdig laten lopen van beide projecten, namelijk de realisatie van de HST langs de E19 en de heringebruikname van de IJzeren Rijn?

03.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, zoals in de kranten is gezegd, gaat het om een controversieel onderwerp. Wat tot lopende zaken behoort en wat niet, is uiteraard een Nederlandse bevoegdheid en een Nederlands probleem.

Afgezien daarvan beraden wij ons aan Belgische zijde dringend over de mogelijkheden die nog voorhanden zijn om het dossier niet te laten rusten. De heer Ansoms heeft de alternatieven gegeven: ofwel werken wij met een ontslagnemend kabinet – dat is niet zo gemakkelijk –, ofwel wachten wij op het volgende kabinet, waardoor er ook weer tijd verloren is.

U moet weten dat ik een afspraak had met minister De Boer midden oktober – het was erg moeilijk om die afspraak vast te leggen –, maar door omstandigheden is de situatie een beetje veranderd. Ons gesprek was gepland in de tweede helft van oktober en twee of drie dagen later heeft het Nederlands kabinet zijn ontslag ingediend.

Wij zijn bezig met kijken wat we nog kunnen doen – tussen de twee alternatieven – om niet in een wachtpositie te blijven steken. We moeten toch nog initiatieven nemen om onze memorandum of understanding te laten respecteren. We zitten in een situatie die niet gemakkelijk is. Ik denk onder meer aan de onderhandelingen met de ambtenaren inzake de kosten en de verdeling van de kosten. Dat was natuurlijk het belangrijkste punt en we zijn daarin heel ver gegaan. Ik denk dat het niet mogelijk is om verder te gaan. De beslissingen die moeten worden genomen, zijn politieke beslissingen en geen technische beslissingen meer. We hebben zelfs een beetje tijd genomen voor technische discussies om niet te blijven staan.

Ik kom tot de link tussen de IJzeren Rijn en het verdrag betreffende de hoesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam. U weet natuurlijk

03.03 Jos Ansoms (CD&V): 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?

03.04 Isabelle Durant, ministre: 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 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

dat in dit laatste verdrag werd gestipuleerd dat de dossiers van lijn 11 en de IJzeren Rijn op hun eigen merites en in goed overleg en nabuurschap zouden worden beoordeeld. Het verdrag zegt tevens dat – ik citeer – “Nederland actief zal meewerken aan de haalbaarheidsstudie, ook in verband met de tracévarianten.” Inzake de vergunningen voor de HSL moet ik verwijzen naar de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. De heer Van Mechelen is terzake bevoegd. Ik kan u op basis van informatie van de NMBS wel meedelen dat door deze laatste een aantal vergunningen nog niet werd verkregen. De achtergrond voor de onderhandelingen is volgens de NMBS vanuit dit oogpunt dus niet anders dan vroeger.

Dat zijn de laatste elementen. Inzake de IJzeren Rijn moeten wij nog een keuze maken: of een discussie aangaan met het demissionaire kabinet of wachten op het volgende kabinet. Wij willen echter niet blijven zitten zonder iets te doen en zonder signaal aan Nederland te geven over zo een belangrijk dossier.

03.05 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, hoewel het mij natuurlijk niet veel wijzer maakt. U zegt dat men zich aan het beraden is over eventueel te zetten stappen. Dat is een antwoord waarmee men niet veel kan doen. Ik stel vast dat de onderhandelingen effectief zijn afgeblazen en dat de demissionaire Nederlandse regering hierover niet meer zal praten. Dat brengt ons in elk geval al tot diep in 2003.

Ik had graag nog één bijkomende vraag gesteld. Welke mogelijkheden heeft de Belgische regering nog, gegeven het feit dat de Nederlandse regering niet met u wenst te praten? Wat moeten wij hieronder verstaan? Waarover beraadt u zich dan? Over welke mogelijke stappen beraadt u zich? Dit blijft zeer vaag. Kunt u hiervan één of twee concrete voorbeelden geven? Wat zou de Belgische regering intussen kunnen doen?

03.06 Minister Isabelle Durant: Ik zal twee kleine elementen toelichten wat betreft de piste of de manier van werken in deze moeilijke situatie. Eén element bijvoorbeeld – en dit stond op de agenda in het kader van de ontmoeting die nu niet zal plaatsvinden – was een discussie met een derde, met een arbitrage. Men zou bijvoorbeeld kunnen werken met de Europese Commissie in het kader van de TEN, Réseau Européen de Transports, om dergelijk project te steunen, los van de politieke problemen. Dat was één piste.

Een tweede piste is de piste van het verdrag van 1846 of 1856, ik weet niet meer welk jaar maar het is in elk geval een oud verdrag. Dit kan ook gebruikt worden. De juridische piste was om met deze twee druk uit te oefenen en de discussie te hernemen met deze twee instrumenten om Nederland niet te plaatsen in een situatie waar ze kunnen zeggen dat ze niets meer willen of we willen alleen spreken over de kosten. Dit is reeds gedaan op technisch vlak. We zeggen dus niet dat het gedaan is, dat we niets meer kunnen doen en wachten, maar wij proberen met enkele elementen toch druk uit te oefenen op de huidige Nederlandse regering, zelfs nu ze alleen de lopende zaken afhandelt. Wachten is – denk ik – een slechte houding. Wachten is een signaal geven van we zullen zien, dat is te gevaarlijk.

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Ik stel vast dat de regering niet zal wachten. Ik zal de minister binnen dit en enkele weken dus opnieuw ondervragen. Ze zegt immers dat men niet gaat wachten en dat men nieuwe stappen zal ondernemen. Ik zal dit dus van nabij blijven opvolgen.

SNCB, je puis d'ores et déjà vous dire qu'un certain nombre de licences n'ont pas encore été délivrées.

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

03.06 Isabelle Durant, ministre: 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.

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 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)

Le **président**: Chers collègues, je suppose que les orateurs dépasseront les deux minutes et demie qui leur sont imparties, mais je leur demande de rester raisonnables.

04.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb met zeer veel nadruk ervoor gezorgd dat we hier deze voormiddag even konden spreken over de NMBS als voorafname op wat ik vermoed een debat zal zijn dat we moeten kunnen hebben omdat de wijze waarop het scenario nu verder wordt gespeeld rond de NMBS dermate platvloerse vormen begint aan te nemen dat ik vind dat enig wederwoord op zijn plaats is. Ik wil trouwens een voetnoot plaatsen. Het is qua soortelijk gewicht meer dan een voetnoot. Ik vraag nadrukkelijk, mijnheer de voorzitter, dat deze commissie zich beraadt en uitspreekt over het horen van de heer Vinck en de heer Lallemand, de financieel directeur, op een zo kort mogelijke termijn. Als vertegenwoordigers van de aandeelhouders van de NMBS, als de verpletterende meerderheidsaandeelhouder van de NMBS, is dat het minste wat wij kunnen doen. Als bepaalde bedragen bij vakbonden, in de media, op alle plaatsen circuleren, dan vind ik dat wij het aan onszelf verplicht zijn en dat het een minimale beroepseer of mandatariseer moet zijn hier het gesprek te kunnen voeren. Ik heb dat ook nadrukkelijk gevraagd omdat ik het gevoel heb dat we nu in een aantal beslissende fases zijn gekomen van het scenario van een zeer slechte smaak dat door paars-groen met betrekking tot de NMBS is uitgeschreven, het scenario van een zeer slechte smaak waar het belangrijkste was om de heer Schouppe weg te krijgen. Dat was uw persoonlijke bezorgdheid, ongeveer de enige met betrekking tot het spoorbeleid. Niet alleen wou men de heer Schouppe wegstrijken, tevens wou men het feit dat men zelf niet voldoende in de NMBS wil investeren toeschrijven aan het vorige management. Als men dan nog via ABX een aantal problemen die reeds vroeger zijn gesignaleerd erbij kan betrekken, dan is dat natuurlijk meegenomen.

Mevrouw de minister, ik heb ze niet van u gekregen maar ik heb zelf daarstraks de moeite genomen om toch nog eens een aantal cijfers op een rij te zetten. Ik zal mij beperken tot een zestal vaststellingen want ze zijn belangrijk voor het debat. Mijnheer de voorzitter, ik denk dat dit voldoende zal zijn om te bewijzen dat het nodig is dat we in deze commissie de heren Vinck en Lallemand horen en dat we op basis van cijfers en vooral de oorzaken van die cijfers een debat kunnen hebben over de verantwoordelijkheden van deze en gene in dit dossier.

Mevrouw de minister, een eerste vaststelling maak ik op basis van het document dat is rondgedeeld. Ik laat even de heer Vanoost zeggen dat er geen hoorzitting kan komen. Mijnheer Vanoost maakt veel lawaai.

(...)

U hebt gelijk, mevrouw de minister. Daglawaai.

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 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 en cause. La reprise

Een eerste belangrijke vaststelling, mijnheer de voorzitter, collega's, is op het vlak van de courante uitgaven. Ik stel vast dat de nota met zoveel woorden zegt dat het te voorzien was dat in 2003 de courante uitgaven 96,3 miljard Belgische frank zouden bedragen. Daartegenover staat dat de dotatie 87,7 miljard frank bedraagt. Het is de eerste oorzaak van een deficit dat niet alleen – zoals collega Ansoms bij herhaling heeft aangetoond – 2003 betreft maar ook 2002, 2001 en 2000 en een belangrijke oorzaak van de schuldopbouw is, wat met zoveel woorden in de nota wordt aangeduid als zijnde een in gebreke blijven van de regering om de dotatie op peil te houden om de courante uitgaven te financieren. Met andere woorden, u bent niet sterk genoeg geweest bij de begrotingsonderhandelingen. Men heeft u bij de begrotingsonderhandelingen in de zak gezet, zoals dat in West-Vlaanderen heet. Dat komt nu naar boven bij wege van deze nota als belangrijke oorzaak van schuldopbouw en van deficit. Voor 2004 vraagt men 100,2 miljard Belgische frank, wat betekent dat men eigenlijk op één jaar tijd na de verkiezingen de dotatie aan de NMBS zou moeten laten groeien met 12,5 miljard.

De tweede vaststelling heeft betrekking op de exploitatieresultaten. Ik stel vast in het document dat in 2000 de EBIDA 3,7 bedraagt en de EBID 17,39. Met andere woorden, twee positieve exploitatieresultaatgelieerde bedragen. In 2001 komt men op –47 EBIDA en –89 EBID om te eindigen in 2006 met –198 op EBIDA en –303 op EBID bij ongewijzigd beleid en in verstaanbare termen. Dus de verslechtering van het exploitatieresultaat vindt plaats onder uw ministerschap. De verslechtering kan uiteraard verklaard worden door onder meer de te geringe dotatie.

Ten derde, is er heel wat kritiek in de media, wellicht door u geïnspireerd en trouwens op een bepaald moment woordelijk in de mond genomen door uw kabinetsmedewerker, de heer Monceau. Hij zegt dat de personeelskosten te sterk groeien. Mevrouw de minister, ik lees in de nota dat er in 2000 40.575 personeelsleden waren, in 2001 41.025, in 2002 41.719. Laten we zeggen dat men tot eind 2001 het vroegere management verantwoordelijk kan houden, maar voor 2006 – op kruissnelheid – zie ik een prognose van 42.904. Men voorziet in die nota – bij ongewijzigd beleid, zonder ingrepen – een groei van het personeelsbestand met 1.200 eenheden. Dit is nagenoeg de belangrijkste kostenfactor van het spoor. Daar berust de verantwoordelijkheid na de periode van de heer Schouppe – als er niets verandert - en dit heeft dus ook alles met uw beheer te maken.

Een vierde reeks cijfers heeft uiteraard betrekking op de evolutie van de schuld. Collega Ansoms heeft er bij vorige gelegenheden al op gewezen dat die schuld bij het begin van de legislatuur ongeveer 2 miljard euro bedroeg. Welnu, ik zie in de nota dat men gaat naar een ontplofing van de schuld. In 2006 voorziet men 10,082 miljard euro. Maar de groei zit in 2001 op 3,9 miljard euro, in 2002 op 5 miljard euro en in 2006 op 10 miljard euro, wat natuurlijk een schuldaangroei is die kan tellen. De schuldaangroei van 2002 naar 2006, waarvoor men het vroegere management niet verantwoordelijk kan houden, bedraagt gemiddeld 1,2 tot 1,3 miljard euro per jaar. Dat betekent dat de maatregelen om aan schuldovername te doen dringender zijn dan ooit.

Ik lees het toch juist, mevrouw de minister, dat in de nota die is verspreid men vaststelt dat de schuldovername, als ze gebeurt zoals voorzien door de regering, te laat zal komen en dat ze minimaal 250 tot 300 miljard Belgische frank zou moeten bedragen. Mijn vraag is wat dat betreft heel concreet. Hoe staat u tegenover dit bedrag? Wat is de houding van de regering? We hebben de begrotingsopmaak; het is niet iets wat u voor zich uit kan schuiven.

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-il de l'analyse financière? Quel message la ministre adresse-t-elle au personnel? Le rapport pourrait-il faire l'objet d'une audition?

Ik wil afsluiten, mijnheer de voorzitter, bij het overlopen van de vaststellingen met een toetje, een dessertje. Mevrouw de minister, ik lees in de nota dat in het GEN-fonds op dit moment nul euro zit. Het GEN was een van uw kroonjuwelen en moest een van de koninginnestukken worden van uw beleid. Ik lees in een nota die mee werd opgemaakt door mijnheer Lallemand, financieel directeur en in een vorig leven op kabinetsniveau bij paars-groen aan het werk, dat er geen euro voorzien is op dit moment in het fonds dat het Gewestelijk Expresnet moet financieren.

Uit de cijfers zelf, collega's, kan men nadrukkelijk – zwart op wit – afleiden dat de financiële wurggreep waarin de NMBS zich nu bevindt en die maatregelen vergt die vroeger moeten komen dan de schuldovername die eind 2004 ten vroegste is geprogrammeerd, uitdrukkelijk terug te brengen is tot het gebrek aan maatregelen en het gebrek aan voldoende middelen dat gereserveerd wordt vanuit de overheid. Iedere manager die nieuw aantreedt, probeert het beleid van zijn voorganger zo zwart mogelijk voor te stellen. In die zin hadden wij een aankondiging van de heer Vinck over een aantal dingen die scheef liepen, verwacht. Wij hadden echter niet verwacht dat de regering de lafheid zo ver zou drijven om het daarbij te houden en niet te zeggen dat een aantal oorzaken ook te maken heeft met een deficiënte financiering en een deficiënt optreden vanuit de regering, wat uiteraard het geval is.

Ik kom tot mijn vragen. Die toestand is nu geschetst. Die toestand is er zoals in de nota neergeschreven werd. Wij gaan die nog tegen het licht houden en ik vraag nog eens een tegensprekelijk debat met de heer Vinck en de heer Lallemand. De grote vraag is wat u gaat doen. Er is op dit moment geen beheerscontract, uw verantwoordelijkheid. Er is op dit moment nog geen bedrijfsplan, ook mede uw verantwoordelijkheid. De NMBS gaat recht naar de financiële afgrond. Ik hoor in regeringskringen de roep dat men zou wachten tot na de verkiezingen. Mevrouw de minister, kunt u dit Parlement, deze Kamer verzekeren dat er op korte termijn maatregelen gaan komen en dat u deze rampspoed waar u zelf verantwoordelijk voor bent tot na de verkiezingen niet nog zult laten aangroeien. Wij vragen een klein beetje politieke moed. Ik herhaal mijn vraag om hieromtrent een hoorzitting met de auteurs van het analysedocument te hebben.

Le **président**: Le sujet est d'importance et a donc requis le même temps de parole que pour une interpellation, mais on pouvait s'y attendre. Nous reviendrons ultérieurement sur le problème des auditions. Mme la ministre s'exprimera certainement à ce sujet.

04.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, les informations diffusées dans les médias, depuis quelques jours et encore ce matin, sont plutôt dramatiques et, pour ne pas malmenier la langue française, je dirais plutôt "tragiques". Vous connaissez en effet la différence entre un drame et une tragédie. Le drame est le fruit du hasard alors que la tragédie est le résultat d'une série d'évènements qui, entrelacés, conduisent à la déconfiture.

Ces informations ne sont pas fantaisistes, je le crains. La SNCB court droit dans le mur: "Résultat opérationnel qui, depuis 2001, est en chute"; "Endettement qui s'emballe"; "Trésorerie négative".

La nouvelle loi SNCB, qui fixe les nouvelles structures et le plan d'investissement très important, a déjà dû être modifiée en ce qui concerne les structures puisqu'elle a procédé à des aménagements, non seulement pour permettre à M. Vinck de poursuivre sa mission au-delà de 65 ans. mais aussi pour réorganiser le comité de rémunération

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

et le comité stratégique. Mais pire, les informations diffusées laissent entendre qu'il faudrait raboter les investissements pourtant coulés dans une loi, révision des investissements qui toucherait directement l'entretien du matériel, mais aussi les nouvelles lignes et le RER qui seraient encore reportés à on ne sait pas très bien quand!

L'état des lieux augure d'un plan d'entreprise draconien qui comprendrait même un volet social.

Madame la ministre, cette situation, beaucoup vous la prédisait depuis deux ans maintenant, notamment les syndicats. Je me souviens vous avoir interrogée sur l'emballement de la dette que les syndicats avaient chiffrée à 600 milliards à l'horizon 2012. Votre aviez répondu que vous compreniez leur inquiétude mais qu'elle n'était pas fondée; ces estimations ne relevant pas d'un bon tableau de bord.

Je me souviens aussi vous avoir demandé comment, face à une telle charge de la dette, la SNCB allait pouvoir assurer sa part de financement dans les investissements. Vous avez détourné la question en parlant d'ABX et du leasing. Si je reconnais qu'ABX connaît également une situation très préoccupante et même dramatique, il n'en est pas moins vrai que vous aviez détourné la question.

Je ne vous rappellerai pas non plus mes interpellations sur le déficit des missions de service public. A ce sujet, nous avons une lecture différente du rapport de la Cour des comptes concernant le non-paiement des déficits des missions de service public que l'Etat refusait, me semblait-il, de combler aujourd'hui. Vous contestiez également les milliards promis par Belgacom à la Financière TGV et qui n'ont toujours pas été versés. Je vous ai posé une question, il y a deux semaines, sur ces montants. Deux milliards seulement sur les 22 milliards que Belgacom devrait verser à la Financière TGV seront débloqués dans ce budget-ci.

Aujourd'hui, tous ces éléments sont une nouvelle fois dénoncés par le nouveau management, dans une mesure encore plus inquiétante. Il me semble que tout s'est aggravé pendant ces deux années difficiles de la SNCB ou durant les mois d'affaires courantes.

Mes questions, madame la ministre, ressemblent à celles que j'ai déjà posées. Contestez-vous ou reconnaissez-vous la dette évoquée par la SNCB? Les syndicats ont parlé de 600 milliards à l'horizon 2012. M. Vinck parle, lui, de 10 milliards d'euros à l'horizon 2006. Partagez-vous cette lecture de la dette? Le plan d'investissement pourra-t-il être respecté, en particulier en ce qui concerne les engagements du gouvernement? La reprise de la dette sera-t-elle organisée comme l'a annoncé le premier ministre lors du discours de rentrée? Enfin, envisagez-vous de mettre sur pied un programme d'appui pour répondre à une situation aussi tragique que celle que nous connaissons aujourd'hui?

04.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je ne répondrai évidemment pas ici à la place de l'administrateur délégué. Ce n'est pas mon rôle.

Cependant, en ce qui concerne la publication par la presse d'un certain nombre de chiffres, il faut – même si c'est un peu difficile à dire – se féliciter qu'une information transparente et "vérité" puisse être donnée à propos de la SNCB. En effet, c'est uniquement sur une telle base, c'est-à-dire sur des chiffres réels, que les solutions d'avenir sont identifiables.

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 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: 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.

La situation se révèle extrêmement préoccupante et nous interpelle tout particulièrement. En effet, les chiffres mis en évidence concernant la dette, les bits etc., nous obligent à nous interroger à la fois sur la manière dont l'activité ferroviaire a été financée durant ces dernières années – et nous pouvons remonter beaucoup plus loin que la législature actuelle – et sur la manière dont elle a été gérée depuis 10 ans.

C'est interpellant car il devient évident que la réalité économique de l'entreprise qui apparaît désormais clairement a été, par le passé, légalement bien sûr, masquée car la présentation comptable ne reflétait tout simplement pas, au cours de la décennie écoulée, la réalité économique. Aujourd'hui, la douche est froide!

Je vous rappelle que, personnellement, cela fait trois ans que je mets ce problème sur la table. Dès le printemps 2000, j'ai interrogé à cet effet le management de l'entreprise et le gouvernement. J'ai fait procéder à divers audits dont celui que nous avons demandé à la Cour des comptes. La loi a été transformée pour mettre fin à la situation du contrôleur contrôlé et à l'insuffisance de transparence. Enfin, le management a été remplacé. J'ai également refusé d'approuver les comptes 2001, tant qu'ils ne tenaient pas compte des remarques faites par les réviseurs; le conseil d'administration en a fait de même.

Aujourd'hui, le nouveau management procède à ce que l'on pourrait appeler "une radioscopie", ce qui devrait permettre d'asseoir ce fameux plan d'entreprise que je réclame depuis trois ans. Peut-on imaginer qu'une entreprise de 43.000 personnes n'a pas disposé jusqu'ici d'un plan d'entreprise alors qu'elle bénéficie de dotations publiques annuelles à hauteur de 2,5 milliards d'euros? C'est difficile à comprendre. Depuis 1991, il y a eu un seul plan; et encore, il était très circonstancié et lié à l'objectif 2005.

Madame Lalieux, contrairement à ce que vous entendez, je n'ai pas mis en cause les montants cités par les organisations syndicales, il y a un an. J'ai rappelé – et je continue à le faire aujourd'hui – que ces montants étaient relatifs à une situation inchangée, c'est-à-dire une projection linéaire, à politique inchangée, de l'évolution de la dette dans les documents de l'époque, ce qui est évidemment inconcevable pour moi. On ne peut pas continuer à faire fonctionner ou à gérer la SNCB comme elle l'a été ces dix dernières années. Il faut évidemment entreprendre une vraie gestion de la dette.

En ce qui concerne la dette elle-même, je confirme effectivement les propos du premier ministre qui parle de fin 2004, même si cela paraît tard. Vous savez que l'on ne reprend pas la dette n'importe comment; il y a des règles européennes à respecter à cet égard. Nous devons passer en dessous des 100% de la dette publique en pourcentage du PIB. Les règles existent. A l'époque cela n'a pas été décidé, mais on aurait pu reprendre la dette plus tôt, lors de la décision sur la directive 91/440. Cela n'a pas été fait. En échange, on a donné à la SNCB la propriété d'un certain nombre de patrimoines. A l'époque, on n'a pas fait le choix de reprise de la dette alors qu'à ce moment-là, il était peu contraint. Aujourd'hui, il est contraint par des règles européennes, d'une part, et par une différence entre la dette de gestion et la dette historique, d'autre part. Toutefois, on essaiera d'aller le plus loin possible. On ne remet pas ce point en question. Simplement, des règles sont exigées dans le cadre de cette reprise de la dette.

Pour moi, il faut travailler en trois étapes. Premièrement, il faut aller jusqu'au bout de la mise à plat. C'est impératif. Il nous faut un état des

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 verhuuld.

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 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

lieux complet qui n'occulte rien des difficultés et des problèmes de la SNCB, même si cela fait mal. L'intérêt général, à mon avis, n'a rien à gagner de faux-semblants ou de demi-vérités, tel que cela a souvent prévalu jusqu'à présent.

Deuxièmement, sur cette base, il faudra identifier les causes du problème. Elles sont de deux ordres. Tout d'abord, il y a immanquablement un problème de sous-financement structurel par le passé; je le dénonce aussi depuis le début de la législature. Je vous signale – et je vous apporterai les chiffres – que la dotation de la SNCB n'a fait qu'augmenter depuis 1999. Prenez les chiffres, c'est évident! Depuis 1999, la dotation d'exploitation de la SNCB a augmenté. Ne dites pas le contraire! Cela figure dans les chiffres du budget. Cela se situe peut-être en dessous des besoins – c'est probable – ou, en tout cas, en dessous d'une série d'attentes. Je répète que la dotation a augmenté depuis trois ans.

Ensuite, à côté des problèmes de financement, il y a aussi des problèmes de mauvaise gestion qu'il faudra identifier dans le détail et qu'il faudra résoudre. Dans tous les cas, il faudra identifier les responsabilités. Celles des gouvernements successifs précédents – et l'arc-en-ciel fera aussi son examen de conscience – qui n'ont pas investi à hauteur suffisante des besoins publics ou qui n'ont pas joué leur rôle d'autorité de tutelle ou d'actionnaire, en refusant d'aller au-delà de l'apparence comptable des chiffres et sans vouloir transformer cette apparence comptable en une correspondance entre les chiffres et la réalité économique.

Le management s'est aussi parfois lancé, sans disposer des moyens nécessaires ou avec insuffisamment de rigueur, dans des aventures qui menacent la SNCB et l'activité ferroviaire dans ses missions de service public. On nous dit aujourd'hui qu'on aura du mal à établir un contrat de gestion ambitieux ou à construire le RER. Mais quand je constate que certains sont encore prêts à financer ou à remettre des moyens substantiels dans ABX, je me pose des questions. Il faut savoir ce qu'on veut. Je ne comprendrais d'ailleurs pas que le conseil d'administration tienne un double discours, d'une part, en disant qu'il veut un contrat de gestion et, d'autre part, en se prononçant de façon irresponsable par rapport à ABX, alors que les possibilités sont tellement limitées et la situation si difficile.

Troisièmement, il faudra s'attacher à renforcer les réponses structurelles aux différents problèmes posés. Ces réponses sont de deux ordres. Tout d'abord, il faut poursuivre et amplifier les mécanismes d'augmentation de la dotation. Comme vous le savez, un mécanisme d'augmentation automatique de la dotation a été mis en place le 17 octobre 2000. Ensuite, il faut respecter les engagements pris par l'Etat en matière de financement du plan d'investissement. C'est toute la saga des fameux 97 milliards. Le management précédent s'était fermement engagé en affirmant que la part propre de la SNCB était finançable sans difficulté. Cela avait même été attesté sur papier et cacheté. Mais aujourd'hui, on se rend compte que cet engagement était fantaisiste car la SNCB n'est pas en état de procéder à ce financement. Il y avait donc un réel problème de management ou de gestion.

Par ailleurs, l'argent du RER est disponible puisque, dans la déclaration gouvernementale, il a été clairement décidé que trois fois 8,5 milliards seraient destinés au RER. Cet argent est donc disponible pour le RER. Vous dites qu'on attend le RER comme Sœur Anne. Mais on y travaille! Arrêtez de dire tous que rien ne se fait. Des permis sont demandés par la SNCB pour les mises à quatre voies. Le tunnel Schuman-Josaphat.

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".

une des pièces maîtresses et qui n'était pas un dossier facile, est lui aussi dans le pipeline. Nous progressons donc sur des dossiers très concrets du RER. Le cahier des charges sur le matériel roulant est en préparation à la SNCB, pour déterminer les possibilités en matière de matériel roulant, sur la base des moyens disponibles. Arrêtez donc de faire croire que rien ne se fait. C'est un travail discret et peu spectaculaire mais il est impératif de le faire si l'on veut respecter les délais en matière d'augmentation de l'offre ferroviaire de et vers Bruxelles.

A l'avenir, je remettrai, moi aussi, sur la table des propositions en vue de créer un Fonds de mobilité et d'autres fonds. Quand je constate la situation de la SNCB et les besoins en matière de mobilité, je me rends compte qu'on n'y échappera pas si l'on veut apporter des réponses opportunes à ces problèmes. Je sais que des gros efforts ont déjà été faits au cours de cette législature et je m'en réjouis mais ce ne sera sans doute pas suffisant. J'espère que ce projet fera des adeptes pour pouvoir garantir un financement suffisant dans les années qui viennent.

Vous m'avez demandé quelles mesures seront prises à très court terme. Tout d'abord, le conseil d'administration prendra une décision la semaine prochaine à propos d'ABX. Comme je le disais, je ne comprendrais pas que les gestionnaires de la SNCB se prononcent de façon irresponsable en remettant des œufs dans le panier ABX, alors que toute une série de missions de service public sont déjà difficiles à remplir. J'attends donc que M. Vinck me transmette la proposition de décision qu'il soumettra au conseil d'administration. Les conditions sont évidemment que l'on protège les missions de service public de la SNCB par rapport à ce désengagement progressif d'ABX.

Le fameux plan d'entreprise attendu depuis trois ans est actuellement en préparation. Les grandes lignes de ce plan sont attendues pour la fin de l'année et le plan complet est prévu pour le début de l'année prochaine. Il s'agit évidemment d'une pièce maîtresse pour orienter les réponses à apporter en termes de gestion de l'entreprise.

Les deux étapes les plus proches sont donc, d'une part, la décision qui interviendra la semaine prochaine sur les modalités du désengagement dans ABX et, d'autre part, le plan d'entreprise. La troisième étape sera bien sûr le contrat de gestion. Certains disent qu'on n'en fera pas et qu'on attendra les prochaines élections. Moi, je ne veux pas attendre. J'estime que les décisions doivent être prises au moment où elles doivent l'être. Il faut avancer dès qu'on y voit plus clair. Attendre des mois et des mois est irresponsable. Je plaide pour la prise de décisions argumentées et fortes, après avoir reçu toutes les informations et basées sur des chiffres qui sont peut-être douloureux à entendre mais qui garantissent des réponses adéquates.

Il n'est pas question de nous retrouver, dans quelques années, dans des scénarios à effet boomerang où, par défaut de transparence ou de prise en considération des éléments, les bonnes décisions ne pourraient pas être prises, ce qui entraînerait des effets retards désastreux pour le personnel, pour l'entreprise et in fine pour la mobilité.

En conclusion, des décisions à très court terme, la semaine prochaine, sur ABX, le plan d'entreprise à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine et enfin, le contrat de gestion sur lequel, il faudra, en tenant compte des réalités financières, pouvoir arrêter un certain nombre de mesures avec, peut-être, des entrées ou des montées en puissance progressives dans le cadre de l'exécution de ce contrat.

04.04 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal zo kort als mogelijk en wenselijk zijn. Ik heb twee vaststellingen.

Mijn eerste vaststelling is de volgende. Haaks op wat mevrouw de minister hier vorige week heeft gezegd, maakt zij nu een heel scherpe aanval op de bestuurders van de NMBS en eigenlijk onrechtstreeks ook op de heer Vinck. Deze legde met betrekking tot de herstructurering van ABX heel duidelijk voorstellen op tafel die een herkapitalisatie impliceerden. Deze herkapitalisatie was mogelijk ofwel via een omzetting van schuld in kapitaal, ofwel door de aanbreng van vers overheidsgeld. U maakt daar een scherpe aanval op, mevrouw de minister.

Hierbij heb ik nog een voetnoot. U zei, mevrouw de minister: "Ik zou niet begrijpen hoe men op het niveau van de raad van bestuur van de NMBS een bepaalde beslissing zou nemen". Ik zal het bijvoeglijk naamwoord dat u hierbij hebt gebruikt niet herhalen.

04.05 Minister Isabelle Durant: (...)

04.06 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de minister, ik heb u niet onderbroken en ik wens nu ook mijn zin af te maken. OK?

Ik weet niet of u begrijpt dat u als minister van Mobiliteit de belangen van de overheid moet behartigen in het overheidsbedrijf NMBS. Ik veronderstel dat u namens de overheid in een andere verhouding tot de bestuurders leeft dan in de aard van "ik zou niet begrijpen dat...", "ik hoop dat...". Als u vindt dat er slechte beslissingen op til zijn op het niveau van de raad van bestuur van de NMBS met betrekking tot ABX – u zegt dat ook; u zegt dat de herkapitalisatie onzinnig en dwaas zou zijn – moet u uw verantwoordelijkheid opnemen. U moet dan zowel aan de heer Vinck als aan de leden van de raad van bestuur namens de overheid een bepaald mandaat geven om een bepaald plan dat voorligt en in herkapitalisatie voorziet, af te schieten.

Ten tweede, mijnheer de voorzitter, het is natuurlijk voor mevrouw de minister een bijzonder pijnlijke afgang om te moeten vaststellen dat we te maken hebben met een onmachtige minister. Wij wisten dat al drieënhalve jaar. Vandaag is daar echter opnieuw het bewijs van geleverd. Wat hoor ik immers uit de mond van de minister? "Ik heb gepleit bij de regering, ik heb geëist, j'ai réclamé, j'ai interrogé les mandataires au niveau du conseil de l'administration, j'ai interrogé le gouvernement, ...". U moet echter niet ondervragen of pleiten. U moet beslissingen nemen en deze voorleggen aan de regering. U moet hierbij politiek zwaar genoeg wegen om ervoor te zorgen dat de juiste beslissingen voor de NMBS worden genomen.

Vandaag stellen we nog eens het probleem van de onderfinanciering vast. Collega Ansoms heeft dat bij herhaling aangetoond. U hebt toen gezegd dat dit niet waar was, dat dit niet juist was, dat het een irrealistisch catastrofescenario was. Welnu, vandaag staan we voor dat probleem.

Ten derde, het beheerscontract waarover u het heeft, moest op 1 september 2001 gesloten zijn.

Ten slotte, onder uw voorgedij en beheer is er geen bedrijfsplan van de NMBS.

Wat onze fractie betreft. Blijven wij staan op het houden van een

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. Le 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 de cesse de plaider, d'interroger et de protester mais elle n'est pas en mesure de prendre des décisions de façon autonome.

04.06 Yves Leterme (CD&V): 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.

hoorzitting. Wij vragen dat de heren Vinck en Lallemand voor deze commissie verschijnen en ons deze uitleg geven. Tot bewijs van het tegendeel is per saldo de conclusie van dit hele verhaal – het is al door andere mensen geschetst bij andere gelegenheden – de vaststelling van uw complete onbekwaamheid. Deze politieke onbekwaamheid straalt uit op de hele regering. Indien één persoon in dit dossier haar conclusie zou moeten trekken, zou u dat moeten zijn. Indien u dat zelf niet zal doen, zullen we dit heel binnenkort aan het Parlement voorstellen. U bent immers verantwoordelijk voor de afgang die de NMBS nu meemaakt.

04.07 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je remercie madame la ministre pour sa réponse et je tiens compte de la fermeté avec laquelle elle a répondu. Mais je voudrais aussi lui dire que les questions sont posées depuis longtemps et vous savez qu'on a eu beaucoup de débats sur la question: sur la dette, sur la trésorerie négative etc. Ce qu'il faut maintenant, c'est effectivement un diagnostic posé en toute transparence, un diagnostic aussi réel et réaliste que possible.

Ensuite – mais là on ne peut compter que sur vous, madame la ministre, c'est vous la responsable –, c'est un traitement de choc qu'il faudra administrer et soutenir pour la SNCB. Je pense que l'on ne pourra pas attendre, on approche de la fin d'une législature et il faudra prendre des décisions avant cette date. Le contrat de gestion est très important mais, je le répète, j'aimerais que le gouvernement assure aussi tous les financements prévus pour la SNCB qu'il n'a pas honorés aujourd'hui. La SNCB aura peut-être des difficultés à honorer ses obligations dans le cadre du plan d'investissement mais je crois que le gouvernement met aussi la pression sur la SNCB parce qu'il ne paie pas tout ce qu'il lui doit aujourd'hui.

04.08 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je voudrais encore répondre à la remarque de M. Leterme.

J'aurais aimé que par le passé, on décide plus ou, plus exactement, que l'on décide mieux. Vous mettez en avant l'absence de décision. Or, vous connaissez mieux que moi le cadre de la loi qui ne permet pas à un ministre de décider, de faire un plan d'entreprise, par exemple. Le ministre aurait sans doute dû faire le plan d'entreprise? Cela n'a pas été possible sous la législature précédente. Aujourd'hui, Ce travail est en cours.

Het beheerscontract? Pourquoi n'a-t-il pas été conclu? Tout simplement parce qu'il était impossible d'y voir clair au niveau des moyens disponibles. Il sera conclu à la fin de cette année et j'espère que nous arriverons à une situation où l'on prenne ses responsabilités vis-à-vis d'ABX. Il est hors de question de dire qu'on ne veut plus voir le problème et qu'on attend, qu'on se désengage en cachant les choses. Il faut, au contraire, assumer ses responsabilités, mais il faut qu'on le fasse dans une perspective de protection réelle de la SNCB. Protéger la SNCB et son futur contrat de gestion; protéger les investissements nécessaires, quand on sait combien la situation est difficile; protéger les aspects sociaux de l'entreprise qui doivent être exécutés. Et je ne comprendrais pas que l'on soit irresponsable en plaidant obstinément pour une recapitalisation en cash, alors qu'il existe peut-être des formules intermédiaires qui permettraient de prendre ses responsabilités par rapport à ABX qui est, je le regrette, une petite-fille de la SNCB, mais en garantissant dans le même temps l'immunisation de la SNCB dans ses missions de service public alors qu'elle a déjà tant de difficultés financières qui apparaissent aujourd'hui de manière

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

04.08 Minister Isabelle Durant: 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.

aussi crue. C'est sur ces deux aspects-là que je ne comprendrais pas que l'on soit irresponsable en ne voulant rien faire, mais surtout en mettant en œuvre des recapitalisations en cash, extrêmement dangereuses pour l'avenir ou même pour le présent des missions de service public dont on attend autre chose qu'un "définancement".

Le **président**: Monsieur Leterme, je vois que vous désirez répliquer à nouveau. Cela prend la tournure de questions complémentaires. Je vous accorde une dernière question, et Mme la ministre aura ensuite brièvement le dernier mot.

04.09 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, u zou moeten weten – maar dat zal u wel leren in uw leerproces als voorzitter – dat het Parlement steeds het laatste woord heeft. We zullen zorgen dat zulks ook wordt gerespecteerd, wie er ook in de voorzittersstoel zit.

Le **président**: Monsieur Leterme, je vous signale que, dans le cas d'une question complémentaire, c'est le ministre qui a le dernier mot. Je peux me tromper, mais cela m'étonnerait.

04.10 Yves Leterme (CD&V): In elk geval, mijnheer de voorzitter, ik zal geen bijkomende vragen stellen. Ik denk dat dit kan op een ogenblik dat we de heren Vinck en Lallemand hebben gehoord. Indien deze regering de transparantie hoog in het vaandel voert en de daad bij het woord wenst te voegen dan moet zulks kunnen gebeuren.

Ik wil afronden met een repliek op wat de minister heeft gezegd. Inderdaad, mevrouw de minister, het is onverantwoord om niets te doen en te blijven stilzitten als men de dingen ziet evolueren zoals ze evolueren bij de NMBS. Dat is uitgerekend wat u 3,5 jaar lang heeft gedaan in uw obsessie om de heer Schouppe daar weg te krijgen. U heeft een wetsontwerp door het Parlement geduwd dat op bepaalde punten werkelijk krankzinnig is. U heeft 3,5 jaar lang niets gedaan.

In mijn afsluiten kan ik kort zijn en hierbij wil ik verwijzen naar de woorden van mevrouw Lalieux want ik denk dat zij de vinger op de wonde legt. Geef nu eens eindelijk de beloofde financiering aan de NMBS. Kom uw woord na. Sluit een beheerscontract af dat er reeds op 1 september 2001 moest zijn. Zorg dat de correcte prijs wordt betaald voor wat men vereist bij de NMBS, een prijs die voor 2004 op grond van de analyse van de heren Vinck en Lallemand in hun nota op iets meer dan 100 miljard Belgische frank is gefixeerd.

Le **président**: J'ai relu le passage du Règlement concerné. En principe, j'ai raison. Mais comme je sais que j'aurai tort dans beaucoup d'autres occasions, j'en profite un peu aujourd'hui.

04.11 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je pense ne pas être tributaire des règlements. Je pense quand même que M. Leterme n'a pas tort, mais il a défendu ses objections.

Pour ma part, je pense vraiment que je paie aujourd'hui une situation ancienne, qui perdure depuis de nombreuses années, sur laquelle les gouvernements précédents ont manqué de courage pour secouer les choses. Cela n'a rien à voir avec un combat avec M. Schouppe, mais plutôt avec une manière de fonctionner et de gérer qui est terminée et j'en suis heureuse. Cette gestion-là n'aura plus sa place.

Le **président**: Conformément à la page 91 du Règlement, point 9, je déclare l'incident clos, "soit après la réplique qui suit éventuellement la réponse à la question, soit après la réponse à la question complémentaire".

04.12 Yves Leterme (CD&V): Het zal u plezier doen. De PS heeft niet altijd ongelijk en vandaan heeft mevrouw Lalieux aeliik. Een aroot deel

04.10 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.

04.11 Minister Isabelle Durant: 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.

van de oorzaak van het probleem heeft te maken met de onderfinanciering en met het feit dat de regering haar toezeggingen niet nakomt op het vlak van het financieren van onder meer de openbare dienstverlening.

Le **président**: L'organisation d'auditions a été évoquée. Etant donné que nous ne sommes plus très nombreux pour l'instant, je propose d'évoquer à nouveau ce point cet après-midi.

Par ailleurs, M. Ansoms, qui a trois questions plus ponctuelles, propose de les reporter en début d'après-midi. J'insisterai pour que le temps de parole soit respecté car il ne s'agit plus d'un débat comme celui que nous venons d'avoir. Je vous propose de suspendre la séance jusqu'à 14.00 heures.

La séance est suspendue à 12.50 heures.

De vergadering wordt geschorst om 12.50 uur.

De vergadering wordt hervat om 14.15 uur.

La séance est reprise à 14.15 heures.

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

Présidente: Marie-Thérèse Coenen.

05 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de houding van de politie met betrekking tot de reflecterende nummerplaat" (nr. A285)

05 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'attitude de la police en ce qui concerne la plaque d'immatriculation" (n° A285)

05.01 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb het zeer belangrijke probleem van de reflecterende nummerplaten nog eens op de agenda gezet om u een plezier te doen. Sinds 1 oktober 2002 moeten in ons land alle eigenaars van een auto deze reflecterende nummerplaat bevestigd hebben vooraan op hun voertuig. Rond de periode van 1 oktober vernamen wij via de media dat zowat 40% nog geen reflecterende nummerplaat vooraan op zijn voertuig had aangebracht. Dit is natuurlijk iets waarover toch wel nagedacht moet worden, want het is een wettelijke verplichting. Als in de kranten staat dat zo maar eens eventjes 40% van onze medeburgers niet voldoet aan de wet, zit men met een probleem. Daarom had ik graag iets meer zicht op de zaak gekregen nu we toch een paar weken verder zijn. Werden er intussen door de federale politie enkele stappen gezet om de naleving van de nieuwe regel te controleren? Zo ja, heeft de federale politie reeds processen verbaal opgesteld ten aanzien van burgers die een voertuig gebruiken zonder deze nummerplaat? Als dit zo is, wat zijn dan (...)

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

(Het geluid van een GSM weerklinkt)

(Une sonnerie de GSM retentit)

Sorry, ik heb hem uitgezet. Normaal doe ik dat, maar ik was het vergeten.

05.02 Minister Isabelle Durant: Handenvrij.

05.03 Jos Ansoms (CD&V): Altijd handenvrij.

Wat zijn de resultaten vanaf dit ogenblik? Heeft de politie zicht op het aantal automobilisten dat al dan niet in orde is met deze nieuwe nummerplaat? Als dit niet het geval is, wat zijn de plannen van de regering om de wetten van dit land en haar eigen koninklijke besluiten te doen naleven? Gaat u hiervoor initiatieven nemen? Zo ja, welke? Als u niet van plan bent om de nodige initiatieven te nemen, vreest u dan niet dat eens we enkele weken en maanden verder zijn en men weet

05.03 Jos Ansoms (CD&V): La ministre at-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?

dat er toch niet gecontroleerd wordt, heel wat automobilisten hun nummerplaat niet zullen vervangen en blijven rondrijden met de oude nummerplaat? De conclusie zou dan zijn dat nogmaals ten overvloede de onzinnigheid van deze maatregel zou worden aangetoond.

05.04 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, wanneer nieuwe regels in werking treden, is het de taak van de politiediensten om controle uit te oefenen. Dat geldt ook in voornoemd geval. De aanwezigheid van reflecterende nummerplaat wordt gecontroleerd in het kader van het algemeen verkeerstoezicht zoals ook de alcohol- en drugscontroles. Wanneer van de politiediensten bijzondere inspanningen worden verwacht met betrekking tot het gericht toezicht op de naleving van een bepaalde verkeersregel kan de minister van Justitie, het College van procureurs-generaal of de procureur des Konings instructies geven in het kader van het vervolgingsbeleid via de parketten.

De processen-verbaal en de processen-verbaal van waarschuwing worden uitgeschreven door de federale politie en door de agenten van de 196 politiezones. De processen-verbaal wegens het ontbreken van de reflecterende nummerplaat worden niet centraal geregistreerd, maar u kan natuurlijk de minister van Binnenlandse Zaken of de minister van Justitie verzoeken die informatie bij de parketten of de politiediensten op te vragen. Binnen mijn bevoegdheid wordt de aanwezigheid van de platen gecontroleerd wanneer een voertuig wordt aangeboden voor de technische keuring. Jaarlijks worden circa 3,5 miljoen voertuigen gecontroleerd. Bij mankementen wordt sanctiecode 5 geplaatst op een groen keuringsbewijs. Betrokkene moet het voertuig in dat geval in orde brengen, maar hij of zij hoeft zich niet opnieuw met het voertuig aan te bieden.

05.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Mevrouw de minister, ik heb vooralsnog geen antwoord gekregen op de concrete vraag of er gecontroleerd wordt. Ik word gewezen op de algemene bevoegdheid van de politie die uiteraard alle wetten van ons land moet doen naleven. Dat is nu eenmaal de taak van de politie. Dat weten wij ook.

U kunt dus niet zeggen of er al processen-verbaal zijn opgesteld. Ik vind dat spijtig. Het is een nieuwe maatregel die u zelf gelanceerd hebt. Ik kan me voorstellen dat, wanneer een minister een nieuwe maatregel lanceert, die minister toch graag zou weten wat het effect van die maatregel is en of die maatregel nageleefd wordt of niet. U schijnt daar weinig interesse voor te hebben, want u hebt de gegevens niet opgevraagd.

Ten tweede zegt u dat het aan de minister van Justitie is om speciale acties op te zetten. Ik denk dat het perfect mogelijk is dat u, wanneer u het belangrijk vindt dat alle auto's met een reflecterende nummerplaat worden uitgerust, uw collega, minister van Justitie, vraagt om hieromtrent een actie op te zetten. Zo doet u dat ook voor de gordelplicht of andere inbreuken waar speciale acties rond worden georganiseerd. Het zou dus perfect kunnen dat u de minister van Justitie of het College van procureurs-generaal vraagt een bijzondere actie te organiseren, die bevoegdheid hebt u. Ik begrijp uit uw antwoord dat u dat niet van plan bent.

Ten slotte zegt u: wat in mijn bevoegdheid valt is de technische controle en dus worden alle auto's gecontroleerd die zich aanbieden – ik vermoed dan vanaf 1 oktober, maar de enige sanctie die er aan verbonden is, is de sanctie code 5. Dat betekent zelfs dat men zich niet opnieuw moet aanbieden om te laten zien dat men de nieuwe

05.04 **Isabelle Durant**, ministre: 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.

05.05 **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.

nummerplaat heeft, als ik het goed begrepen heb. Als u dus deze nieuwe nummerplaat niet hebt en u gaat naar de technische controle, zult u daar een bemerking op krijgen, maar u moet pas tegen volgend jaar – want u moet niet terugkomen – iets doen. Het jaar daarop komt u terug aan die controle en als u dan nog die nummerplaat niet hebt, krijgt u weer een sanctie 5. Dus eigenlijk is er geen sanctie.

Wat ik daaruit concludeer is dat het een maatregel is die in de eerste plaats heel veel geld heeft gekost aan alle automobilisten. Bovendien twijfelt u zelf waarschijnlijk aan de ernst ervan in het kader van de verkeersveiligheid, want mocht het werkelijk een belangrijk element zijn in de verkeersveiligheid, dan kan ik me toch voorstellen dat u als bevoegde minister, er in de eerste plaats voor zou zorgen dat er extra acties zijn vanuit de politie om dat te controleren. Ten tweede, zou u aan uw eigen diensten die de controle van de voertuigen op zich nemen toch minstens de opdracht geven dat er een sanctie aan verbonden wordt die ernstiger is dan de sanctie code 5, wanneer men een dergelijke nummerplaat niet heeft. Het is van twee zaken een: ofwel is het belangrijk voor de verkeersveiligheid en dan moet dat ernstig genomen worden en dan verwacht ik ook van een minister die de verkeersveiligheid onder haar bevoegdheid heeft dat zij die maatregel ernstig neemt, ofwel is het geen ernstige maatregel die weinig of niets te maken heeft met de verkeersveiligheid en dan begrijp ik uw antwoord wanneer u zegt: bon, de politie moet dat maar controleren, ik ga daar niks speciaal voor doen en zelfs de technische controle die gaat er zich ook niet veel zorgen over maken, want als u deze reflecterende nummerplaat niet hebt, moet u zelfs niet terugkomen om te laten zien dat u er een aangebracht hebt. Dat is mijn conclusie, mevrouw de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betrokkenheid van de Dienst voor Inschrijving van 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)

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

06.01 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het gaat om een zeer belangrijke maatregel van uw goede vriend Steve Stevaert, die het lumineus idee heeft gehad om degene die zijn wagen of een van zijn wagens inlevert – als het de enige gezinswagen is – gedurende drie jaar voor het hele gezin een gratis abonnement op het openbaar vervoer in Vlaanderen te geven. Dat is een fantastische maatregel in het kader van de mobiliteit, want we kunnen verwachten dat honderdduizenden Vlamingen hun voertuig gaan inleveren. Zij zullen allemaal gedurende drie jaar een gratis abonnement krijgen.

Dat is de bedoeling van de heer Stevaert. Niemand was geschrokken van dit initiatief, want men is intussen al wat gewoon inzake stunts van de heer Stevaert. Toch denk ik dat er heel wat wenkbrauwen werden gefronst wanneer zij 's morgens dit nieuwe initiatief van de minister hoorden.

Op het eerste gezicht is het natuurlijk weer een sympathieke maatregel waarmee weer vele stemmen kunnen worden oehaald in het vooruitzicht

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

van de volgende verkiezingen. Of de files daardoor een centimeter korter worden, is een andere zaak natuurlijk. Misschien worden ze een halve centimeter korter, maar ik denk het niet.

In elk geval, als het wel een belangrijke maatregel is, heeft het effect op de mobiliteit. Dan moet men verwachten dat vele duizenden, tienduizenden of honderdduizenden autobezitters op het voorstel ingaan. Dan zal de file enkele centimeters korter worden, maar dan is het een heel dure – bijna onbetaalbare – maatregel. Als men dergelijke maatregel neemt met belastinggeld, moet men natuurlijk – in de eerste plaats – een goede motivatie hebben en vooraf kunnen aantonen dat het een effect heeft, maar men moet er vooral voor zorgen dat het fraudebestendig is. Als men veel belastinggeld aan bepaalde burgers geeft, moet men 100% zeker zijn dat het systeem om geld aan die autobezitters te geven, een sluitend systeem is.

Juist op dat punt wens ik een paar vragen te stellen, want het gaat over vele miljoenen belastinggeld, waarvan we zeker moeten weten dat het op de juiste plaats terechtkomt en dat de maatregel fraudebestendig is.

Ik kom tot mijn eerste vraag, mevrouw de minister. Is er een samenwerkingsovereenkomst tussen de Dienst voor de Inschrijvingen van Voertuigen en De Lijn over deze aangelegenheid? Toen de minister dit lanceerde was er alleen de intentie om een dergelijke overeenkomst af te sluiten. Is die er intussen al? Zo ja, wat is de inhoud van de overeenkomst tussen de DIV en De Lijn?

Als er zo'n samenwerking is, betekent dat niet dat u, als federale minister, ermee akkoord moet gaan dat uw diensten werken voor De Lijn, voor de heer Stevaert. Ik denk dat zij dat maar kunnen als u daarmee akkoord gaat. Ik vraag dus: is er een overeenkomst, en hebt u deze overeenkomst goedgekeurd? Als u niet akkoord gaat met deze maatregel van de heer Stevaert, en ik kan daar inkomen als ik de zure oprispingen hoor van uw Agalev-collega's in Vlaanderen die niet zo gelukkig zijn met dat gratis verhaal, kan ik me voorstellen dat u misschien een paar kritische bedenkingen zult formuleren bij deze nieuwe stunt van Steve 'stunt' Stevaert.

Vindt u dat de DIV dit wel mag, maar moet De Lijn daarvoor betalen, of is dit een gratis dienstverlening van de DIV voor De Lijn? Als er dan een overeenkomst is, die wordt betaald, vermoed ik, wat is dan de taak van de DIV in het systeem-Stevaert? Als ik me goed herinner – en ik ken een beetje de werking van deze dienst – is het enige wat de DIV kan wanneer Jos Ansoms een inschrijving heeft en zijn nummerplaat binnenbrengt, op mijn adres volgen of ik volgend jaar een nieuwe wagen koop en een nieuwe nummerplaat aanvraag. Dan moet ik mijn abonnement teruggeven aan de heer Stevaert. Maar als ik intussen geen lid meer ben van het Parlement, en opnieuw mijn gewone nummerplaat gebruik, dan gaan ze het niet meer kunnen controleren. De heer Vanoost onderbreekt mij elke keer, daarom moet ik het nog wat duidelijker stellen. Als ik van adres verander dan kunnen ze de heer Ansoms niet meer volgen bij de DIV. Ik wil alleen maar aantonen dat dit systeem niet fraudebestendig is. Daarom had ik van u graag een antwoord gekregen op al deze vragen. Is er een overeenkomst? Wat is de inhoud? Wie betaalt dat? Is het fraudebestendig, enzovoort?

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega, er is geen schriftelijk samenwerkingsakkoord of overeenkomst in de vorm van een contract tussen de Directie voor de Inschrijving van Voertuigen en De Lijn. De Lijn kan gewoon elektronisch inlichtingen over de geschrapte nummerplaten en de inschrijvingsstoestand van de voertuigen

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: 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

van de begunstigen of hun familieleden uit het repertorium van de voertuigen opvragen. De tijd die de DIV aan die samenwerking besteedt, is heel beperkt, omdat de informatie-uitwisseling langs elektronische weg verloopt, hetgeen een kleine dagelijkse opdracht voor een DIV-informaticus vormt, wat niet opweegt tegen het maatschappelijk belang dat ikzelf en mijn Vlaamse collega hechten aan het promoten van het gebruik van duurzame vervoermiddelen.

De DIV heeft geen concrete aanwijzingen dat er nu al gefraudeerd wordt. Het systeem kan, enerzijds, niet volledig waterdicht worden gemaakt omdat het niet tot de taak en de mogelijkheden van de DIV behoort om na te gaan of de begunstigde van een gratis abonnement zich een ander voertuig aanschafft dat hij laat inschrijven op naam van een familielid, een kennis of zelfs een derde, en vervolgens dat voertuig daadwerkelijk gebruikt. Anderzijds kan de DIV wel nuttige informatie verstrekken over de meest flagrante misbruiken zoals bijvoorbeeld herinschrijving van het afgestane voertuig op naam van de begunstigde zelf, weliswaar met een andere nummerplaat, of op naam van een familielid. Ten slotte kan de DIV aan De Lijn inlichtingen verstrekken over de datum van de laatste inschrijving, zodat De Lijn bij machte is om afgestane voertuigen die recentelijk werden ingeschreven als dusdanig te onderscheiden en de gepaste maatregelen te nemen. Voor de DIV zijn praktisch geen extra inspanningen nodig om laatstgenoemde inlichtingen te verstrekken.

06.03 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, uw antwoord was zeer duidelijk: het is niet fraudebestendig. Enkel de flagrante misbruiken kunnen worden opgespoord. Maar, zoals wij wisten, er is geen sluitend systeem dat vanuit de DIV gegarandeerd kan worden ten aanzien van De Lijn. U hebt zelf voorbeelden gegeven.

Ik vind het hoogst zorgelijk dat vrij belangrijke bedragen belastinggeld – een abonnement voor drie jaren bedraagt al gauw 20.000 tot 25.000 Belgische frank per gezinslid, wat voor een gezin met drie kinderen op drie jaar tijd al tot 100.000 frank kan oplopen – zomaar worden weggegeven, terwijl diezelfde overheid zegt dat de fraude niet uit te sluiten is. Ik vind dat zorgelijk, want dat betekent toch dat met gulle hand cadeaus worden gegeven met belastinggeld, zonder dat de garantie kan worden gegeven aan de belastingbetaler – de andere dan – dat dit op de juiste plaats terechtkomt. Dat vind ik dus heel ergerlijk.

Ik vind dus dat het niet mag kunnen dat de overheid zelf zegt dat het systeem dat zij zelf opzet om bepaalde toelagen te geven, niet volledig controleerbaar is. Dat begrijp ik niet goed. Ik ben er 100% zeker van dat een burgemeester of een gemeentebestuur die ergens een vergoeding betaalt of een reglement in zijn gemeenteraad goedkeurt om bepaalde toelagen te geven aan sommigen van hun inwoners, wat dat dan ook moge betekenen, gecontroleerd wordt door de voogdijoverheid en dat dit een sluitend systeem moet zijn waarmee geen misbruiken mogelijk zijn, anders wordt dat reglement afgekeurd en geschorst. Hier neemt een Vlaams minister zo'n initiatief, dat veel geld kost, belastinggeld. De federale minister zegt: "Spijtig genoeg, maar dat is mijn zaak niet, maar mijn diensten kunnen wel hulp bieden. Ze kunnen wel de elektronische gegevens aanreiken, zoals adressenbestand of wanneer een bepaalde datum geschrapt wordt. Alleen echter de meest flagrante misbruiken kunnen worden opgespoord." Dat betekent dat dit met andere woorden gemakkelijk te omzeilen is door iemand anders van de familie of door vanuit een ander adres opnieuw een inschrijving te doen en gratis, drie jaar lang, met het abonnement verder te rijden.

Dat is de conclusie die ik moet trekken uit uw antwoord. Ik vind dat

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.

heel zorgelijk en heel betreurenswaardig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 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)

07 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)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij, en ik denk alle collega's, hebben onlangs het jaarverslag 2001 van het BIVV gekregen. Het activiteitenverslag is altijd al een heel interessant document geweest. Ik ga dan ook altijd onmiddellijk kijken wat erin staat. Meestal, tot vorig jaar, vond men daar de ongevallenstatistieken in terug. Zolang het BIVV bestaat worden de ongevallenstatistieken in het jaarverslag op een zeer interessante manier verwerkt, bruikbaar voor iedereen die het kan raadplegen en voor iedereen die begaan is met de verkeersveiligheid. Sinds mensenheugenis konden wij als het ware een vertaling of een bewerking zien van de verkeersstatistieken. Welnu, dit jaar ontbrak dit in het activiteitenverslag van 2001. Dat is toch verwonderlijk nu de regering de verkeersveiligheid als een van haar topprioriteiten heeft uitgeroepen en zelfs resultaatverbintenissen wenst aan te gaan. In het eigen instituut van de minister, waarvan zij voorzitter is, ontbreken de statistieken in het jaarverslag van 2001. Vandaar komen mijn, denk ik, terechte vragen.

Waarom werden er in het jaarverslag van 2001 van het BIVV geen statistieken opgenomen? Betekent dit dat wij voor 2001 definitief niet zullen kunnen beschikken over deze bewerkte statistieken, of mogen wij die nog verwachten? Zo niet is 2001 een verloren jaar en dan mogen wij toch aan de minister vragen dat zij garandeert dat wij aangaande 2002 wel kunnen beschikken over deze statistieken. Welke maatregel hebt u genomen, mevrouw de minister om ons te garanderen dat wij over de statistieken aangaande 2002 kunnen beschikken in 2003 en liefst zo snel mogelijk? Als 2001 statistisch ontbreekt, wat is dan het referentiejaar waaraan wij de doelstellingen van de paars-groene regering, federaal en gewestelijk, moeten toetsen wanneer zij stelt dat er een daling van het aantal verkeersslachtoffers met 50% in 2010 moet bereikt zijn? Is dat ten opzichte van 2000, is dat ten opzichte van 2001 of is dat ten opzichte van 2002? Wij gaan dat ernstig nemen en kijken in hoeverre de daling van 50% wordt gehaald. Dan moet u toch minstens het referentiejaar kunnen geven waarnaar wij ons moeten richten.

07.02 Minister Isabelle Durant: Ik kan u verzekeren dat BIVV een afzonderlijk rapport zal maken over de ongevallenstatistieken van 2001. Dat is absoluut noodzakelijk, ook al weten we dat die statistiek de nodige problemen zal scheppen.

Het BIVV is aangewezen op de ongevalgegevens van het NIS dat op zijn beurt is aangewezen op de gegevens die door de politiediensten worden verstrekt. Voor de gegevens van 2001 heeft het NIS dit voorjaar moeten vaststellen dat verschillende lokale politiediensten een abnormale achterstand hadden opgelopen. Ik hoop natuurlijk dat dit enkel te wijten is aan een wat trage aanpassing aan de hervorming en dat dit zich niet zal herhalen in de toekomst. In juli en september zijn algemene en gerichte rappels gestuurd naar de politiekorpsen om de achterstand weg te werken. Dit heeft een belangrijke hoeveelheid nieuwe gegevens opgeleverd. Pas vorige week, op 4 november, heeft

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: 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

het NIS de laatste gegevens ontvangen en werd de inzameling van de ongevalgegevens afgesloten. Het NIS voert momenteel de laatste controles en correcties uit.

Er is overeengekomen dat eind dit jaar de officiële ongevallenstatistieken van 2001 bekend zullen worden gemaakt. Door de grote inspanning die werd geleverd voor de inzameling van de gegevens, kan men ervan uitgaan dat de cijfers van 2001 de werkelijkheid beter zullen benaderen dan de cijfers van de voorgaande jaren.

Het feit dat het BIVV geen ongevalstatistieken heeft opgenomen in zijn activiteitenverslag zal dus een eenmalige uitzondering zijn en is enkel te wijten aan het zonet vermelde probleem.

Wat de toekomstige gegevens betreft, vanaf januari 2003 treden bij de politie nieuwe procedures in werking waarbij de administratieve werklust gevoelig zal verlagen wat betreft de registratie van verkeersongevallen. Dit zal de volledigheid en de juistheid van de informatie alleen maar ten goede komen. Dat wat betreft de ongevallenstatistieken en het eenmalige afzonderlijke rapport.

Wat de referentiedatum betreft, heeft de Ministerraad op 8 februari 2002 beslist om het huidige aantal verkeersdoden, gebaseerd op de cijfers van het jaar 2000, met 50% te doen dalen tegen 2010. Het referentiejaar is dus het jaar 2000.

Il est clair que les chiffres de l'année 2000 et ceux des années précédentes sont sous-estimés. Cela ne modifie en rien notre objectif si ce n'est que nous devons faire preuve de davantage de vigilance et de volonté politique pour réduire le nombre d'accidents sur nos routes. Cela nous ramène à la discussion que nous avons eue dans le cadre de la discussion générale du projet de loi sur le problème des statistiques en tant que telles. Celles-ci, indépendamment de la collecte des données, devront pouvoir être retravaillées. Néanmoins, cela ne peut pas nous empêcher d'avancer avec un objectif. Reporter l'objectif au nom de chiffres partiellement satisfaisants risquait aussi de nous amener à diminuer nos efforts ou à ne pas en faire suffisamment.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zou graag de teksten ervan krijgen. Ik heb niet alles kunnen noteren omdat er wat data en dergelijke instaan.

Ik wens toch nog één puntje aan te halen. Ik ga niet akkoord met uw conclusie dat, door het feit dat er een achterstand was en men herinneringsbrieven heeft gestuurd onder meer omwille van de politiehervorming, de kwaliteit van de cijfers van 2001 beter zou zijn dan die van voorheen. Laat mij toe daaraan te twijfelen. Het is niet omdat men een paar rappels stuurt, dat men beter cijfermateriaal zou hebben over het jaar 2001. U hebt op een gegeven ogenblik gezegd dat u verwacht dat de cijfers van 2001 beter zullen zijn dan die van de vorige jaren. Ik heb geen enkele reden om dat te geloven. Ik denk veeleer dat er inderdaad in die periode van juist vóór en juist na 1 april bij wijze van spreken geen gegevens werden genoteerd. Ik heb geen enkele reden om te denken dat, door het feit dat men een rappel stuurt en men nu op 1 november 2002 of 4 november 2002 de gegevens van 2001 afsluit, deze gegevens nu beter zullen zijn. Laat mij toe daaraan te twijfelen. Ik denk dus inderdaad dat 2001 vanuit statistisch oogpunt een heel onbruikbaar jaar zal blijven. Ik vrees dit. maar we zullen zien wat de

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.

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): Les chiffres de 2001 ne valent pas mieux et ne permettent pas d'établir 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.

toekomst uitwijst.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.45 uur.
La réunion publique de commission est levée à 14.45 heures.*