



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

woensdag

05-06-2002

16:00 uur

mercredi

05-06-2002

16:00 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>
<i>Bestellingen:</i>	<i>Commandes:</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel.: 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél.: 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax: 02/549 82 74</i>	<i>Fax: 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail: publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail: publications@laChambre.be</i>

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de nachtvluchten boven de noordrand van
 Vlaams-Brabant" (nr. 7410)
 - de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de ombudsdienst inzake vliegtuiglawaai"
 (nr. 7423)
 - de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de concentratie van nacht-en dagvluchten over
 de noordrand rond Brussel" (nr. 7424)

Sprekers: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie

- Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de 9
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de diamanttransporten per vliegtuig"
 (nr. 7342)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 11
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de capaciteit aan zitplaatsen op de
 treinen naar de kust tijdens het toeristisch
 seizoen" (nr. 7326)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 13
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "een meerjarenplan voor de
 vernieuwing van spoorwegstations" (nr. 7327)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 14
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de budgetoverschrijdingen bij de
 bouw van HST-stations" (nr. 7328)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 16
 eerste minister en minister van Mobiliteit en

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre 1
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les
 vols de nuit au-dessus de la périphérie nord du
 Brabant flamand" (n° 7410)
 - M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "le
 service de médiation chargé d'examiner les
 plaintes concernant le bruit des avions" (n° 7423)
 - M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "la
 concentration des vols de nuit et de jour au-
 dessus de la périphérie nord de Bruxelles"
 (n° 7424)

Orateurs: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID

- Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice- 9
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "les transports de diamants par
 avion" (n° 7342)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 11
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "la capacité, en places assises,
 des trains à destination de la côte pendant la
 saison touristique" (n° 7326)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 13
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "le plan pluriannuel de rénovation de
 gares ferroviaires" (n° 7327)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 14
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "les dépassements budgétaires
 relatifs à la construction des gares TGV" (n° 7328)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice 16
 première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de uitkering van een vergoeding op studiekosten voor de bouw van HST-stations" (nr. 7329)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Transports sur "l'allocation de compensations pour les frais d'étude relatifs à la construction de gares TGV" (n° 7329)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bouw van HST-stations" (nr. 7330)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de gares TGV" (n° 7330)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sterke toename van het aantal bedrijfswagens" (nr. 7394)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation sensible du nombre de véhicules de société" (n° 7394)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van artikel 61bis van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met betrekking tot de drugcontroles" (nr. 7395)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'article 61bis de la loi sur la police de la circulation en ce qui concerne les contrôles en matière de consommation de drogue" (n° 7395)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de normering van veiligheidsuitrustingen voor fietsen" (nr. 7396)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la standardisation des équipements de sécurité sur les vélos" (n° 7396)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dienst voor het inspecteren van de verkeerstekens" (nr. 7397)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le service d'inspection des panneaux de signalisation" (n° 7397)

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de NMBS om een gerechtelijke actie op te starten tegen 2 journalisten van een Vlaamse krant" (nr. 7420)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision prise par la SNCB d'intenter une action judiciaire contre deux journalistes d'un journal flamand" (n° 7420)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de houding van sommige NMBS-kaderleden in verband met de IJzeren Rijn" (nr. 7403)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Transports sur "l'attitude de certains cadres de la SNCB concernant le Rhin de fer" (n° 7403)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van arresten inzake bouwverbod" (nr. 7407)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution d'arrêts relatifs à des interdictions de bâtir" (n° 7407)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de raad van bestuur van de NMBS – aanduiding van een gedelegeerd bestuurder" (nr. 7415)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le conseil d'administration de la SNCB et la désignation d'un administrateur délégué" (n° 7415)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

van

WOENSDAG 05 JUNI 2002

16:00 uur

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

du

MERCREDI 05 JUIN 2002

16:00 heures

De vergadering wordt geopend om 18.06 uur door de heer Lode Vanoost, voorzitter.
La séance est ouverte à 18.06 heures par M. Lode Vanoost, président.

De **voorzitter**: De vraag nr. 7285 van de heer Joos Wauters wordt naar een latere datum verschoven.
De vraag nr. 7288 van de heer Willy Cortsos werd niet gesteld.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Simonne Creyf** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten boven de noordrand van Vlaams-Brabant" (nr. 7410)
- de heer **Bart Laeremans** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ombudsdienst inzake vliegtuiglawaai" (nr. 7423)
- de heer **Bart Laeremans** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van nacht-en dagvluchten over de noordrand rond Brussel" (nr. 7424)

01 Questions jointes de

- Mme **Simonne Creyf** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord du Brabant flamand" (n° 7410)
- M. **Bart Laeremans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le service de médiation chargé d'examiner les plaintes concernant le bruit des avions" (n° 7423)
- M. **Bart Laeremans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration des vols de nuit et de jour au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 7424)

01.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de regering besliste op 22 februari 2002 dat nachtvluchten voortaan boven de noordrand van Brussel zouden vliegen of de tour du Brabant. Zoals viel te verwachten hebben actiegroepen zich verzet tegen de concentratie van nachtvluchten boven de noordrand. Eerder reageerden de burgemeesters van vier gemeenten uit de noordrand en nu hebben actiegroepen handtekeningen verzameld. Ze zijn gisteren bij u op het kabinet geweest. Het probleem is de concentratie boven één bepaald gebied, wat indruist tegen het principe van de spreiding van de lasten. Ondertussen heeft ook een aantal dokters gesteld dat nachtvluchten de gezondheid kunnen schaden, een bron zijn van stress en slecht zijn voor hart en bloedvaten. De grote bijkomende vrees is nu dat het isolatieprogramma waartoe eveneens op 22 februari werd besloten een valstrik is. Eenmaal de slaapvertrekken geïsoleerd, zou er beslist kunnen worden om de dagvluchten te concentreren boven de noordrand. Dat is natuurlijk goed nieuws voor de zuidrand maar een

01.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Le 22 février dernier, le gouvernement décidait de concentrer les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles. Cette décision s'était heurtée aux protestations des bourgmestres de quatre communes et d'une série de groupes d'action. La concentration des vols au-dessus d'une seule et même zone est contraire au principe de la répartition de la nuisance. De plus, le programme d'isolation approuvé par le gouvernement le 22 février également ne constitue qu'un

nachtmerrie voor wie in de noordrand leeft.

Mevrouw de minister, is er overleg geweest met de gemeenten uit de noordrand, afgezien van het feit dat ze gisteren op uw kabinet zijn geweest? Wat bedoelt u met de stelling dat het nachtlawaai zal afnemen vanaf juli? Bedoelt u daarmee dat men op een kortere afstand veel vlugger zal opstijgen? Brengt dat effectief vermindering van lawaai met zich mee? Wat hebt u de mensen die in de noordrand boven Brussel wonen te bieden? Welke oplossingen kunt u hen aanbieden voor hun klachten? Waarom is de groene minister tegen het principe van de spreiding van de lasten?

piège. Lorsque les pièces réservées au sommeil auront été isolées, il n'est pas exclu que l'on décide de concentrer également les vols diurnes au-dessus de la zone concernée.

Une concertation avec les communes concernées a-t-elle été organisée? Pourquoi la nuisance sonore de nuit diminuerait-elle à partir de juillet, comme le prétend la ministre? Quelles solutions proposera-t-on aux riverains de la périphérie nord? Pourquoi la ministre écologiste est-elle opposée au principe de la répartition de la nuisance?

01.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik heb twee vragen. De ene gaat over de ombudsdienst die in het leven is geroepen, de andere over de nachtvluchten en zit eigenlijk op dezelfde golflengte als die van mevrouw Creyf. U hebt onlangs de ombudsdienst op de luchthaven geopend. Die zal zich specifiek richten op de klachten inzake vliegtuiglawaai. Het is heel opmerkelijk dat de ombudsman een zekere Philippe Touwaide is die met de Franstalige organisatie UBCNA jarenlang geijverd heeft om alle luchtverkeer boven Brussel te weren. Het betreft dus een bijzonder partijdig persoon die in het verleden weinig begrip had voor de standpunten van de Vlaamse gemeenten rond Brussel en die juist meer wou belasten.

01.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Un service de médiation, chargé d'examiner en particulier les plaintes en matière de nuisances sonores, a récemment été mis en place à l'aéroport de Zaventem. Le médiateur, M. Philippe Touwaide, qui est francophone, a milité pendant des années au sein de l'association UBCNA contre toute forme de trafic aérien au-dessus de Bruxelles. Il est particulièrement partial et n'est guère enclin à se montrer compréhensif à l'égard du point de vue des communes flamandes autour de Bruxelles. Dès lors, il est permis de douter qu'il prendra à cœur les plaintes émanant, en particulier de Flamands, de la périphérie nord. Le risque de l'entendre plaider en faveur de la concentration de tous les vols diurnes au-dessus de la périphérie nord est réel.

Nu overeengekomen is om alle nachtvluchten te concentreren boven de noordrand valt volgens ons zeker te betwijfelen dat de betrokkene veel oor zal hebben voor de klachten uit de streek rond Brussel, zeker uit de noordrand en zeker als ze van Nederlandstaligen afkomstig zijn. Het gevaar bestaat dat de betrokkene alles zal ondernemen om in de toekomst ook alle dagvluchten op dezelfde streek af te wentelen, mede gezien het feit dat zijn ombudsdienst mee zal adviseren wat er met de dagvluchten moet gebeuren. U hebt dat ook aangekondigd in uw toespraak. U hebt gezegd dat de dagvluchten in de dichtstbevolkte zones moeten worden vermeden. Ik vrees dus dat men die in de toekomst zeker weg wil houden van Brussel en bijgevolg de noordrand zwaarder zal willen belasten, dit met de steun van de heer Touwaide.

Comment et sur la base de quels critères M. Touwaide a-t-il été désigné? D'autres candidats s'étaient-ils présentés? Sa désignation est-elle conforme à l'article 4, § 2 de l'arrêté royal instituant le service de médiation qui dispose que les personnes recrutées ne peuvent avoir de lien avec des groupes d'intérêts?

Ik heb dan ook een paar vragen daarover. Graag had ik vernomen op welke wijze de heer Touwaide aan het hoofd is gekomen van deze ombudsdienst. Vond er een officiële openstelling plaats voor alle geïnteresseerden en op welke wijze werd de openstelling bekendgemaakt? Waren er diverse kandidaten? Op welke gronden werd de heer Touwaide verkozen? Is zijn aanwijzing verenigbaar met artikel 4 §2 van het koninklijk besluit ter oprichting? Dat koninklijk besluit bepaalt dat personeelsleden die worden aangenomen geen banden hebben met belangengroepen. Zijn benoeming is dus strijdig met een koninklijk besluit dat u zelf hebt opgesteld.

Pourquoi a-t-on désigné un francophone? Combien d'autres

Waarom werd een Franstalige aangesteld voor deze functie, terwijl

de klachten vooral vanuit Nederlandstalige gemeenten zullen komen? Hoeveel andere personen zijn bij deze ombudsdienst werkzaam? Hoeveel zijn daarvan Franstalig, hoeveel Nederlandstalig? Hebben de Franstalige personeelsleden allen voldoende kennis van het Nederlands?

Hoe verzekert de minister dat alle klachten op een objectieve wijze zullen worden behandeld? Wordt er vanuit de administratie enige controle uitgeoefend? Maandag kon ik via e-mail geen klachten indienen? Hoe komt dat? Wie bekostigt die ombudsdienst? Wat zal de dienst kosten?

Kunnen gemeentebesturen en beleidsverantwoordelijken bij deze ombudsdienst ook terecht voor vragen over de vluchtroutes en de isolatiezones? Bestaat er vandaag al duidelijkheid of er kaarten zijn? Enkele maanden geleden heb ik u daarover nog ondervraagd. Wij willen weten in welke mate individuele burgers te weten kunnen komen of zij in een isolatiezone liggen of niet. Kan de ombudsdienst die duidelijkheid geven of moet de dienst gewoon klachten ontvangen? Over welke termijn wordt het isolatieprogramma uitgesmeerd? Waarom worden niet alle inwoners in de isolatiezone rechtstreeks geïnformeerd? Dat zou toch nuttig zijn.

Waarom gaat de inrichting van een nieuw, federaal overlegplatform gepaard met de afschaffing van het regionale, Vlaamse platform? Komt het niet neer op een inperking van de bevoegdheid van Vlaams minister Dua. Dat is ongetwijfeld een vraag die voorzitter Vanoost zal interesseren.

Misschien stel ik best ook meteen mijn vraag over het nachtlawaai. Die sluit er volledig bij aan. Ongetwijfeld heeft de minister inmiddels kennis genomen van massale protesten in de Brusselse noordrand. Een en ander vond gisteren plaats. Niet alleen de vier burgemeesters van Machelen, Vilvoorde, Grimbergen en Meise, maar ook 7.000 gewone burgers verzetten zich in een petitie tegen de concentratie van de nachtvluchten boven de noordrand.

Mevrouw de minister, ik kan getuigen dat de burgemeesters niet enkel uit eigen naam spraken, maar dat ook de gemeenteraden het verzet delen. Bij ons in de gemeenteraad was er unaniem verzet tegen de concentratie van nachtvluchten boven onze regio. Daarbij worden door de actiegroep Noordrand diverse, sterke argumenten naar voren geschoven. Het is niet bepaald veilig om vliegtuigen voor Brussel te laten afbuigen, blijkt uit nota's. Dat houdt een aantal veiligheidsrisico's in. Isolatie biedt bovendien slechts een beperkte oplossing. Het verplicht mensen te slapen met de ramen dicht. Daardoor ontstaan er gezondheidsproblemen. Lawaaihinder wordt niet afdoende in kaart gebracht. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met andere hinderlijke factoren zoals de luchtvervuiling. Het pleidooi om de nachtvluchten op een billijke wijze te spreiden en dus niet te concentreren is volgens ons terecht.

Aangezien de minister ook bij de dagvluchten de dichtst bevolkte zones wil vermijden – ik citeer uit uw toespraak –, wijst alles erop dat de noordrand op termijn ook overdag veel zwaarder zal worden belast. Wat antwoordt de minister op de petitie met ruim 7.000 handtekeningen en de krachtige taal van diverse artsen en hartspecialisten, die concentratie van alle nachtvluchten boven één

personnes travaillent-elles au service de médiation? Quel est le rapport entre les néerlandophones et les francophones? Les membres du personnel francophones connaissent-ils suffisamment le néerlandais? Toutes les plaintes seront-elles traitées objectivement? Le service est-il contrôlé par l'administration? Qui finance le service de médiation? A combien s'élève le budget concerné? Les administrations communales et les responsables politiques peuvent-ils adresser à ce service leurs questions à propos des couloirs aériens et des zones d'isolation? Quelle est la durée du programme d'isolation? Pourquoi la création d'une nouvelle plate-forme fédérale de concertation s'accompagne-t-elle de la suppression de la plate-forme flamande?

On enregistre de nombreuses protestations dans le nord de la périphérie. Il ne s'agit pas uniquement de nuisances nocturnes. Il est dangereux de permettre aux avions de virer au-dessus de Bruxelles. L'isolation ne résout que partiellement les problèmes du bruit et la pollution de l'air est passée sous silence. Le plaidoyer en faveur de la répartition des nuisances est justifié. A terme, le nord de la périphérie aura également à supporter des nuisances diurnes. Quel pourcentage des nuisances le nord de la périphérie subit-il actuellement et quand ce pourcentage va-t-il augmenter? Pourquoi n'existe-t-il pas d'organisme de mesure indépendant de BIAC? Quelles suites seront-elles données aux mesures effectuées? Quelles sanctions seront-elles infligées? Qui contrôlera l'ensemble de ces éléments? Ne conviendrait-il pas de faire l'inventaire des nuisances pour définir ensuite les couloirs aériens? Quand peut-on espérer la conclusion de l'accord sur les vols diurnes?

streek scherp verwerpen? Vond deze concentratie inmiddels ook al plaats op het terrein zelf? Zo ja, welk percentage krijgt de noordrand momenteel reeds toebedeeld? Vanaf wanneer zal alles op de noordrand zijn toegespitst?

Waarom werd geen onafhankelijk meetorgaan voorzien dat los staat van BIAC? BIAC is uiteraard partijdig. Dergelijk onafhankelijk meetorgaan zou de bevolking op een objectieve wijze kunnen voorlichten. Op welke wijze zullen er sancties worden opgelegd? Wie zal dat controleren? Welk gevolg zal er aan die metingen worden gegeven? Hoe reageert de minister op de vraag van diverse gemeenten om bijkomende meetpunten? In onder andere Meise en Grimbergen is dat het geval. Is het niet beter om te wachten met het vastleggen van de vliegroutes tot de lawaaihinder op adequate wijze in kaart is gebracht? Dat is nu nog niet het geval.

Tegen wanneer wordt een akkoord verwacht inzake de dagvluchten? Bestaat de kans dat de noordrand dan eveneens de volle lading krijgt?

01.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, er zijn twee delen aan deze vraag: ten eerste, de noordrand-problematiek en ten tweede, de ombudsdienst.

Inzake de noordrand-problematiek heb ik gisteren de actievoerders met 7.000 handtekeningen van inwoners van de noordrand op mijn kabinet ontvangen. Op 26 maart 2002 heb ik burgemeester De Groef van Machelen en schepenen van Grimbergen, Meise en Vilvoorde ontvangen om het akkoord van februari 2002 toe te lichten. Ik besef dat de inwoners van de noordrand sedert april vorig jaar een tijdelijke vermeerdering van de geluidslast hebben ondervonden.

De huidige concentratie van nachtvluchten kan voor een aantal omwonenden een pijnlijk gebeuren zijn. Tegelijkertijd probeer ik hen er ook op te wijzen dat het om een tijdelijke geluidsvermeerdering gaat. Reeds vanaf 1 juli 2002 – over enkele weken dus – zal de toestand aanzienlijk verbeteren. Vanaf dan zullen enkel vliegtuigen met een maximum quota count van 16 mogen opstijgen vanaf Zaventem. Daardoor zullen vijf lawaaiërië B-727 van de DHL-vloot wegvallen. Vanaf 1 januari 2003 vallen nog eens zeven toestellen weg omdat dan enkel toestellen met een quota count van 12 zullen mogen vliegen. Het systeem is gekoppeld aan een totale geluidsbepijking per seizoen. In 2003 zal dit leiden tot een quota countdaling van 30% ten opzichte van 1999.

In het principepakkoord van februari hebben de ministers geopteerd voor een stable concentrated model voor de vluchtprocedure. Verkeerdelijk wordt vaak aangenomen dat het hier gaat om een concentratie van alle nachtvluchten op de bestaande Grote ronde van Brabant. Het gaat hier juist om een totaal nieuwe route die een rechte baan zal volgen over de Ring om de meeste bebouwde zones van de noordrand te vermijden.

De Noord-Zuidsplitting zal ook verder verwijderd zijn, wat ook een invloed zal hebben op de geluidsoverlast. Vergeten wij ook niet dat – hoewel een concentratie van alle vertrekkende op de 25 R is gepland – dit ook gepaard gaat met een concentratie van alle financiële middelen ten voordele van de noordrand. Alleen zij zullen kunnen

01.03 **Isabelle Durant**, ministre: J'ai reçu, hier, la pétition contenant 7000 signatures des riverains de la périphérie nord. Le 26 mars 2002, j'ai rencontré les bourgmestres de Malines, Grimbergen, Meise et Vilvorde pour les informer de l'accord conclu au mois de février 2002.

Je suis tout à fait consciente du fait que le nord de la périphérie subit des nuisances plus importantes depuis le mois d'avril de l'année dernière. Mais il ne s'agit que d'une situation temporaire. En effet, celle-ci s'améliorera sensiblement à partir du 1^{er} juillet dans la mesure où seuls les appareils ayant au maximum un *quota count* (QC) de 16 pourront encore décoller de Zaventem et que les cinq B-727 de la flotte DHL ne le pourront plus. Le 1^{er} janvier 2003, ce *quota count* maximum sera abaissé à 12. En 2003, une baisse du *quota count* de 30% sera réalisée par rapport à 1999.

L'accord conclu au mois de février opte pour un modèle *stable concentrated* pour la procédure de vol. Il ne s'agit pas-là d'une concentration des vols au-dessus du nord de la périphérie, mais d'un nouveau couloir aérien qui suivra une ligne droite au-dessus du ring

genieten van een uitgebreid isolatieprogramma waarvan de definitieve contouren voor de zomer zullen worden vastgelegd.

De concentratie van alle vertrekken op de 25 R is nog steeds geen feit. Momenteel vliegt tweederde van alle nachtvluchten over de noordrand. De geoptimaliseerde vertrekroute, alsook de datum van het in voege treden, wordt pas bekendgemaakt in juli wanneer alle technische en juridische punten van het principepakkoord van februari zijn uitgeklaard.

Het is de bedoeling dat de zopas opgerichte onafhankelijke ombudsdienst tegen het einde van dit jaar over een eigen meetapparaat beschikt. Deze zal gedurende een beperkte periode kunnen worden opgesteld in bepaalde gemeenten of wijken op vraag van de inwoners.

Mag ik er toch op wijzen dat BIAC beschikt over gestandaardiseerde meetapparatuur?

Wat de sanctie betreft, kan ik u zeggen dat de Vlaamse regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het principeakkoord van februari een gezamenlijk voorstel hebben geformuleerd om een regelgeving met betrekking tot emissie aan te passen aan de uitwerking van het federaal akkoord van februari 2000. Zij hebben hiervoor een aantal emissielimieten bepaald waarvan de overschrijding aanleiding zal geven tot sancties. Indien de overschrijding meer dan 5 dBa bedraagt, wordt een strafrechtelijke procedure voorzien. Indien de overschrijding minder dan 5 dBa bedraagt, zullen de Gewesten een systeem uitwerken van administratieve boete en/of een verwittiging. Het voorstel van de Gewesten wordt gedurende een periode van 1 jaar twee opeenvolgende seizoenen getest. De controle op de naleving van die emissielimieten zal uiteraard gebeuren door de Gewesten.

Bijkomende meetpunten zullen in de toekomst zeker noodzakelijk zijn. Ondertussen is er een essentiële rol weggelegd voor de ombudsman die met zijn mobiele geluidsmeetapparatuur op een aantal welbepaalde plaatsen metingen zal kunnen verrichten. Tot en met 2001 is de lawaaihinder op een adequate wijze in kaart gebracht door BIAC, op basis van alle waargenomen bewegingen. De contouren van het isolatieprogramma werden berekend op basis van een vlootsimulatie voor 2003 waarbij reeds rekening werd gehouden met de verdwijning van de meest lawaaiërende toestellen – de B-727 van DHL – en dit gekoppeld aan een enige geoptimaliseerde vertrekroute. De vastlegging van de nieuwe vluchtroute bepaalt met andere woorden de contouren van het isolatieprogramma. Beide zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Enkel via die aanpak kan men op termijn een aanzienlijke vermindering van de omwoners rond de luchthaven Brussel-Nationaal die geluidsoverlast ondervinden, bewerkstelligen.

Wat de dagvluchten betreft, kan ik u zeggen dat de procedure voor de aanduiding van een internationale expert belast met een haalbaarheidsstudie over de procedure en de trajecten voor het opstijgen en landen overdag op de luchthaven van Brussel-Nationaal, momenteel gelanceerd is. Ik bevestig wat ik ook aan de omwoners heb gezegd: er is geen sprake van concentratie overdag. Ik weet niet waar die informatie vandaan komt. De expert, die het onderzoek zal

afin de contourner les zones du nord de la périphérie les plus densément bâties. La scission nord-sud sera plus éloignée, ce qui influera sur les nuisances sonores. Le programme d'isolation fera l'objet d'une décision au cours de l'été et il s'appliquera essentiellement au nord de la périphérie. La concentration de tous les décollages sur la piste 25R n'est toujours pas réalisée. A l'heure actuelle, deux tiers des vols de nuit survolent le nord de la périphérie. La route de décollage optimisée ne sera connue qu'en juillet. Le nouveau service de médiation devra disposer de son propre appareil de mesure d'ici à la fin de l'année 2002. Cet appareil pourra être installé pour une période limitée dans les communes ou les quartiers, à la demande des habitants.

Dans le cadre de l'accord de principe de février, les gouvernements flamand et bruxellois ont formulé une proposition commune visant à adapter la réglementation sur les émissions à l'élaboration de l'accord fédéral de février 2000. A cette fin, ils ont fixé un certain nombre de limites d'émission dont le dépassement sera passible de sanctions. Si le dépassement atteint 5 dBa, une procédure pénale est ouverte. Le dépassement de la norme de moins de 5 dBa donne lieu à une amende administrative ou à un avertissement. La proposition des Régions sera testée pendant un an. Le contrôle du respect des limites d'émission s'effectuera par les Régions. Jusqu'à 2001 inclus, la BIAC a calculé les nuisances sonores. Le programme d'isolation a été évalué sur la base de la simulation de la flotte pour 2003, et cette évaluation tient déjà compte de la disparition des appareils les plus bruyants et d'une route de départ optimisée. La fixation de la nouvelle route de vol est indissociablement liée aux contours du programme

verrichten, zal vóór het zomerreces worden aangesteld en zijn conclusies worden in het najaar verwacht. Er is nooit sprake geweest van een concentratie boven de noordrand overdag. Dat is bovendien onhaalbaar, wil men de capaciteit van de luchthaven niet volledig verlammen. Ook om veiligheidsredenen is het niet haalbaar. Hier wil men vooral aandacht besteden aan een optimalisering van de vluchtprocedures en eventueel aan een phase-out van sommige oude en lawaaijige toestellen.

Ik kom dan bij de vraag over de ombudsdienst. Het is voorzien dat de heer Touwaide op de ombudsdienst alle klachten en opmerkingen zal behandelen van alle buurtbewoners, dus ook die van de noordrand. Hij zal de klachten synthetiseren en op tafel leggen van de internationale expert, zodat daarmee rekening kan worden gehouden.

Wat de ombudsdienst betreft, ben ik het helemaal niet met u eens wanneer u zegt dat het een groot probleem zal stellen dat de heer Touwaide een Franstalige is. Dat is niet waar. Ik kan u het adres en andere gegevens van die dienst geven.

De oprichting van een onafhankelijke ombudsdienst is bekend sinds het akkoord van 11 februari 2000. Dat was zo beslist. Gevolg gevend aan de beslissing van de Ministerraad zijn een aantal spontane kandidaturen binnengelopen op het kabinet. Bijgevolg was er geen nood om de openstelling van de kandidatuur bekend te maken. De heer Touwaide werd door mij uitgekozen als de meest geschikte kandidaat, dit omwille van zijn jarenlange ervaring als gedelegeerd bestuurder van een belangrijke vereniging, maar ook omwille van zijn bekwaamheid – en dat is belangrijker – in de luchtvaart problematiek. Om te spreken met BIAC of Belgocontrol heeft men ook enige technische bagage nodig. Zijn curriculum is een voldoende basis om zijn benoeming als ombudsman te rechtvaardigen. Een volledig dossier werd overgemaakt aan de Inspectie van Financiën. Zo kan u zien welke de kwaliteiten en bekwaamheden van deze man zijn om in deze problematiek met de verschillende betrokkenen te onderhandelen.

Er kan geen sprake zijn van onverenigbaarheid met artikel 4, paragraaf 2 van het koninklijk besluit tot oprichting, vermits de heer Touwaide zijn ontslag heeft aangeboden uit alle belangengroepen sedert zijn aanstelling als ombudsman. De ombudsman is een onafhankelijk werkende, federale ambtenaar voor alle buurtbewoners, die over voldoende kennis van het Nederlands moet beschikken om in alle onpartijdigheid kennis te kunnen nemen van de klachten van de omwonenden. De eerste bezoeken van de heer Touwaide gebeurden in de noordrand, vanwaar veel vragen kwamen.

Wie bekostigt nu deze ombudsdienst? 270.000 euro wordt hiervoor jaarlijks uitgetrokken op de federale begroting. De ombudsdienst bevindt zich nu in een aanloopfase en ik wacht nu op het eerste rapport om eventueel bijkredieten te vragen, mocht dit nodig zijn voor de goede werking van de ombudsdienst. Gemeentebesturen en beleidsverantwoordelijken kunnen zonder probleem bij deze ombudsman terecht voor vragen over vluchtroutes. Hij wil ook gaan discussiëren met alle gemeenteraden en colleges om goede informatie te geven en vragen te krijgen.

De maatschappij die zal instaan voor de realisatie van het

d'isolation. La procédure de désignation d'un expert international chargé d'une étude de faisabilité sur la procédure et les trajets pour le décollage et l'atterrissage au-dessus de Zaventem a été lancée. L'expert sera désigné avant les vacances d'été. Toutefois, il n'a jamais été question de concentration au-dessus de la périphérie nord pendant la journée. Cette formule paralyserait la capacité de Zaventem et serait en outre peu sûre. M. Touwaide résumera toutes les plaintes et les soumettra à l'expert international afin qu'il puisse en tenir compte. La réserve de M. Laeremans à l'encontre du médiateur francophone n'est pas fondée.

La création du service de médiation figure dans l'accord du 11 février 2000. Certains ont spontanément présenté leur candidature, de sorte qu'il n'a pas fallu ouvrir une procédure d'appel aux candidats. J'ai retenu M. Touwaide comme le candidat le plus approprié pour son expertise et sa compétence dans le domaine aéronautique. Il faut disposer d'un bagage technique considérable pour pouvoir négocier avec la BIAC et Belgocontrol. Le dossier de nomination a été transmis à l'Inspection des Finances. Il est également à votre disposition. Il n'y a pas d'incompatibilité avec l'article 4, § 2, de l'arrêté royal, étant donné que M. Touwaide a démissionné de tous les groupements d'intérêts depuis sa désignation au poste de médiateur. Le médiateur est un agent fédéral autonome qui doit posséder une maîtrise suffisante de la langue néerlandaise pour pouvoir prendre connaissance de toutes les plaintes en toute impartialité. Chaque année, 270.000 euros sont inscrits à cet effet dans le budget fédéral. Je demanderai des crédits supplémentaires si le fonctionnement du service le

isolatieprogramma zal voor 100% een dochteronderneming van BIAC zijn. Zij zal voor de isolatiezones een aanmeldpunt creëren tot hetwelk alle omwonenden zich kunnen richten voor de nodige informatie.

requiert. Les administrations communales et les responsables politiques peuvent adresser au service les questions qu'ils souhaitent poser à propos des routes de vol. Le médiateur souhaite se concerter avec les conseils et les collèges communaux. La société responsable de l'isolation sera une filiale de la BIAC à 100%. Elle instituera un point de contact pour les zones d'isolation.

01.04 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, uw antwoord is geen goed nieuws voor de mensen uit de noordrand. Ten eerste blijft de concentratie. U blijft ervan uitgaan dat de nachtvluchten in de noordrand boven Brussel geconcentreerd blijven. Ten tweede, u belooft geluidsvermindering via een aantal maatregelen. De mensen twijfelen of die vermindering er inderdaad komt. Bovendien gaat het hen niet enkel om de concentratie, maar ook om het aantal nachtvluchten. In uw antwoord spreekt u wel over een andere manier van opstijgen en een ander soort vliegtuigen, maar het aantal nachtvluchten zal niet verminderen. Ik las dat in Meise 24 nachtvluchten op één nacht werden opgetekend, geconcentreerd tussen drie uur en vijf uur. Mensen kunnen niet meer slapen en kunnen met dit weer zelfs geen raam meer openen. Om 6.30 uur moeten mensen gaan werken zonder nachtrust te hebben gekend! Men kan zeggen dat de dokters wat hard van stapel lopen, maar maak het nacht na nacht maar eens mee, die geconcentreerde nachtvluchten boven uw eigen gemeente.

01.04 Simonne Creyf (CD&V): Ce n'est pas une bonne nouvelle. Le ministre part de l'hypothèse que les vols de nuit resteront concentrés au-dessus de la périphérie nord. Le nombre de vols de nuit ne va pas diminuer et c'est un véritable cauchemar pour quelqu'un qui cherche vainement le sommeil nuit après nuit. La crainte d'également assister, après l'isolation, à une concentration des vols de jour au même endroit est bien réelle. Le seul principe équitable est celui de la répartition des nuisances.

Ik meen dat het probleem niet mag worden onderschat. Bovendien zullen de mensen kunnen genieten van isolatie. Ze zullen de eersten zijn die in aanmerking komen voor de isolatie. Ik herhaal echter dat net het feit dat die huizen zullen worden geïsoleerd, die mensen ertoe brengt te vrezen voor een valstrik. Immers, eens men een enorme investering heeft gedaan om die huizen te isoleren en andere niet, waarom zou men dan die dagvluchten ook niet voor een groot deel concentreren op de noordrand.

U vraagt waar die mensen die informatie vandaan halen. Het is echter gewoon een vrees op basis van geruchten en een vrees die intern ontstaat. Immers, eenmaal die huizen geïsoleerd zijn, dan zullen ze ook tegen het daglawaaï kunnen.

Ik vind dat u toch betere argumenten zult moeten vinden, en niet alleen dat er een procedure loopt, indien u de mensen wilt overtuigen dat op termijn die dagvluchten niet boven die noordrand zullen worden geconcentreerd.

Het ergste volgens mij is dat men niet bereid is om de lasten te verdelen, wat volgens mij een eerlijk principe zou zijn.

01.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik kan mij zeker aansluiten bij wat hier werd gezegd. In verband met die concentratie zegt u dat dit nu nog niet het geval is maar dat, vanaf het najaar, dit steeds meer het geval zal zijn.

01.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dès l'automne, la concentration de vols sera une réalité. Les travaux d'isolation des

Mevrouw de minister, u weet echter ook dat die isolatie geen project is van enkele maanden. Ik heb begrepen dat het vijf jaar zou duren in het perspectief van 3000 woningen die moeten worden geïsoleerd. Wanneer we van 12.000 woningen spreken heeft men mij cijfers gegeven bij BIAC van 15 tot 18 jaar. In die context kan u maar concentreren na verloop van tijd, nadat zeker in de ergst belaagde gebieden de isolatie is gebeurd en zeker niet nu. Nu is er geen enkele reden om plots te gaan concentreren op een bepaalde zone. Ik herhaal dat isolatie geen verbetering is voor de gezondheid. Immers, precies om in de zomer tegen de hitte en tegen de duisternis te kunnen ingaan is het nodig dat men goed kan slapen. Iedereen die wat afweet van gezondheid zal u bevestigen dat het in de zomer beter is te slapen met open ramen. Nu verplicht u de mensen met het raam toe te slapen.

U zegt dat de ombudsdienst een mobiel meetnet zal krijgen. Dat is op zich een positieve zaak, maar ik vermoed dat die mobiele geluidsmeters veel minder sterk zullen zijn dan die van BIAC; dat is een veel grotere infrastructuur. Ik heb begrepen dat die ombudsdienst maar 200.000 euro aan werkmiddelen zal krijgen. Daarmee kan men eigenlijk niet zoveel doen. Ik vraag mij trouwens af hoe daarmee verschillende personeelsleden zullen worden tewerkgesteld. Dat is mij helemaal niet duidelijk. Ik had overigens gevraagd hoeveel Nederlandstaligen en hoeveel Franstaligen er bij die ombudsdienst zouden komen.

Ik steun ook de visie van mevrouw Creyf, die zegt dat het risico en het lawaai best zo veel mogelijk worden gespreid. Wat de dagvluchten betreft, blijf ik mijn hart vasthouden. U hebt zelf in uw openingstoespraak gezegd dat we absoluut moeten vermijden over de dichtstbevolkte gebieden, Brussel dus, te vliegen. Alles zal dus toch weer op de rand rond Brussel worden geconcentreerd, wat voor ons onaanvaardbaar is.

Wat de ombudsdienst zelf betreft, zegt u dat u een aantal kandidaturen hebt gekregen waaruit u hebt gekozen. Hij was de meest bekwame, want hij moest technisch onderlegd zijn. Dat is allemaal juist, maar in dit land lopen toch nog wat meer mensen rond die interesse hebben voor de aeronautische problematiek. Als u de plaats had opengesteld, had u waarschijnlijk veel meer kandidaten gekregen die daarin waren geïnteresseerd. Nu hebt u iemand die talrijke processen heeft gevoerd samen met de PRL-burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe, de heer Vandenhaute. U heeft gekozen voor iemand die duidelijk van PRL-strekking is. Dat was ook het akkoord: er moest een politiek benoemde zijn die mooi naar het pijpen van bepaalde politici kon dansen en die zou voorkauwen wat bepaalde politici opleggen.

Ik zal het dossier in elk geval onderzoeken. U hebt gezegd dat we het mogen inkijken. Het gaat hoe dan ook in tegen uw koninklijk besluit. U zegt zelf dat de personeelsleden van de dienst geen lid mogen zijn, noch aangesloten zijn bij of enige band hebben met bedrijven, organismen, organisaties en instellingen die een luchthaven uitbaten of controleren, noch deel uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu. Die man stond aan het hoofd van een dergelijke actiegroep. Hij kan nu al ontslag hebben genomen, maar in de geest van uw eigen koninklijk besluit

3000 habitations ne seront pas terminés avant 5 ans. Pour un total de 12.000 habitations, il faudra donc de 15 à 18 ans. Rien ne permet de justifier la concentration des vols aussi longtemps que les maisons n'auront pas été isolées. L'isolation des maisons n'est d'ailleurs pas bénéfique pour la santé publique. Je présume que les sonomètres mobiles du service de médiation sont moins sensibles que ceux de BIAC. Avec des moyens de fonctionnement limités à 200.000 euros, on ne peut pas faire grand-chose. Comment, dans ces conditions, payer le personnel? J'avais aussi demandé à connaître la répartition entre néerlandophones et francophones. Ou le service ne compterait-il qu'un seul médiateur?

Les risques et les nuisances sonores devraient être déconcentrés. La concentration est inacceptable.

D'autres personnes en Belgique doivent s'intéresser au dossier de l'aéronautique. Si la ministre avait déclaré le poste vacant, les candidats auraient assurément été plus nombreux. Or, la ministre a nommé une personne qui, par le passé, a collaboré à tous les processus.

En outre, le médiateur est d'obédience PRL et doit se plier aux volontés de certains politiciens. J'examinerai en tout cas le dossier. Il est en contradiction avec l'arrêté royal.

La population doit être informée le plus tôt possible sur le programme d'isolation.

had hij nooit mogen worden aangesteld.

Ten slotte – en hier rond ik af – zegt u dat er een enig aanmeldpunt komt in verband met de juiste kaarten voor de woningen. Ook daar moet snel meer informatie over komen, want het kan toch niet zijn dat men beslist dat 12.000 woningen zullen moeten worden geïsoleerd, terwijl de inwoners van de betrokken gemeenten niet duidelijk weten om welke woningen het gaat. De bevolking moet zo snel mogelijk in kennis worden gesteld van wat u daar van plan bent.

01.06 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, naast de ombudsman beschikt de ombudsdienst over drie bijkomende personeelsleden waarvan twee voltijds zijn tewerkgesteld. Een medewerker staat in voor de externe communicatie van de ombudsdienst en een medewerker neemt de administratieve ondersteuning voor zijn rekening. Belgocontrol zal ook één dag per week een controleur aanstellen die de technische ondersteuning van de dienst zal verzorgen. Allemaal beschikken ze over een voldoende kennis van het Nederlands en het Frans om aan alle buurtbewoners te kunnen antwoorden.

01.06 **Isabelle Durant**, ministre: Outre le médiateur, il y a trois employés, dont deux à temps plein. L'un d'eux est responsable de la communication externe, l'autre de l'appui administratif. Belgocontrol désignera à raison d'un jour par semaine, un contrôleur chargé de l'appui technique. Tous les membres du personnel ont une connaissance satisfaisante des deux langues nationales.

01.07 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik zal u daar bijkomende schriftelijke vragen over stellen.

Zult u die vier personeelsleden en die controles betalen met 8 miljoen Belgische frank? 200.000 euro? Dat lijkt mij toch wel zeer weinig hoor.

01.07 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Je vais vous adresser des questions écrites supplémentaires. Comment pourrait-on payer quatre fonctionnaires avec 200.000 euros?

01.08 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, het bedrag is 270.000 euro.

01.08 **Isabelle Durant**, ministre: Il s'agit en fait de 270.000 euros.

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

01.09 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de heer Van Campenhout heeft mij gevraagd of hij zijn ene vraag voor mijn reeks vragen mag stellen. Ik heb het hem toegestaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Campenhout, in onze goedheid staan wij dat toe.

02 **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de diamanttransporten per vliegtuig" (nr. 7342)**

02 **Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les transports de diamants par avion" (n° 7342)**

02.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een korte vraag over de problematiek van de diamanttransporten per vliegtuig. U weet dat diamant zeer belangrijk is voor Antwerpen. Het is trouwens goed voor 7% van de Belgische uitvoer. De Antwerpse diamantairs kunnen echter niet meer terecht op Zaventem omdat veel luchtvaartmaatschappijen zoals u weet de veiligheidssituatie niet voldoende achten. Volgens veel maatschappijen wordt er niet voldoende geïnvesteerd in de

02.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Le commerce du diamant à Anvers revêt une importance majeure pour l'économie de la ville et du pays. Les diamantaires anversois ne peuvent toutefois provisoirement plus compter sur Zaventem pour leurs exportations,

veiligheid van de perimeter. De situatie is al langer gekend. Er wordt ook onderhandeld door BIAC en onder meer het ministerie van Binnenlandse Zaken over aanpassingen. Ik denk dus dat u wel op de hoogte bent van de situatie en het belang van nieuwe initiatieven. De situatie is ook vrij acuut geworden en zelfs zeer bedreigend voor de Antwerpse diamantsector.

Voorlopig kunnen de diamantairs nog via Deurne met KLM naar Amsterdam. Vanaf 1 juli zal KLM uit Antwerpen vertrekken, weliswaar om andere redenen. Dat betekent dat er geen oplossing voorhanden is om de waardetransporten vanuit Antwerpen te verzekeren. Nu al duurt het transport van diamanten vanuit Antwerpen naar New York al twee keer zo lang als vroeger en naar Italië duurt het intussen drie keer zo lang. Dit is dus een vrij acute en bedreigende situatie voor de concurrentiepositie van de Antwerpse diamant.

Ik heb deze vraag vorige week ook aan minister Daems gesteld die verantwoordelijk is voor BIAC. Ik stel ze nu aan u omdat u verantwoordelijk bent voor de investeringen in veiligheid en de veilige exploitatie van de luchthaven. Ik wou u dus vragen hoe ver de noodzakelijke aanpassingen van de luchthaven gevorderd zijn gezien 1 juli dichterbij komt.

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Van Campenhout, ik zal op basis van mijn bevoegdheden antwoorden wat de veiligheid betreft. Na de overvallen op de waardetransporten die de afgelopen jaren plaatsvonden op de luchthaven Brussel-Nationaal, liet ik vorig jaar drie audits uitvoeren over de beveiliging van deze luchthaven, respectievelijk door het lokaal veiligheidscomité, de luchtvaartinspectie en de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart of CEAC. Hoewel deze audits geen grote gebreken aan het licht brachten, werden aansluitend hierbij toch een reeks aanbevelingen geformuleerd, rekening houdend met het zeer belangrijk aantal waardetransporten dat op dat moment op Brussel-Nationaal plaatsvond. Deze aanbevelingen betroffen zowel infrastructuurwerken als de bijkomende inzet van menselijke middelen.

In overleg met de collega's Daems en Duquesne werd een actieplan voorgesteld ter verbetering van de beveiliging van de betrokken luchthaven dat op 19 juli 2001 aan de Ministerraad werd voorgelegd en vervolgens werd goedgekeurd. De gedetailleerde modaliteiten van dit actieplan zijn natuurlijk vertrouwelijk. Ik zal hier dus niet alle gegevens meedelen. Ze betreffen de verbetering van de toegangs- en veiligheidscontrole voor personen en wagens, de inrichting van een onafhankelijke kwaliteitscontrole door het bestuur van de luchtvaart en het afronden van de beveiligingsplannen.

De Association of European Airlines die tot een embargo opgeroepen had inzake waardetransporten trok dit embargo na een eigen audit in uit voldoening met de nieuwe maatregelen. Ze zeggen dus dat deze maatregelen goed en voldoende zijn.

Inmiddels worden de waardetransporten op de luchthaven van

dans la mesure où plusieurs compagnies aériennes jugent les garanties en matière de sécurité de l'aéroport national insuffisantes. Pour l'heure, les négociations avec BIAC et le ministère de l'Intérieur battent leur plein afin d'effectuer les adaptations nécessaires en matière de sécurité. Provisoirement, les diamantaires peuvent encore se rendre à Amsterdam sur les lignes de la KLM mais il n'existe en réalité aucune solution hermétique permettant d'assurer les transports de fonds depuis Anvers vers d'autres centres importants. De plus, ces difficultés doublent la durée d'un voyage vers, par exemple, New York. Quand les adaptations en matière de sécurité seront-elles apportées à Zaventem, pour que les transports de fonds puissent quitter Zaventem en toute sécurité?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Après une série d'attaques contre des transports de fonds à Zaventem ces dernières années, j'ai fait réaliser trois audits à propos de la situation en matière de sécurité au sein de l'aéroport. Bien que ces audits n'aient pas mis en lumière d'importantes lacunes, un ensemble de recommandations a été formulé, en ce qui concerne tant des travaux d'infrastructure que la mise en œuvre de moyens humains.

En concertation avec mes collègues, MM. Daems et Duquesne, un plan d'action additionnel a été mis en place afin de renforcer la surveillance de l'aéroport. Ce plan a été adopté en Conseil des ministres le 19 juin 2001. Il concerne essentiellement les contrôles d'accès et de sécurité pour les personnes et les véhicules, l'organisation d'un contrôle qualitatif indépendant par l'Administration de l'aéronautique et la finalisation des plans de sécurité déjà en cours.

Brussel-Nationaal voortgezet, zij het dat het aantal van deze transporten natuurlijk vanwege het faillissement van Sabena drastisch teruggelopen is.

Voor de specifieke overeengekomen taken van de NV BIAC en van de federale politie, inzonderheid wat de specifieke beveiliging van de waardetransporten betreft, moet ik u natuurlijk doorverwijzen naar mijn collega's. Conform de in de Ministerraad overeengekomen timing zal dit actieplan, dat op dit ogenblik reeds in belangrijke mate is uitgevoerd, in de loop van dit jaar volledig afgewerkt worden. Ik hoop dat het voor een betere beveiliging van de waardetransporten en vooral ook van de mensen die ermee werken zal zorgen. Ook hun veiligheid moet zo goed mogelijk gegarandeerd worden.

Sur la base de son propre audit, l'Association of European Airlines, satisfaite des nouvelles mesures, a levé son embargo sur les transports de fonds au départ de Zaventem. Depuis lors, les transports de fonds au départ de Zaventem ont repris, même si leur quantité a fortement diminué depuis la faillite de la Sabena. Actuellement, le plan d'action est déjà en grande partie mis en œuvre; les volets restants seront concrétisés au cours de 2002.

02.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de minister, ook minister Daems heeft gesteld dat de onderhandelingen nog volop gevoerd worden en dat ze binnenkort afgerond zouden worden. Hij zei dat de contactvergaderingen binnenkort zullen worden afgerond met het oog op het hernemen van het transport van waarden in het algemeen en diamant in het bijzonder.

02.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Lorsque je l'ai interrogé à ce propos, le ministre Daems a également déclaré que les réunions de contact relatives aux transports de fonds en général et aux transports de diamants en particulier, étaient encore en cours et sur le point d'aboutir.

02.04 Minister Isabelle Durant: Er zijn verschillende elementen, de beveiliging van de luchthaven en andere.

02.04 Isabelle Durant, ministre: La protection des aéroports est un des nombreux éléments de ce dossier.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 7307 van mevrouw Kristien Grauwels werd niet gesteld.

03 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de capaciteit aan zitplaatsen op de treinen naar de kust tijdens het toeristisch seizoen" (nr. 7326)

03 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la capacité, en places assises, des trains à destination de la côte pendant la saison touristique" (n° 7326)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag handelt over de capaciteit van de treinen naar de kust tijdens het toeristisch seizoen. Ik heb er u vorig jaar een schriftelijke vraag over gesteld. Wij stelden vast dat de treinen naar de kust – vooral vanuit Tongeren naar Knokke en Blankenberge – vorig jaar tijdens het toeristisch seizoen overbezet waren. Een van de elementen van antwoord was dat de NMBS de mogelijkheid bestudeerde om tijdens het weekend bepaalde ritten van de ICE te verdubbelen. Dat betekent dus een volledige trein van en naar Limburg en een volledige trein van en naar Luik. Heeft de NMBS die piste werkelijk bestudeerd? Immers, het toeristisch seizoen is weer begonnen. Tot welke besluiten is de spoorwegmaatschappij gekomen? Vanaf wanneer zal een versterking van het aanbod ingaan?

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): L'an passé, il s'est avéré qu'il y avait un problème évident de suroccupation des trains touristiques en partance pour la côte. Ce problème s'est surtout posé sur la ligne entre Tongres et Knokke-Blankenberge. La SNCB a promis d'étudier la possibilité de doubler certains voyages ICE pendant le week-end. Aujourd'hui que la saison touristique a recommencé, je me demande si la SNCB a tenu sa promesse et si la

capacité sera effectivement augmentée.

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw, op het ogenblik dat de toeristische treindienst 2002 werd bestudeerd, bestond er nog geen zekerheid over de beschikbaarheid van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6. De NMBS heeft ondertussen wel al een ontubbeling van de IC E Genk-Luik-Landen-kust tijdens het weekeinde bestudeerd, maar deze complexe studie is door de vooruitzichten van gebrek aan materieel nog niet volledig afgerond. Waarschijnlijk zal in een eerste fase worden geopteerd voor een ontubbeling van de IC E tussen Brussel en de kust, aangezien men op dit baanvak te kampen heeft met de grootste overbezettingen. Eventueel kan er dan in de toekomst, na een positieve evaluatie, worden overgestapt op een ontubbeling vanuit Limburg en Luik. De NMBS deed bijzondere inspanningen om iedereen zo vlot en comfortabel mogelijk aan zee te krijgen. Niet alleen reden vele treinen naar zee volgens de gewone dienstregeling maar met verhoogde capaciteit. Ook de rijperiodes van de gewone toeristentreinen werden verlengd ten opzichte van 2000. Bovenop dat alles reden er op de mooiste dagen nog een aantal extra treinen. De treinen op een aantal verbindingen van de basisdienst naar de kust zullen uiteraard met een grotere capaciteit rijden. Uiteraard zullen de toeristentreinen ook dit jaar weer worden ingezet.

Tijdens de weekends zullen dagelijks 72 treinen rijden tussen verschillende bestemmingen in het binnenland en Blankenberge, Knokke, Oostende en De Panne. Op feestdagen zullen dat er dagelijks zelfs 88 zijn. Bovendien volgt de NMBS de evolutie van het weer op de voet. Het is nu niet te voorzien wanneer volgens de weersvoorspellingen een grote drukte aan de kust wordt verwacht. De NMBS wil daarop inspelen door het opstellen van een mooiweerbuletin. Vorig jaar reden als gevolg daarvan en van de beslissingen van de centrale verkeersleiding in real time in juli en augustus 214 extra treinen.

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Au moment où le service touristique a été étudié pour cette année, il n'y avait encore aucune certitude quant à la possibilité de mettre en service les nouveaux trains à étage M6. La SNCB a déjà étudié entre-temps la possibilité de dédoubler la ligne IC E Genk/Liège-Landen-littoral pendant le week-end mais aucune décision n'a encore été prise. Dans un premier temps, on optera sans doute pour un dédoublement de la ligne Bruxelles-littoral parce que c'est sur cette ligne que la suroccupation se fait le plus sentir. Dans une phase ultérieure et après une évaluation positive, on pourra envisager un dédoublement à partir du Limbourg et de Liège. La SNCB augmente régulièrement la capacité de trains qui roulent suivant l'horaire ordinaire et, en comparaison de l'année dernière, les périodes de voyage des trains touristiques ordinaires sont allongées. Les jours de très beau temps, des trains supplémentaires sont mis en service régulièrement. Pendant le week-end, 72 trains rouleront quotidiennement entre différentes destinations dans l'intérieur du pays et entre les principales villes côtières. Les jours fériés, ce nombre sera même porté à 88. La SNCB suit aussi attentivement les prévisions météorologiques et prend en considération, avec souplesse, les périodes de beau temps. L'année dernière, cela a eu pour résultat qu'en juillet et en août, pas moins de 214 trains supplémentaires ont roulé!

03.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, dank u voor het zeer uitvoerige antwoord. Ik concludeer toch dat de NMBS wat zij vorig jaar heeft beloofd, deze zomer niet waarmaakt. Ik bedoel de ontubbeling en het inzetten van een volledige trein vanuit Limburg en een volledige trein van en naar Luik. Volgens mij heeft dit niets te maken met de problematiek van het al dan niet aanwezig zijn van dubbeldeksreinen of -toestellen. Hier had men beloofd om bijkomend gewoon materieel in te zetten. Blijkbaar is er daar ook een tekort aan.

03.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La SNCB ne réalise malheureusement pas ce qu'elle avait promis l'an dernier, à savoir le dédoublement et la mise en service d'un train supplémentaire complet à partir du Limbourg et de Liège. Cela n'a rien à voir avec un

Ik betreur dat men vanuit onze regio heel veel gepensioneerden en kinderen naar de kust stuurt op overvolle treinen en dat men er op een jaar tijd niet in slaagt dit probleem op te lossen, dit ondanks de inspanningen voor de rest van het land. Limburg en Luik blijven deze zomer met dezelfde problemen geconfronteerd.

manque de trains à étage. C'est lié à un manque de matériel normal. Cette année, les usagers du Limbourg et de Liège resteront confrontés aux mêmes problèmes de trains bondés en partance pour la côte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een meerjarenplan voor de vernieuwing van spoorwegstations" (nr. 7327)

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan pluriannuel de rénovation de gares ferroviaires" (n° 7327)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik verneem dat er bij de NMBS een meerjarenplan zou bestaan voor de vernieuwing en modernisering van de stations. Het plan zou zich enerzijds op een grondige modernisering van de hoofdstations richten en anderzijds op de renovatie van een twintigtal kleine stations per jaar. Kunt u dat bericht bevestigen? Hoeveel middelen zijn er in totaal voorzien voor de modernisering van de hoofdstations? Hoeveel is er voorzien voor de renovatie van de kleine stations? Is het mogelijk dat de commissie het plan als zodanig ter beschikking zou krijgen?

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il me revient que la SNCB aurait élaboré un plan pluriannuel de rénovation et de modernisation des gares ferroviaires. Ce plan concernerait plusieurs gares importantes et une vingtaine de petites gares par an. Cette information est-elle exacte? Dans l'affirmative, quels moyens seront-ils dégagés à cet effet? La commission pourra-t-elle prendre connaissance de ce plan?

04.02 Minister Isabelle Durant: Ik heb het plan hier bij mij en zal het aan het secretariaat overmaken. Dat is het plan van alle investeringen die voorzien zijn in de verschillende stations. Sedert kort heeft de NMBS de nadruk gelegd op de verbetering van het onthaal van de reizigers. Het door de overheid goedgekeurde investeringsplan 2001-2012 voorziet in deze rubriek een bedrag 612,4 miljoen euro. Dat is een heel belangrijk bedrag. Bovendien worden twee bedragen van 95,5 miljoen euro, voor de GEN in Brussel, en 20,6 miljoen euro, voor de aanvullende mobiliteit in Brussel, in het plan 2001-2012 opgenomen, voor investeringen voor de aanpassingen van stations en parkings naast de stations. De financiële middelen worden door de overheid gewaarborgd.

04.02 Isabelle Durant, ministre: Un tel plan existe effectivement. Je le ferai transmettre aux membres de la commission. Le plan d'investissement 2001-2012 approuvé par les pouvoirs publics prévoit un montant de 612,5 millions d'euros sous la rubrique "amélioration de l'accueil des voyageurs". Ce plan prévoit également deux montants complémentaires, à savoir 95,5 millions d'euros pour le RER bruxellois et 20,6 millions d'euros pour des investissements complémentaires en matière de mobilité à Bruxelles, axés sur l'aménagement des gares et des parkings voisins. Ces moyens financiers sont garantis par l'Etat. Le projet de contrat de gestion, qui fera prochainement l'objet de négociations, énonce, à ma demande, une série de normes concrètes auxquelles les gares et arrêts devront être conformes. Ces normes portent sur

Om de doeltreffendheid van projecten inzake tegemoetkoming aan de verwachtingen van de reizigers te garanderen, heb ik in het ontwerp van het beheerscontract waarover ik binnenkort zal onderhandelen, een reeks concrete normen opgenomen waaraan stations en haltes zullen moeten beantwoorden. Ik zal dit voorstellen aan de NMBS in het kader van deze onderhandelingen. Zo bijvoorbeeld kunnen de stations in categorieën worden ingedeeld volgens het aantal mensen enzovoort. Het zijn de normen die gerespecteerd moeten worden. Deze normen hebben te maken met toegankelijkheid, onthaal van alle categorieën van reizigers, comfort, dienst, informatie enzovoort. De investeringen in de stations zullen moeten worden afgestemd om te beantwoorden aan de voorschriften van het beheerscontract. De tabellen zijn beschikbaar om te kijken welke de verschillende betrokken stations zijn.

l'accessibilité, l'accueil des voyageurs, l'information aux voyageurs, etc. Les investissements dans les gares devront être alignés sur les prescriptions du contrat de gestion.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Dank u wel, mevrouw de minister. Mag ik misschien in dat verband, omdat u hier spreekt over het in categorieën opdelen van de stations, u het volgende vragen? Ik heb het al een aantal keren aangekaart, onder meer in de discussie van de beleidsnota. Op welke manieren pleegt men overleg met de gewesten in het kader van het structuurplan Vlaanderen rond die categorisering? Wij stellen immers vast dat bepaalde stedelijke centra in het structuurplan Vlaanderen een groter belang toebedeeld krijgen op termijn dan andere centra. Maar, door de bevoegdheidsverdeling van het spoor, dat nog altijd federaal is, houdt men daarmee weinig of geen rekening. Mag ik dat nog even onder uw aandacht brengen?

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Une concertation est-elle organisée, dans le cadre du *Structuurplan Vlaanderen*, avec la Région flamande en ce qui concerne la classification des gares ferroviaires flamandes?

04.04 Minister Isabelle Durant: Ik verzeker u dat deze normen alleen betrekking hebben op de federale bevoegdheid in het station, bijvoorbeeld omtrent hoeveel deuren en dergelijke er moeten zijn.

04.04 Isabelle Durant, ministre: Les normes n'ont trait qu'à la compétence fédérale en ce qui concerne les gares ferroviaires.

04.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, het belang van het station zelf moet uiteindelijk worden vertaald in het gebouw en de voorzieningen en de dienstverlening die daar aanwezig zijn. Daarom wou ik dat even aanstippen.

04.06 Minister Isabelle Durant: Dat zijn dus niet de normen waarover ik spreek. Daarop kunnen wij evenwel terugkomen.

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

05 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de budgetoverschrijdingen bij de bouw van HST-stations" (nr. 7328)

05 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les dépassements budgétaires relatifs à la construction des gares TGV" (n° 7328)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik heb een vraag in verband met een kranteninterview in Le Soir met de intussen erg bekende en beruchte directeur van het patrimonium van de NMBS, de heer Bourlard, die ook gedelegeerd bestuurder van Euro Liège TGV is. In een interview in Le Soir deelt hij mee dat de kostprijs voor de bouw van het HST-station in Luik op dit ogenblik met 20% is overschreden. Het zou gaan om een extra bedrag van 54 miljoen euro. Enkele dagen later lees ik in Trends al andere bedragen. Euro Liège TGV zou beweren dat de kosten van het project, opgestart als tegenhanger voor de modernisering van het Centraal Station in Antwerpen, op 350 miljoen euro worden geraamd, wat – naargelang de bron – 50% tot 250% hoger ligt dan de oorspronkelijke raming. De NMBS meldt dat in dat bedrag ook renovatiewerken in de buurt zouden zijn opgenomen die zowat 223 miljoen euro kosten. Een week later spreekt De Morgen over een bedrag van 285 miljoen euro.

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Selon plusieurs articles récemment publiés dans la presse francophone et néerlandophone, le coût de la construction de la gare TGV de Liège tel, qu'il avait été budgétisé, sera amplement dépassé. Selon la source, le coût dépasserait de 50 à 250 pour cent l'évaluation initiale.

Quel est le montant du dépassement réel du budget? Qui va payer la note? A quoi faut-il attribuer le supplément de coût?

Vertaald in oude Belgische franken spreken we over 11,5 miljard. Men wijst op een deficit van 600 miljoen. Naargelang de bron was het oorspronkelijk bedrag 4 miljard, een ander spreekt over 6,5 miljard en de kosten zouden naar 7,5 miljard zijn doorgegroeid. Goede bronnen bevestigen dat men naar een eindafrekening evolueert van 14 miljard.

In dat verband had ik graag de volgende informatie van de minister vernomen.

Welke budgetoverschrijdingen zijn er op dit ogenblik bij de bouw van het HST-station in Luik? Wat is daarvan de oorzaak? De pers vermeldt verschillende oorzaken. Met welke middelen wordt die budgetoverschrijding betaald?

Vermits men toch de gewoonte heeft gekweekt, vooral vanuit Waalse hoek, om die budgetten te vergelijken met de renovatiewerken aan het station in Antwerpen, zou ik ook graag willen weten hoeveel het oorspronkelijk budget voor de ombouw van de stations Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal bedroeg. Hoe groot is de uiteindelijke kostprijs van die projecten?

Op welke manier volgt u als bevoegd minister en hoofdaandeelhouder van de NMBS het goede verloop van de financiering van dergelijke projecten? Gebeurt dat alleen via de regeringscommissaris of beschikt u nog over andere middelen? Wat heeft die controle aan het licht gebracht? Op welke manier controleert de NMBS het goede verloop van de financiering van dergelijke projecten door haar dochteronderneming, de NV Euro Liège TGV, waarin de afgevaardigd bestuurder – de heer Schouppe – voorzitter is en de heer Bourlard gedelegeerd bestuurder. De heer Mathot zou ondervoorzitter zijn. Het bedrijf is en blijft een dochter van de NMBS en in dat opzicht had ik daarover graag uw mening gehoord.

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Brepoels, het huidig budget voor het station Luik – u weet dat er in Antwerpen en Luik ook andere spoorinfrastructuurwerken worden uitgevoerd – bedraagt 189 miljoen euro, inclusief de 54 miljoen waarnaar u in de vraag verwijst. De werken voor de parking en de commerciële ruimtes zullen later uitgebaat worden en door de NMBS worden geprefinancierd. Het totale budget is volledig opgenomen in het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

De ombouw van het station Brussel-Zuid voor de HST is grotendeels beëindigd. Bijkomende werken voor de modernisering van het gedeelte voor het binnenlands verkeer zijn gepland. De totale begroting is geraamd op 175 miljoen euro, inclusief de bouw van parkings en commerciële ruimtes.

De werken in Antwerpen-Centraal zijn volop in uitvoering en zijn ongeveer halverwege. Het project omvat een complex van infrastructuren die deel uitmaken van het groter geheel van de Noord-Zuid-verbinding. Het is moeilijk het bedrag voor het station zelf te bepalen. Het huidig budget voor het gedeelte ter hoogte van de perrons, de tunnel onder het stationsgebouw en het hele complex onder het Astridplein wordt geraamd op 308 miljoen euro. In 1994, ogenblik waarop het project nog niet volledig was uitgewerkt, werd het budget geraamd op 143 miljoen euro. Sindsdien zijn er talrijke

Y-a-t-il également une telle différence entre les coûts estimatifs et les coûts réels des gares de Bruxelles-Midi et d'Anvers-Central? Comment la ministre assure-t-elle le suivi du financement de ces projets? Comment la SNCB contrôle-t-elle le financement de projets exécutés par sa filiale SA Euro Liège TGV?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le budget actuel dégagé pour la gare de Liège, en ce qui concerne le TGV, est de 189 millions d'euros. Ce montant inclut les 54 millions en question. La SNCB préfinancera l'aménagement du parking et des espaces. Le budget total est intégré complètement dans le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB.

Les coûts de la transformation, presque terminée, de la gare de Bruxelles-Midi, pour le TGV, s'élèvent à 175 millions d'euros, ce montant tenant compte de la construction de parkings et d'espaces commerciaux. Les travaux effectués à Anvers sont à mi-parcours et s'inscrivent dans le cadre de la liaison Nord-Sud. Il est donc difficile de déterminer le montant affecté à la gare

aanvullingen uitgevoerd, onder meer tengevolge de stedenbouwkundige procedure en strengere veiligheidsmaatregelen in ondergrondse constructies.

Wat de controle van het gebruik van het geld voor de HST door middel van een transparantieverslag dat wordt opgesteld door het college van commissarissen-revisoren betreft, kan ik meedelen dat het verslag de vorderingen in de dossiers bevat en de naleving of niet-naleving van het budget per baanvaktype. Het verslag treedt echter niet in detail. Bovendien gaat het na of het geld in naleving van de wettelijke bepalingen wel degelijk heeft gediend voor de HST en niet voor iets anders. Uit dit verslag blijkt dat de wettelijke bepalingen inzake het gebruik van geld werden nageleefd. Wat de eigenlijke projecten betreft, zijn de beheersorganen van de NMBS verantwoordelijk voor de controle. Deze controle gebeurt door de eenheid "strategie en ontwikkeling", meer bepaald door de cel "grote werken" die belast is met de coördinatie van al de projecten.

proprement dite. Le budget actuel prévu pour la partie se trouvant à hauteur des quais, pour le tunnel, pour le bâtiment de la gare et pour l'ensemble du complexe situé en dessous de l'Astridplein est évalué à 308 millions d'euros alors qu'en 1994, ce budget était estimé à 143 millions d'euros. Le budget supplémentaire s'explique en partie par la prise de mesures de sécurité plus strictes pour les constructions souterraines.

Le contrôle de l'utilisation des fonds destinés au TGV est réalisé par le collège des commissaires-réviseurs qui présente un rapport de transparence. Il ressort de ce rapport que les dispositions légales concernant l'utilisation de fonds ont été respectées. Les projets proprement dits sont contrôlés par les organes de gestion de la SNCB, plus précisément par la cellule "grands travaux" de l'unité Stratégie et Développement.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, u hebt meegedeeld dat het budget voor het station Luik op 189 miljoen euro is geraamd, inclusief het extra bedrag van 54 miljoen euro. Men spreekt opnieuw van bijkomende werken te Luik. Welke voorzieningen treft men? Heeft de NMBS daar nog geen zicht op?

05.04 Minister Isabelle Durant: Neen. Euro Liège is een filiaal. Op dit ogenblik zijn geen andere cijfers beschikbaar dan deze die ik u gegeven heb inclusief de prefinanciering voor de parking en de commerciële ruimtes.

05.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Wie financiert de budgetoverschrijdingen?

05.06 Minister Isabelle Durant: Die zijn opgenomen in het investeringsplan 2001-2012.

05.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Door rechtstreekse inbreng van de NMBS in de NV?

05.08 Minister Isabelle Durant: Inderdaad.

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

06 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitkering van een vergoeding op studiekosten voor de bouw van HST-stations" (nr. 7329)

06 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'allocation de compensations pour les frais d'étude relatifs à la construction de gares TGV" (n° 7329)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over de studiekosten voor de bouw van de HST-stations, zegt ook de heer Bourlard, gedelegeerd bestuurder van de NMBS-dochter Euro Liège TGV, maar ook de voorzitter van de NMBS-dochter Euro Station, dat de NMBS aan beide maatschappijen een vergoeding stort van 13,5% voor de studies voor de bouw van die HST-stations.

Mevrouw de minister, klopt dat? Waarom wordt een dergelijk forfaitair bedrag gestort?

Leggen Euro Station en Euro Liège TGV bewijzen voor van onkosten die deze vergoeding moeten dekken? Moeten beide maatschappijen zich tegenover de NMBS verantwoorden voor de besteding van die vergoeding? Zo ja, hoe gebeurt dat? Indien neen, waarom niet?

Bent u van de controle op de hoogte? Hoe voert u de controle uit op de besteding en de verantwoording van die vergoeding?

06.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst een punt verduidelijken, teneinde de debatten op te helderen.

Binnen de bouwsector moeten twee opdrachten worden uitgevoerd: een architectuuropdracht en een engineeringopdracht. Die laatste opdracht bestaat in de evaluatie van de stabiliteit van een gebouw. Wanneer die twee opdrachten door hetzelfde bureau worden uitgevoerd, bedraagt het richtbarema volgens de Fabi-normen 12%. De financiering van Euro Liège TGV door de NMBS bedraagt 13,5%. De architect van het station Euro Liège voert dus ook de engineeringopdracht uit en int een vergoeding van 10,7%, die dus vergelijkbaar is met het Fabi-tarief. Die 10,7% worden dus afgehouden van de globale massa van 13,5% die ook moet toelaten andere lasten in verband met de opdracht Euro Liège te betalen. Daarmee geef ik dus een verduidelijking van de architectuurkosten, waarvan de opdrachten kunnen verschillen. Soms is er wat verwarring tussenbeide.

Ik wil eraan toevoegen dat de 13,5% die aan Euro Liège TGV en Euro Station worden betaald, ook slaan op de bewaking van de werken, waarvoor doorgaans een extra vergoeding nodig is. De overeenkomst voorziet erin dat de overeenkomst met 4,5% wordt verminderd als de bouwheer uiteindelijk de opvolging van de werken verzekert. Het tarief van 13,5% vloeit voort uit de normen van de architectensector.

Dat is een forfaitair bedrag om ervoor te zorgen dat de honoraria niet mee oplopen, zelfs wanneer het budget wordt overschreden. Die 13,5% is uiteraard niet forfaitair, maar wel de kosten van de werken waarop dat percentage wordt vastgelegd. Anders gezegd, de kosten worden bij het begin van de werken bepaald. Op die kosten wordt een vergoeding van 13,5% toegepast. Zo is het bedrag gekend van in het begin en heeft de architect er geen belang bij om duurdere werken uit te voeren om zo meer te verdienen.

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La SNCB verserait une indemnisation de l'ordre de 13,5% à Euro Liège TGV et à Euro Station pour les études réalisées préalablement à la construction des gares TGV.

Pourquoi a-t-on opté pour le versement d'un montant forfaitaire? Les sociétés en question doivent-elles justifier l'affectation de ces montants? Comment le contrôle éventuel est-il organisé?

06.02 Isabelle Durant, ministre: Un projet immobilier s'accompagne de deux marchés: il y a un volet architecture et un volet ingénierie. Lorsque ces deux marchés sont réalisés par le même bureau, le barème indicatif est de 12% selon les normes FABI. La SNCB paie 13,5% à Euro Liège TGV, ce qui est un pourcentage tout à fait courant dans le secteur. L'architecte a également été chargé de l'ingénierie pour la gare d'Euro Liège, et perçoit une indemnité de 10,7 pour cent, ce qui s'inscrit aussi dans la norme édictée par la FABI. Les 10,7% sont prélevés sur les 13,5% précités, le solde étant destiné à couvrir d'autres dépenses. A noter que les 13,5% doivent aussi servir au financement de la surveillance des travaux.

Si on a opté pour un montant forfaitaire, c'est pour éviter qu'il augmente au fur et à mesure de l'accroissement du budget. Il s'agit de 13,5% de la première estimation du coût des travaux. Si l'architecte décide ensuite de faire réaliser des travaux dépassant le budget initial, ses honoraires

Voor de controle kan ik hetzelfde antwoorden als op de vorige vraag. Het college van commissarissen-revisoren en transparantieverslagen maken die controle mogelijk.

n'augmenteront pas en conséquence. C'est le Collège des commissaires-réviseurs qui assure le contrôle de ces montants.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal uw antwoord zeker nog schriftelijk bestuderen, omdat die percentages het nogal technisch doen overkomen. Ik ken die percentages nog wel van vroeger, maar ik moet toch nog even controleren of ze kloppen.

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

07 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bouw van HST-stations" (nr. 7330)

07 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de gares TGV" (n° 7330)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb nog een vraag over Eurostation. De maatschappij die voor 100% in handen van de NMBS is, is verantwoordelijk voor de bouw van alle HST-stations, behalve dat van Luik. Voor het station van Luik heeft de NMBS een aparte maatschappij opgericht, Euro Liège TGV, waarvan zij 75% van de aandelen bezit. De gedelegeerd bestuurder van beide maatschappijen is de heer Bourlard die ook directeur is van de bedrijfseenheid Patrimonium van de NMBS.

Waarom is de bedrijfseenheid Patrimonium ook niet de bouwheer van de HST-stations? Waarom hebt u dit aan Eurostation toevertrouwd?

Waarom is Eurostation niet voor Luik verantwoordelijk? Waarom werd daarvoor een aparte dochtermaatschappij, Euro Liège TGV, opgericht?

Heeft Euro Liège TGV nog andere activiteiten dan de bouw van het HST-station in Luik? Zo ja, welke? Hoeveel procent van de totale omzet van Euro Liège TGV bedragen die andere activiteiten?

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La société Eurostation dépend à 100 % de la SNCB; elle est chargée de la construction de toutes les gares TGV, à l'exception de celle de Liège. Pour Liège, la SNCB a créé la société Euro Liège TGV, qu'elle détient à 75 %. Monsieur Bourlard est administrateur-délégué de ces deux sociétés et directeur de la division Patrimoine de la SNCB. Pourquoi la division Patrimoine n'est-elle pas le maître d'ouvrage des gares TGV? Pourquoi Eurostation n'est-elle pas chargée du projet de Liège? Les activités d'Euro Liège TGV dépassent-elles le cadre de la construction de la gare TGV de Liège?

07.02 Minister Isabelle Durant: Euro Liège TGV werd in oktober 1993 opgericht en Eurostation in 1992. In die tijd bestond de afdeling Patrimonium nog niet. De NMBS heeft beslist om gespecialiseerde studiebureaus op te richten om de dossiers sneller te laten opschieten en om de lokale actoren erbij te betrekken. In Luik verzekerde SRWT de coördinatie van het stedelijk vervoer en het voorstadvervoer. Dit soort van partnerschap werd vervolgens herhaald, bijvoorbeeld in Hasselt en Bergen waar partnerschapovereenkomsten werden afgesloten met plaatselijke actoren.

07.02 Isabelle Durant, ministre: Eurostation a été créée en 1992, Euro Liège TGV en 1993. À l'époque, la division Patrimoine n'existait pas encore. La SNCB a alors décidé de constituer des bureaux d'études spécialisés afin d'accélérer le traitement de ces dossiers et d'impliquer les acteurs locaux dans le projet.

Ik zei reeds dat Eurostation in 1992 werd opgericht. Eurostation houdt zich slechts bezig met het gebouw van het station. In Antwerpen wordt het spoorweggedeelte bijvoorbeeld uitgevoerd door Tuc Rail, terwijl dit in Leuven rechtstreeks door de afdeling Patrimonium wordt uitgevoerd. Omdat het project Euro Liège later

Eurostation est uniquement chargée de la construction de la gare. La création de la filiale s'explique par le fait que le projet Euro Liège TGV a été lancé plus

werd opgestart en gelet op het feit dat de NMBS hiervan een project wilde maken waarbij het gebouw en het spoorweggedeelte werden geïntegreerd en met het oog hierop reeds plaatselijke actoren rond de tafel wilde brengen, vond de NMBS het beter hiervoor een specifieke dochteronderneming op te richten. Deze dochteronderneming ontvangt budgetten die door de NMBS worden goedgekeurd en houdt zich niet bezig met het tekenen van overeenkomsten. Deze dochteronderneming beschikt over een budget dat per type van opdracht wordt toegekend en moet haar facturen naar de NMBS sturen waar zij worden gecontroleerd. Deze dochterondernemingen zijn dus gespecialiseerde studiebureaus, maar zijn niet voor budgettaire beslissingen bevoegd.

Uit de boekhouding van 2001 blijkt dat de omzet van Euro Liège TGV voor 100% bestaat uit activiteiten in het station Euro Liège TGV.

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, begrijp ik goed dat de NV Euro Liège TGV alleen een studiebureau is? Dat geloof ik niet.

07.04 Minister Isabelle Durant: Het is een gespecialiseerd bureau dat de hele coördinatie van het project in handen heeft.

07.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Zij hebben toch ook het volledige beheer en de besteding van de middelen?

07.06 Minister Isabelle Durant: Ja. Zij kunnen natuurlijk sommige taken in onderaanneming geven. Zij moeten wel hun facturen aan de NMBS zenden, want zij hebben geen mogelijkheid om de budgetten te wijzigen of te verhogen. Zij krijgen een budget en dat moeten zij inpassen in het kader van alle projecten en taken inzake bijvoorbeeld de parking, de commerciële ruimtes en de verbinding met de autosnelweg die in Luik wordt aangelegd.

07.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik begrijp dat de afdeling Patrimonium op dat ogenblik nog niet bestond, maar dat belet natuurlijk niet dat men op dit ogenblik terug zou proberen dat soort dochterondernemingen af te bouwen en te beperken. U zal het toch met mij eens zijn dat er veel minder doorzichtigheid mogelijk is op het ogenblik dat men met heel veel onderafdelingen en onderaannemers werkt. Dat lijkt mij op termijn een zaak die toch aangepakt moet worden om tot een grotere transparantie te komen.

07.08 Minister Isabelle Durant: Ik ga daarmee akkoord. Dat is een erfenis uit het verleden toen over de projecten "cas par cas" werd beslist. Ik hoop in de toekomst op een betere transparantie voor alle elementen wat de hernieuwing van de stations of andere elementen betreft, maar ik zeg niet dat er een slecht beheer was.

Ik hoop ook dat in de toekomst dit duidelijker wordt, ook voor de parlementsleden, om te begrijpen welke de budgettaire uitdagingen en specificiteiten zijn. Dat is voor de toekomst. De nieuwe raad van bestuur van de NMBS moet dat misschien beslissen, maar dat is nu de situatie op dit moment voor de verschillende projecten.

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

tard et que la SNCB souhaitait une solution intégrée, permettant de combiner la construction du bâtiment et les travaux spécifiques au chemin de fer.

Ces filiales sont des bureaux d'études spécialisés, mais elles ne sont pas compétentes pour les décisions budgétaires. La comptabilité de 2001 indique que le chiffre d'affaires de la société Euro Liège TGV repose uniquement sur les activités de la gare de Liège.

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La S.A. Euro Liège TGV n'est-elle donc qu'un bureau d'études?

07.06 Isabelle Durant, ministre: En effet. Le bureau peut bien entendu procéder à des activités de sous-traitance, mais il n'a aucune compétence en matière de budgets.

07.07 Frieda Brepoels (VU&ID): La division Patrimoine n'existait pas encore à ce moment. Il était donc logique de privilégier la création de filiales. Mais une suppression du système des filiales ne contribuerait-elle pas à une meilleure transparence?

07.08 Isabelle Durant, ministre: Très certainement. Ce système est un héritage du passé auquel le nouveau conseil d'administration de la SNCB devra peut-être mettre fin.

De **voorzitter**: De vraag nr. 7382 van de heer Karel Van Hoorebeke wordt naar een latere datum verschoven.

08 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sterke toename van het aantal bedrijfswagens" (nr. 7394)

08 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation sensible du nombre de véhicules de société" (n° 7394)

08.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn eerste vraag handelt over het toenemend aantal bedrijfswagens en de gevolgen ervan voor de problematiek van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Ik verwijs naar recente cijfers van FEBIAC, waarin wij leren dat in 2001 49% van de nieuw ingeschreven voertuigen bedrijfswagens waren. Daardoor is in vergelijking met 2000 een verdere toename met 5% waar te nemen. Mevrouw de minister van Ecolo, uiteraard heeft dat te maken met de vrij gunstige fiscale behandeling van de bedrijfswagen. Uiteraard heeft dat ook gevolgen voor de bereikbaarheidsproblematiek omdat het gaat om bedrijfswagens en zij dus per definitie vooral in ochtend- en avondspits van en naar het werk rijden. Op dat ogenblik is er dus vrij veel verkeer met een groot risico op verkeersonveiligheid en meer ongevallen. Vandaar dat ik enkele vragen over dit fenomeen heb.

08.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Quarante-neuf pour cent des véhicules nouvellement immatriculés en 2001 étaient des voitures de société. Il s'agit là d'une nouvelle augmentation de 5 pour cent par rapport à 2000 qui semble être liée au régime fiscal favorable dont bénéficient les voitures de société. Les files du matin et du soir ne cessent dès lors de s'allonger et le problème de la mobilité se pose de manière de plus en plus aiguë.

Vindt u dat de gunstige fiscale behandeling van bedrijfswagens verantwoord is, gezien de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid en de fileproblematiek? Hebt u als minister voorstellen om een andere fiscale behandeling van bedrijfswagens in te voeren? Zo ja, welke is dat? Gaat u in de bespreking over de hervorming van de vennootschapsbelasting deze Ecolo-inbreng invoeren?

La ministre estime-t-elle que le régime fiscal favorable des voitures de société se justifie? A-t-elle des propositions à faire pour modifier ce régime? Soulèvera-t-elle la question dans le cadre de la réforme de l'impôt des sociétés?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, het staat vast dat de toename van het aantal bedrijfswagens heel belangrijke afmetingen aanneemt en dat het fenomeen een negatieve weerslag heeft op de mobiliteit. De bediende die een bedrijfswagen krijgt en geen brandstofkost moet betalen, zal geneigd zijn de auto te gebruiken voor de geringste verplaatsing. Hij zal dus geen of heel weinig alternatieve vervoerwijzen gebruiken die beter passen bij duurzame ontwikkeling. Dat is de realiteit.

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'augmentation du nombre de voitures de société prend des proportions alarmantes et a une incidence négative sur la mobilité de par le fait que les employés qui n'ont pas à supporter de frais de carburant utilisent plus facilement la voiture et ne cherchent pas à se tourner vers d'autres moyens de transport. En effet, la hausse s'explique principalement par le régime fiscal favorable.

Het is ook duidelijk dat de stijging van het aantal bedrijfswagens voornamelijk kan worden verklaard met fiscale argumenten. In heel veel gevallen is het financieel voordeliger een bedrijfswagen te geven eerder dan een salarisverhoging, zowel vanuit het standpunt van de werkgever als de werknemer. De werkgever kan immers de brandstof- en financieringskost voor 100% aftrekken en de aankoopkost voor 75%. De werknemer van zijn kant wordt vaak slechts belast op een forfaitaire basis van 5.000 kilometer, een duidelijke onderschatting van de realiteit.

Lors de la discussion sur la réforme de l'impôt des personnes physiques en octobre 2000, j'ai proposé de réduire les possibilités de déduction des frais liés aux voitures de société, par exemple en passant de 100 à 90 pour cent en ce qui concerne les frais de carburant. Je déplore qu'il n'existe pas de consensus à ce sujet entre les partenaires du gouvernement.

Reeds tijdens de discussie over de hervorming van de personenbelasting in oktober 2000 heb ik voorgesteld om de aftrekmogelijkheden voor de kosten met betrekking tot bedrijfswagens te verminderen, bijvoorbeeld van 100% naar 90% voor de brandstofkosten. Wij moeten vaststellen dat over deze voorstellen geen consensus met alle regeringspartners werd

gevonden. Er werd dus niet geopteerd voor dit voorstel, wat ik betreurt. Ik zeg dat heel duidelijk. Ik ben er zeker van – ik vermeldde het al in de pers – dat dit voorstel zal terugkeren op een moment dat de situatie moeilijk zal worden. Op dat moment zal ik of zullen wij meer succes hebben met dit voorstel.

Il ne s'agissait en effet pas de faire payer le contribuable mais de changer son comportement par le biais de la fiscalité.

08.03 Jos Ansoms (CD&V): Een alternatieve meerderheid?

08.04 Minister Isabelle Durant: Het ging immers niet om een verhoging van de belasting, maar om een verplaatsing van de belastingdruk van het werk naar wat kan worden beschouwd als een overmatig autogebruik, dat negatieve gevolgen heeft, zowel voor het milieu als voor de mobiliteit en de veiligheid. Het is niet bedoeld om de mensen te laten betalen, maar om fiscale elementen te gebruiken om het gedrag van de mensen te proberen stimuleren. Deze voordelen in natura maken deel uit van het salaris. Dat was ook een argument. Hoe zullen de werkgevers dat surplus betalen als zij geen systemen meer hebben als wagens, restaurants en andere systemen waarbij zij aan hun werknemers een voordeel kunnen geven zonder de problematiek van de sociale lasten?

Dat is een probleem dat niet eenvoudig is, zelfs voor mij. Dat is duidelijk. Het is een van de middelen om te proberen het gedrag van een grote deel van de automobilisten te veranderen.

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Voor zover ik weet, ik ben uiteraard geen fiscalist, moet het wetsontwerp over de wijziging van de vennootschapsbelasting nog in het Parlement worden goedgekeurd. Het moet nog ingediend worden en dan eventueel goedgekeurd worden. Mag ik uit uw antwoord afleiden en uit de lichaamstaal van de voorzitter van deze commissie dat er dus nog altijd een kans bestaat dat vanuit de groene hoek uw voorstellen terug worden ingebracht, zij het nog bij het ontwerp? Want het is nog steeds niet ingediend en zolang het niet ingediend is, kan het nog gewijzigd worden, zij het bij de bespreking in de plenaire vergadering?

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Le projet de loi modifiant l'impôt des sociétés doit encore être déposé au Parlement et adopté. Puis-je déduire de votre réponse et de la gestuelle du président que les verts reviendront à la charge avec leurs propositions?

08.06 Minister Isabelle Durant: Ik ben minister en geen lid van het Parlement.

08.06 Isabelle Durant, ministre: Je suis ministre et non membre de ce Parlement.

08.07 Jos Ansoms (CD&V): Maar gaat u nog een poging doen voor het indienen van het ontwerp? Zal er op de Ministerraad nog iets kunnen worden gewijzigd aan het ontwerp?

08.07 Jos Ansoms (CD&V): Tenterez-vous encore de modifier le projet au Conseil des ministres?

08.08 Minister Isabelle Durant: Dat is een moeilijk standpunt van op deze plaats in het Parlement.

08.08 Isabelle Durant, ministre: Les discussions au sein du gouvernement sont clôturées.

08.09 Jos Ansoms (CD&V): Maar ik heb het over het ontwerp. Dus nog voor de indiening.

08.10 Minister Isabelle Durant: Het ontwerp is al ingediend.

08.11 Jos Ansoms (CD&V): Is het ingediend?

08.12 Minister Isabelle Durant: Nee, inderdaad, dat duurt nog enkele weken of maanden. U hebt gelijk.

08.13 Jos Ansoms (CD&V): Maar de discussie is binnen de regering afgesloten?

08.14 Minister Isabelle Durant: In het algemeen wel, ja.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van artikel 61bis van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met betrekking tot de drugcontroles" (nr. 7395)

09 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'article 61bis de la loi sur la police de la circulation en ce qui concerne les contrôles en matière de consommation de drogue" (n° 7395)

09.01 Jos Ansoms (CD&V): Dat is opnieuw een vraag die toch wel niet onbelangrijk is in verband met de drugscontrole in het verkeer, namelijk de uitvoering van artikel 61bis van de wet betreffende de politie van het wegverkeer. Dat artikel legt de principes vast van de drugstest. Wat zegt dat artikel? Eerst dient er dus een gestandaardiseerde testbatterij te worden gebruikt die de bevoegde agenten duidelijke indicaties moeten geven van rijden onder invloed van andere stoffen dan alcohol. Als deze test uitwijst dat er inderdaad uiterlijke tekenen zijn, volgt de afname van een urinemonster waarbij de bevoegde agenten de materiële organisatie op zich moeten nemen en voorzorgen moeten nemen betreffende discretie en hygiëne, met het oog op het privé-leven en de persoonlijke levenssfeer.

09.01 Jos Ansoms (CD&V): Aux termes de l'article 61bis de la loi sur la circulation routière, il n'est procédé à un prélèvement d'urine que dans les cas où une batterie standardisée de tests a établi qu'un conducteur a pris le volant en étant sous l'influence d'autres substances que l'alcool. Les agents compétents doivent prélever un échantillon d'urine dans le respect de normes en matière de discrétion et d'hygiène.

Graag vernam ik van de minister waaruit precies de gestandaardiseerde testbatterij bestaat en op welke concrete wijze de afname van het urinemonster moet gebeuren. Is hieromtrent reeds een koninklijk besluit, een ministerieel besluit, of een omzendbrief gemaakt? Zoniet, is het dan niet dringend noodzakelijk om zulke uitvoeringsbesluiten te nemen om te voorkomen dat de geldigheid van de tests bij gebrek aan concrete omschrijvingen in een uitvoeringsbesluit juridisch wordt betwist? Ik verwijs naar vrij recente uitspraken van advocaten, want het is dus nodig dat u daar paal en perk aan stelt. Ik denk ook, gezien de uitspraken van deze regering dat er enerzijds misschien een gedoogbeleid komt ten aanzien van drugs, maar dat anderzijds een zerotolerantie van drugs in het verkeer wordt gehanteerd, zodat u toch over het instrumentarium moet beschikken om dat ook te controleren en afdwingbaar te maken.

En quoi consiste cette batterie de tests standardisée? Un arrêté royal organisant la mise en œuvre concrète du prélèvement d'un échantillon d'urine a-t-il déjà été pris, et ce, afin d'éviter la contestation par des avocats de la validité des tests? Un gouvernement préconisant la tolérance zéro en matière de drogues dans la circulation routière doit disposer d'instruments de contrôle contraignants.

09.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de toepassing en de uitvoering van de bepalingen over het rijden onder invloed van andere stoffen dan alcohol in de wegverkeerswet ingevoegd bij de wet van maart 1999, maken het onderwerp uit van twee rondzendbrieven van het college van procureurs-generaal, te weten rondzendbrief COL 14/2000 en rondzendbrief COL 15/2000. De wegverkeerswet stelt in artikel 61 bis paragraaf 2.1 dat de gestandaardiseerde testbatterij tot doel heeft en ik citeer: "het vaststellen van uiterlijke tekenen van vermoeden van invloed van een van de bij de wet bepaalde stoffen op de rijvaardigheid".

09.02 Isabelle Durant, ministre: Il existe deux circulaires, la 14/2000 et la 15/2000. La batterie de tests comporte deux parties. Les agents se fondent d'une part sur les signes physiques, les yeux, l'élocution, la démarche; d'autre part, ils soumettent le conducteur à des tests qui divisent l'attention, en les faisant par exemple marcher à cloche-pied, tourner sur une ligne, rapprocher les doigts du

Het in dit Parlement ingediende wetsontwerp van november 1998

bevatte in het wetenschappelijk rapport dat er integraal deel van uitmaakte reeds inlichtingen over wat zo een gestandaardiseerde testbatterij kon inhouden. Zowel de COL 14 als de COL 15 hebben een passage over de gestandaardiseerde testbatterij. Daarbij voorziet de COL 15, gericht aan de politiediensten, in een model van eenvormig proces-verbaal waarvan de gestandaardiseerde testbatterij en het resultaat deel uitmaken.

De gestandaardiseerde testbatterij wordt bij de toepassing als een geheel bekeken. Zij bestaat uit twee onderdelen: een deel lichamelijke tekenen, met name ogen, gezicht, gedrag, spraak, gang en een deel aandachtsverdelende testen, met name de Romberg-test, op één been staan, stappen, draaien op een lijn, vingers naar de neus. De bevoegde agent moet aankruisen wat wordt waargenomen. Er wordt aangenomen dat er een vermoeden van invloed is op de rijvaardigheid wanneer twee of meer parameters werden aangekruist waarvan tenminste één in het gedeelte "lichamelijke tekenen" en één in het gedeelte "aandachtsverdelende testen".

Ik kan ook hier verwijzen naar het indertijd ingediende wetsontwerp en in het bijzonder naar de memorie van toelichting die hieromtrent reeds enige duiding geeft. De COL 15, gericht aan de politiediensten, snijdt dit aan en werkt dit verder uit in de rubriek 2.4.2 "Nemen van een urinemonster" met randnummer 29 en 31. Men mag ook niet vergeten dat de politiediensten reeds door andere wetgeving vertrouwd zijn met de problematiek van de eerbied voor het privé-leven en de persoonlijke levenssfeer. Dit is hen in principe niet vreemd. Voor meer details verwijs ik naar de rondzendbrief zelf.

Ten slotte heeft op dinsdag 28 mei 2002, zeer recent dus, het BIVV een studiedag gehouden over de toepassing van voornoemde wet van maart 1999. Op die studiedag waaraan vooral politiemensen en magistraten hebben deelgenomen, werd geen enkel signaal of aanduiding gegeven in de richting van de vrees waarover u hebt gesproken, met name mogelijke betwistingen inzake de gestandaardiseerde testbatterij of bijvoorbeeld inzake het respect voor het privé-leven en de persoonlijke levenssfeer bij het afnemen van het urinemonster.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de normering van veiligheidsuitrustingen voor fietsen" (nr. 7396)

10 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la standardisation des équipements de sécurité sur les vélos" (n° 7396)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de regering keurde de verplichting van het hoefijzerslot goed in het kader van de preventie van fietsdiefstallen.

Oorspronkelijk was het blijkbaar de bedoeling van de regering om de verplichting van het bezit van een hoefijzerslot in te schrijven in het verkeersreglement, met als gevolg dat de fietsers die het niet hadden een verkeersboete riskeerden. Vandaar de furieuze reactie van de fietsersbond. Volgens een bericht van de fietsersbond zou de regering die piste evenwel hebben verlaten en u toonde aan,

nez etc. Les agents inscrivent leurs observations sur une liste de contrôle. Si deux paramètres ou plus ont été cochés, dont au moins un dans chaque partie du test, on considère que l'aptitude à la conduite est influencée.

La circulaire 15/2000 traite des circonstances dans lesquelles il y a lieu de prélever un échantillon d'urine. Les policiers sont parfaitement informés, par le biais d'une autre législation, des principes du respect de la vie privée.

Lors de la journée d'étude récemment organisée par l'IBSR sur l'application de cette disposition et destinée aux policiers et aux magistrats, aucun élément justifiant les craintes que vous évoquez n'a été mis en avant.

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Le *Fietserbond* (la fédération cycliste) avait accueilli avec colère l'intention du gouvernement de rendre obligatoire, sous peine d'amende, un dispositif antivol en fer à cheval. Il semble que ce projet ait aujourd'hui été abandonné. Si cette obligation n'est pas inscrite dans le Code de

mevrouw de minister, dat dit bericht inderdaad juist is. Dat was mijn eerste vraag.

Voorts had ik graag vernomen wat de stand is van het dossier van het hoefijzerslot als dusdanig. Indien die verplichting niet wordt opgenomen in het verkeersreglement, hoe zal de zaak dan worden geregeld? Zal er een koninklijk besluit verschijnen en zo ja, tegen wanneer kan het worden verwacht?

Ten slotte wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om een paar vragen te stellen over het fietslicht, aangezien de zichtbaarheid van de fietser een aanslepend probleem wordt, zowel voor de fietsers als voor de automobilisten.

In dat verband verschijnen heel wat nieuwe modellen en technieken op de markt, in welk verband de fietsersbond evenwel veel klachten formuleerde. Immers, sommige ijverige politiemensen aanvaarden alleen de traditionele fietsverlichting en stellen processen-verbaal op voor de fietsers van wie de fiets is uitgerust met van die nieuwe flikkerende lichten.

Mevrouw de minister, is het mogelijk hiermee korte metten te maken en de fietsenfabrikanten te verplichten om degelijk standaardmateriaal af te leveren?

Wordt eraan gedacht om verplichte kwaliteitsnormen op te stellen voor de fietsverlichting, ten behoeve van de verkeersveiligheid van de fietser? In bevestigend geval, wordt er reeds aan gewerkt en wanneer mogen in dat verband resultaten worden verwacht? In ontkennend geval, meent u dan niet dat het werk dringend moet worden aangevat en dat er degelijke normen moeten worden opgesteld voor alle nieuwe soorten van fietsverlichting?

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, wat het fietsslot betreft werd in de Ministerraad beslist om de verplichting om de fietsen uit te rusten met een hoefijzerslot, niet goed te keuren. Het ging om een voorstel van mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken en van het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid. Het doel situeerde zich vooral op het vlak van het antidiefstalbeleid – en ik begrijp de doelstelling perfect – maar dit heeft niets te maken met verkeersveiligheid.

Hoe dan ook, de verplichting om de fiets uit te rusten met een hoefijzerslot werd niet goedgekeurd omdat dit volgens ons niet de beste oplossing was om de fiets te promoten.

Aangezien in het verkeer geen onderscheid kan worden gemaakt tussen nieuwe en oude fietsen, zou de verplichting ook op oude fietsen van toepassing zijn. Dit stuitte op een aantal praktische bezwaren, waardoor de regeling door de Ministerraad werd afgevoerd.

Van een verplichting is aldus geen sprake meer en de minister van Binnenlandse Zaken beraadt zich over de wijze waarop de installatie en het gebruik van goede fietssloten kan worden aangemoedigd. Wij kozen voor de piste van de aanmoediging.

Wat de verlichting betreft kan ik u verzekeren dat de ergernis over

la route, comment va-t-on régler la question?

Le *Fietserbond* a formulé de nombreuses plaintes à propos des nouveaux types d'éclairage pour vélo qui sont proposés à la vente. Certains agents de police n'acceptent que l'éclairage traditionnel et dressent des PV aux cyclistes qui utilisent les nouveaux feux clignotants. Peut-on contraindre les fabricants de vélos de produire du matériel standard adéquat? Prépare-t-on des normes de qualité obligatoires visant à garantir la sécurité du cycliste?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'obligation d'équiper le vélo d'un dispositif antivol en fer à cheval n'a pas été approuvée par le Conseil des ministres car, à nos yeux, elle ne représentait pas la meilleure manière de promouvoir le cyclisme. Le ministre de l'Intérieur s'interroge sur la manière dont on pourrait encourager l'utilisation de cet antivol.

En ce qui concerne l'éclairage des vélos, la fédération européenne des fabricants de vélo met la dernière main à une norme technique européenne en la matière. Elle demandera à la Commission d'élaborer une directive contraignante sur la base de cette norme. En attendant, je conseille au consommateur de s'adresser aux commerçants spécialisés et de suivre les

niet-functionerende fietsverlichting zeker zo groot is bij fietsers als bij automobilisten. De kwaliteit van de verlichtingssystemen laat inderdaad in veel gevallen sterk te wensen over. Fietsverlichting op batterijen biedt hiervoor gedeeltelijk een oplossing.

conseils des vendeurs de vélos.

De Europese federale van fietsfabrikanten legt de laatste hand aan een Europese technische norm voor fietsen. Met deze Europese norm zal men naar de Europese Commissie stappen, om op basis hiervan te vragen om een dwingende richtlijn op te stellen.

De Belgische en de Europese markt van fietsen en fietsonderdelen betreft producten uit de hele wereld, met een groot aandeel uit Aziatische landen. Pas als Europa zich sterk maakt kan de kwaliteit van deze producten worden gewaarborgd, maar in afwachting van een Europese regeling kan ik de consument slechts aanraden zoveel mogelijk beroep te doen op de vakhandel en de adviezen van fietsenhandelaars steeds op te volgen. Het is op dat vlak dat de zaken moeten worden gestimuleerd.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, de regering liet aan de bevolking in haar welbekende stijl weten dat het hoofijzerslot zal worden verplicht.

Heel wat jongeren en ouders van jongeren hebben hiernaar gehandeld. Immers, wanneer iets in de media wordt gelanceerd, dan is het er voor veel mensen ook.

Mevrouw de minister, mag ik u vragen thans met dezelfde voortvarendheid en dezelfde inspanningen ten aanzien van de bevolking te willen communiceren dat het hoofijzerslot niet wordt verplicht? Ik heb daar in de media nog nooit iets van gehoord. Vandaar trouwens mijn vraag of het inderdaad zal worden verplicht.

Naar aanleiding van een vraag gesteld om 19.30 uur, waarbij het grote publiek gelukkig nog aanwezig is, vernemen wij dat het hoofijzerslot helemaal niet verplicht zal worden. Is het dan niet tijd dat u dat laat weten aan alle bezitters van een fiets en alle personen die zinnens zijn een fiets te kopen? Dat zou toch getuigen van elementaire beleefdheid en eerlijkheid ten aanzien van de consument.

U zei wel dat de minister van Binnenlandse Zaken nadenkt over mogelijke alternatieven, maar hem kennende zal dat nog een tijdje duren. Het lijkt mij dus wenselijk aan het grote publiek te laten weten dat er geen verplichting komt van het hoofijzerslot, in tegenstelling tot wat de regering destijds communiceerde, met name dat er een verplichting zou komen voor het hoofijzerslot.

Voorts, meen ik dat het beter is om te wachten naar Europese richtlijnen. Ik hoop alleen maar dat u dan in de mate van het mogelijk druk zult uitoefenen op de Europese besluitvorming die niet al te snel verloopt, opdat er duidelijk Europese richtlijnen worden uitgevaardigd omtrent de fietsverlichting. Dit is werkelijk een dringende zaak want er verschijnt te veel rommel op de markt en er heerst te veel onduidelijkheid. Bovendien heeft deze aangelegenheid gevolgen op het handhavingsbeleid. Ik ontving ook klachten van fietsers die te goeder trouw hun fiets uitrustten, maar dan door een te strenge politieagent worden tegengehouden en een proces-verbaal krijgen

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Puis-je inviter la ministre à faire savoir aussi prestement qu'elle avait annoncé l'obligation du cadenas fixe, dont de nombreuses personnes ont entre temps fait l'acquisition, qu'il n'est nullement question d'imposer une telle obligation? Sans doute faudra-t-il encore attendre un certain temps les formules de rechange du ministre de l'Intérieur.

Le processus décisionnel au niveau européen n'est pas très rapide. J'espère que la ministre exercera des pressions pour que l'éclairage des bicyclettes fasse l'objet de directives claires, du point de vue de la sécurité du cycliste comme de celui de l'application du règlement de la circulation.

omdat hun uitrusting niet beantwoordt aan de voor de politieagent geldende normen inzake fietsverlichting. Het is aldus dringend dat terzake duidelijkheid komt.

Aangezien het hier gaat om een wereldmarkt heeft het weinig zin om alleen in België normen vast te leggen. Ik ben het met u eens, mevrouw de minister, dat dit op Europees vlak moet gebeuren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dienst voor het inspecteren van de verkeerstekens" (nr. 7397)

11 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le service d'inspection des panneaux de signalisation" (n° 7397)

11.01 Jos Ansoms (CD&V) Ik heb het niet gecheckt maar ben er vrijwel zeker van dat in 1966 een CVP'er minister van Verkeer was. De dienst is opgericht. Vraag is wat er intussen van die dienst is geworden. In de mate dat de regering meer gaat handhaven en meer controles uitvoeren zal de burger zich meer gecontroleerd voelen en kritischer staan ten aanzien van de kwaliteit van de infrastructuur.

(...): Als de dienst reeds in 1966 is opgericht, zal hij toch zeker al operationeel zijn.

11.01 Jos Ansoms (VU&ID): Je pense qu'en 1969, c'était un CVP qui était ministre des Communications. Ce service a été créé. Qu'est-il devenu? Au fur et à mesure que le citoyen est davantage contrôlé, il est plus critique vis-à-vis de la qualité des infrastructures. Quand les contrôles sont plus sévères, les usagers font plus d'observations sur la qualité de la signalisation routière.

11.02 Jos Ansoms (CD&V): Ik weet het niet. Dat zullen wij dadelijk vernemen. Hij is misschien operationeel geweest maar is het niet meer.

11.03 Minister Isabelle Durant: Vanaf 1999 is de dienst niet meer operationeel.

11.04 Jos Ansoms (CD&V): De laatste CVP-minister van verkeer was Jean-Luc Dehaene. Men kan teruggaan tot 1991.

11.05 Minister Isabelle Durant: Ok.

11.06 Jos Ansoms (CD&V): Alle gekheid op een stokje, het is niet onbelangrijk. Als de handhaving strenger zal zijn en men meer processen-verbaal zal opstellen, zal de burger zich terecht afvragen of de signalisatie wel in orde is. Iedereen weet dat er heel wat te zeggen valt over de kwaliteit van de verkeerssignalisatie in ons land.

Mevrouw de minister, ik wens een aantal concrete vragen te stellen. Bestaat deze dienst nog? Hoeveel personeelsleden zijn er tewerkgesteld? Wat doen ze? Controleren ze de verkeerstekens? Zo ja, hoeveel tijd besteden ze aan de inspectie van de verkeerstekens die her en der geplaatst worden? Hoeveel maal werd in de loop van deze legislatuur artikel 19 van de wet betreffende de politie op het wegverkeer toegepast? Dat betekent dat de minister kan optreden in de plaats van de wegbeheerder en op zijn kosten kan ingrijpen. Kunt u optreden op basis van artikel 19 als een gemeentebestuur

11.06 Jos Ansoms (CD&V): Ce service existe-t-il encore? Combien de membres du personnel y travaillent? Contrôlent-ils la signalisation? Combien de temps y consacrent-ils? Combien de fois, au cours de cette législature, l'article 19 de la loi sur la police de la circulation routière a-t-il été appliqué? La ministre peut-elle prendre des mesures sur la base de cet article si l'administration communale place des signaux erronés ou si le ministre Stevaert fait placer des

verkeerde verkeerstekens plaatst of als minister Stevaert verkeerde tekens laat plaatsen? Hebt u dat reeds gedaan? Hebben de inspecteurs van de inspectiedienst eveneens de bevoegdheid om aannemers van wegenwerken te controleren op de naleving van de regels inzake signalisatie bij wegenwerken? Gelet op het hoge aantal dramatische ongevallen die plaatsvinden bij wegenwerken ten gevolge van te hoge snelheid maar ook door slechte signalisatie is dit, mijns inziens, geen onbelangrijke vraag. Wordt er controle uitgeoefend en op welke manier? Ik vrees dat de dienst dunbemand is. Welke initiatieven zult u nemen om de dienst te herwaarderen of hebt u een ander voorstel?

11.07 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, de inspectiedienst voor de verkeerstekens bestaat nog altijd en telt 8 voltijdse personeelsleden.

11.08 **Jos Ansoms** (CD&V): Voor heel België?

11.09 Minister **Isabelle Durant**: Ja, 8 personeelsleden van niveau 2. Hun opdracht bestaat enerzijds, uit algemene inspectie van de verkeerstekens zoals de wet het bepaalt en anderzijds, uit onderzoek van de aanvullende reglementen die worden genomen door de gemeenteraden. Deze ambtenaren komen vaak tussenbeide op verzoek van de plaatselijke administratieve en/of politieke autoriteiten om de aanvullende reglementering samen voor te bereiden en te coördineren. Tot slot geven ze eveneens antwoord op vragen van privé-personen. De 4 Franstalige ambtenaren hebben zopas een cursus mobiliteitsadvies gevolgd die werd ingericht door het Waals Gewest.

Wat artikel 19 betreft, kan ik meedelen dat artikel 19 in deze regeerperiode niet werd toegepast.

Wat de vierde vraag betreft, luidt het antwoord in principe ja. Het gaat om verkeerstekens. Het kleine aantal ambtenaren maakt een systematische actie op dit vlak onmogelijk. Acht personen is niet veel. In het licht van de Copernicus-hervorming zullen de nieuwe voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer en zijn toekomstig directiecomité er nauwlettend op toezien dat deze dienst positief evolueert.

Zo kan ik u bevestigen dat ik op de dienst van de wegbrigadiers, die onder meer de vrachtwagens controleren, personeel met veel moed en energie heb gevonden. Sinds drie jaar hebben wij de dienst laten heropleven, met een verhoging van de prestaties met 10% als gevolg. In sommige diensten werken personen die weliswaar bekwaam zijn, maar die niet veel steun ontvangen. Ik denk dat het hier ook het geval was. Ik hoop dat het nieuwe directiecomité die dienst kan laten evolueren in positieve zin.

Ik wil de bal niet in het andere kamp leggen, maar voor de wegenwerken en de signalisatie van werken bestaat er toch steeds een contract tussen de wegbeheerder en het bedrijf dat de werken uitvoert. Het contract bepaalt ook dat het bedrijf signalisatie moet plaatsen. Dikwijls moet de wegbeheerder de uitvoering van dat

signaux erronés? Est-ce déjà arrivé? Les inspecteurs du service d'inspection peuvent-ils contrôler des entrepreneurs de travaux de voirie? C'est important en raison du nombre élevé d'accidents lors de travaux. Quelles initiatives la ministre prendra-t-elle pour revaloriser ce service?

11.07 **Isabelle Durant**, ministre: Le service d'inspection existe encore mais ne compte que huit membres du personnel à temps plein.

11.08 **Jos Ansoms** (CD&V): Pour toute la Belgique?

11.09 **Isabelle Durant**, ministre: Oui. Ils sont chargés de l'inspection générale de la signalisation et d'examiner les règlements complémentaires des communes. Ils répondent aussi aux questions de particuliers.

L'article 19 n'a pas été appliqué au cours de l'actuelle législature.

La réponse à la quatrième question est en principe oui mais huit inspecteurs ne peuvent effectuer de contrôles systématiques.

Le nouveau président du service public fédéral Mobilité et Transports veillera, en collaboration avec son comité de direction, à ce que ce service évolue dans le bon sens.

Il y a trois ans, nous avons ainsi réactivé le service des brigadiers de la route: les prestations ont augmenté de dix pour cent. Il faut veiller à aider suffisamment le personnel d'un tel service.

Pour les travaux routiers, il existe un contrat entre le gestionnaire des voiries et l'entrepreneur en charge des travaux qui impose à l'entrepreneur de mettre en place

contract met betrekking tot de signalisatie garanderen. Misschien moet hij de signalisatie ook controleren, vooral op de werken. We weten immers dat met signalisatie voor tijdelijke werken veel meer problemen kunnen rijzen dan met de signalisatie in het algemeen. De wegbeheerder moet dus ook worden herinnerd aan zijn verantwoordelijkheid inzake het respecteren van de contractuele verplichtingen. Bij wegenwerken kunnen immers meer ongevallen en verkeersproblemen voorkomen dan anders.

11.10 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik denk dat u het ermee eens bent dat in de zaak dringend iets moet veranderen. Het is hallucinant dat voor heel België er acht ambtenaren van niveau 2 zijn, vier Franstaligen en vier Nederlandstaligen. Zij komen niet tot de inspectie, want daarvoor hebben ze tijd niet. Zij hebben al hun tijd nodig voor het mee opstellen, het adviseren en het controleren van de politiereglementen, die door 580 steden en gemeenten worden gemaakt, een aantal per maand. Daarmee moeten zij fulltime aan hun bureau bezig zijn. Af en toe mogen zij, op uitnodiging, ter plaatse advies geven hoe men best iets doet.

De conclusie is dat in ons land door een gespecialiseerde dienst die daarvoor in 1966 is opgericht, geen inspectie wordt gedaan op de kwaliteit of de juistheid van de verkeerstekens. Wij weten dat ons land bijna onderaan bengelt inzake de kwaliteit van de verkeerssignalisatie; dat ziet u zelf wanneer u in het buitenland op reis bent. Niet in Griekenland of in Portugal, maar in Nederland, in Duitsland of in Frankrijk is de signalisatie veel beter en duidelijker. Bij ons is het veel slechter; daarover is iedereen het eens. Bij ons bestaat daarvoor geen inspectie, dat is de conclusie.

In uw antwoord op mijn slotvraag zegt u dat u hoopt dat in de toekomst de dienst zal worden opgewaardeerd. Het kan toch niet dat een minister van Verkeer, die voor dat punt van het verkeersbeleid verantwoordelijk is, hoopt dat het beter wordt. Neen, u moet ervoor zorgen dat het beter wordt. U moet tijdens de onderhandelingen bij de regering, wanneer het over het geld gaat, op tafel slaan en zeggen dat u zoveel euro meer wenst om zoveel inspecteurs aan te werven. Dat moet u doen; u moet niet zitten hopen. Wij kunnen hopen.

Sedert drie jaar hoopt deze commissie op van alles. Inzake verkeersveiligheid kan de voorzitter blijven hopen dat er van alles verandert maar ik ben van mening dat u daar ook effectief moet voor zorgen. Ik vind dus niet dat de bevoegde minister kan zeggen dat zij hoopt dat er een opwaardering komt. Met veel aandrang vraag ik u om die dienst op een ernstige manier uit te bouwen en daar inspanningen voor te doen. U hoeft nog maar rond u te kijken om vast te stellen wat de kwaliteit van de verkeersveiligheid is.

11.11 Minister Isabelle Durant: Betreffende de herwaardering geef ik u het voorbeeld aan van de controleurs van de wegen. Dit is een kwestie van het aantal want acht personen dat is natuurlijk niet genoeg. Vele elementen komen van de herwaardering zelfs met beperkte middelen. Indien ze met tien of twintig personen waren dan zou dat al veel meer werkbaar zijn. Maar dit is voor een systematische controle op het terrein een zeer moeilijke zaak. Herwaardering is niet alleen een kwestie van begroting maar het is ook een kwestie van erkenning en een betere taakverdeling voor de werknemers en dit geldt ook voor de wegenwerkers. Zonder een

la signalisation. Le gestionnaire de voirie devrait peut-être exercer un contrôle plus étroit.

11.10 Jos Ansoms (CD&V): Un changement à court terme s'impose. Il est effarant de constater qu'il n'y a que quatre fonctionnaires de niveau 2 pour toute la Belgique. Ils n'ont pas le temps de procéder à des contrôles. Nulle part en Europe la signalisation n'est aussi défectueuse que dans notre pays, et le contrôle y est inexistant.

La ministre ne devrait pas se borner à espérer une revalorisation du service, elle devrait s'en occuper.

J'insiste pour que le service soit suffisamment étoffé.

11.11 Isabelle Durant, ministre: Je vous ai donné un exemple en ce qui concerne la revalorisation. Huit membres du personnel ne suffisent évidemment pas. Il serait préférable qu'il y en ait dix ou vingt.

personeelsstijging en zonder een verhoging van 10 % voor de controles kan dit niet waargemaakt worden. Deze twee elementen creëren een grotere motivatie en een grotere steun. Dit is een korte opmerking die ik wou geven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 7420 van de heer Olivier Chastel werd niet gesteld.

Wij kunnen nu verder gaan met de drie vragen van collega Brepoels. U kunt er van uit gaan dat u de eerste vraag kan stellen. U kent de tijd die daar aan vast hangt.

12 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de NMBS om een gerechtelijke actie op te starten tegen 2 journalisten van een Vlaamse krant" (nr. 7420)

12 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision prise par la SNCB d'intenter une action judiciaire contre deux journalistes d'un journal flamand" (n° 7420)

12.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik wil het hierover hebben in opvolging van een actuele vraag die collega Bourgeois vorige week in de plenaire vergadering heeft gesteld en waarop collega Aelvoet toen een antwoord heeft gegeven. Na de plenaire vergadering volgde nog een schriftelijk antwoord waaruit wij konden afleiden dat u het helemaal niet eens was met de actie die de heer Bourlard persoonlijk namens Euro Liège TGV en de NMBS had opgezet. In uw antwoord dat u later hebt overgezonden, zegt u zelfs dat zijn actie in tegenstrijd is met de wet van 22 maart 2002, die bepaalt dat de onderneming alleen in akten kan worden vertegenwoordigd. In dit geval kan alleen de gedelegeerd bestuurder en de directeur-generaal die het directiecomité heeft aangesteld, de juridische actie ondernemen.

In de weekendkrant kon ik lezen dat de heer Antoine Martens op dit ogenblik als plaatsvervangend gedelegeerd bestuurder is aangesteld. De heer Verslype is voorlopig als tweede handtekeningsgerechtigde, directeur-generaal namens het directiecomité, aangesteld. De heer Martens verklaarde dit weekend dat hij noch Verslype heeft getekend voor de procedure in naam van de NMBS.

Maandag, vlak voordat de beroepsprocedure voor de Brusselse rechtbank startte, heeft het directiecomité, 's morgens in allerijl samengeroepen, de zaak geregulariseerd door de heren Martens, Raviart, Pardon en Bourlard te mandateren om namens de NMBS op te treden.

Mevrouw de minister, mijn eerste vraag is intussen een beetje achterhaald.

Is de beslissing die het directiecomité namens de NMBS heeft genomen, rechtsgeldig? Ik begrijp dat de raad van bestuur het daarover niet helemaal eens is. Wat heeft uw regeringscommissaris nog verder onderzocht? In het antwoord dat u na de plenaire vergadering hebt gegeven, hebt u verklaard dat hij het onderzoek naar de exacte rol van de NMBS in dit dossier nog zal voortzetten. Welke maatregelen hebt u terzake genomen of zult u nog nemen?

12.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre semblait désapprouver l'action entreprise par M. Bourlard au nom de la SNCB. Cette action serait contraire à la loi du 22 mars 2002 stipulant que seuls l'administrateur délégué et le directeur général désignés par le comité de direction, à savoir MM. Martens et Verslype, peuvent intenter des actions en justice. Lundi matin, peu avant que la procédure d'appel devant le tribunal de Bruxelles ne soit engagée, le comité de direction a régularisé la situation en mandatant MM. Martens, Raviart, Pardon et Bourlard pour agir au nom de la SNCB.

Cette décision du comité de direction est-elle valide? Quelles mesures la ministre a-t-elle prises afin de poursuivre l'enquête tendant à déterminer le rôle exact de la SNCB?

12.02 Isabelle Durant, ministre: Madame Brepoels, ma collègue Mme Aelvoet a déjà répondu en séance plénière le 30 mai. C'est M. Bourlard qui a décidé, après consultation juridique, d'aller en justice en son nom mais aussi au nom d'Euro Liège TGV et de la SNCB.

Les services juridiques consultés confirment qu'il s'agissait d'une décision de gestion journalière, selon une position adoptée par le conseil d'administration de la SNCB et qui tombe donc sous le champ d'application du dispositif des procédures de délégation au comité de direction. Cela a été fait collégialement.

Selon ce conseil juridique et cette délégation, M. Bourlard pouvait associer la SNCB et Euro Liège TGV au motif de l'urgence pour protection d'éléments de preuve.

A la suite d'une demande de la commissaire du gouvernement, adressée au président du conseil d'administration, de prendre toute mesure utile si jamais la SNCB avait été associée à l'action non valablement, j'ai demandé que la SNCB puisse se retirer s'il s'avérait que l'action n'était pas valablement établie. Cette analyse juridique a fait l'objet d'une vérification. Les services juridiques de la SNCB ont donc confirmé la validité de l'action de M. Bourlard au motif de l'urgence pour réserve de faits de preuve, décision qui a été confirmée par le comité de direction. Celui-ci a donc donné mandat aux avocats de continuer à représenter la SNCB dans cette affaire.

Pour le reste, dans cette affaire comme dans d'autres, il ne m'appartient pas d'intervenir. Ce litige concerne des particuliers, des entreprises et des journalistes et je ne souhaite tirer aucune conclusion dans une affaire en cours.

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik begrijp dat het voor de delegatie van de bevoegdheid aan het directiecomité toekomt om beslissingen te nemen. Namens dat directiecomité kan de heer Bourlard toch niet alleen optreden? In uw antwoord van vorige week verwijst u zelf naar de wet van 22 maart.

12.04 Minister Isabelle Durant: Dat was onder bepaalde voorwaarden. Dat was een actualiteitsvraag over nieuwe elementen op 30 mei. Ik zei dat de heer Bourlard kan optreden op voorwaarde van een juridische consultatie in het kader van de NMBS. Diezelfde dag heb ik namens de heer De Croo voor de Kamer gevraagd naar de bevestiging van de juridische elementen. Die bevestiging is er ondertussen gekomen. Ze bepaalt dat de heer Bourlard in naam van het directiecomité volgens de delegatie van de bevoegdheden acties kan ondernemen in naam van de NMBS. Dat is bevestigd door een juridische consultatie door de raad van bestuur. Op basis daarvan heeft het directiecomité aan de advocaten het mandaat gegeven voor de verdere vertegenwoordiging van de NMBS in die materie.

12.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, het blijft dan toch nog vreemd om vast te stellen dat de heer Martens in het weekend zelf verklaart dat hijzelf of de heer Verslype moeten tekenen, maar dat niet gedaan hebben. Via delegatiebesluit blijkt hij het enkele dagen later eens te zijn met een regularisatie voor de bevoegdheid van de heer Bourlard. Dat vind ik toch een vreemde

12.02 Minister Isabelle Durant: De beslissing van de heer Bourlard om Euro Liège TGV en de NMBS te betrekken bij zijn rechtsvordering op grond van dringende redenen ter bescherming van het bewijsmateriaal ressorteert onder het dagelijks bestuur en valt binnen het toepassingsgebied van de machtigingsprocedures van het directiecomité.

Ik heb gevraagd of de NMBS zich kan terugtrekken als de vordering van de heer Bourlard ongegrond is. Nadat de juridische dienst van de NMBS de gegrondheid van de vordering heeft onderzocht, heeft het directiecomité de advocaten gemachtigd de NMBS te blijven vertegenwoordigen.

Ik kan mij niet mengen in dit hangende geschil.

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre est-elle toujours d'avis que M. Bourlard ne peut intervenir seul?

12.04 Isabelle Durant, ministre: J'ai déclaré que M. Bourlard pouvait uniquement intervenir dans le cadre d'une consultation juridique au sein de la SNCB. Le comité de direction a confirmé qu'il avait été satisfait à cette condition.

12.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Il est étrange que MM. Martens et Verslype aient déclaré ce week-end que l'un d'entre eux devait apposer sa signature mais qu'il n'en n'avait rien été.

gang van zaken.

12.06 Minister **Isabelle Durant**: In eerste instantie opteerde ik voor de juridische consultatie. Daarna werd geconcludeerd dat de heer Boulard in naam van het directiecomité kan handelen.

12.06 **Isabelle Durant**, ministre: J'ai d'abord privilégié la consultation juridique. Ensuite, il a été décidé que M. Boulard agirait au nom du comité de direction.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de houding van sommige NMBS-kaderleden in verband met de IJzeren Rijn" (nr. 7403)**

13 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'attitude de certains cadres de la SNCB concernant le Rhin de fer" (n° 7403)**

13.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vorige week vond een samenkomst plaats van de provinciebesturen van Belgisch en Nederlands Limburg. De heer Loumaye, directeur van het district Zuidoost van de NMBS, verklaarde dat de IJzeren Rijn volgens hem absoluut niet noodzakelijk is. Verschillende persorganen in de regio hebben die verklaring verspreid. Volgens de heer Loumaye is de verbinding met Duitsland via de Montzenroute perfect geschikt voor alle goederenvervoer per trein tussen België en Duitsland. Hij stelde ook dat de hellingen niet te steil zijn en dat er nog steeds een groot overschot aan capaciteit bestaat.

13.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La semaine dernière, M. Loumaye, directeur du district Sud-Est de la SNCB, déclarait lors d'une réunion des administrations provinciales du Limbourg belge et néerlandais, que le Rhin de Fer n'était pas indispensable. Selon lui, en effet, la route de Montzen offre une capacité suffisante pour traiter la totalité du volume de marchandises transporté par rail entre la Belgique et l'Allemagne. Ses propos sont en contradiction flagrante avec les résultats de plusieurs études. Sorties de leur contexte initial, les déclarations de M. Loumaye se sont propagées aux Pays-Bas, compromettant la position de la ministre lors des négociations.

Van die verklaring was ik nogal geschrokken. Zij staat in schril contrast met een aantal gegevens dat in verschillende studies naar voor is komen, onder meer ook in een studie die u bestelde samen met uw Nederlandse en Duitse collega's en de Europese commissie en waaraan de NMBS meewerkte. In die studie wordt heel duidelijk gesteld dat op de IJzeren Rijn goederentreinen kunnen rijden met een maximumlast van 2.070 ton, terwijl op de Montzenlijn maar 1.380 ton mogelijk is en zelfs maar 800 ton richting België. Uit verschillende bronnen vernam ik bovendien dat de Montzenlijn al bijna haar verzadigingspunt bereikt heeft.

Le gouvernement fédéral est-il disposé à contacter les formateurs néerlandais afin de tenter de parvenir à un accord dans ce dossier important, accord qui pourrait, le cas échéant, déjà être inscrit dans le nouvel accord de gouvernement aux Pays-Bas?

Het komt mij ook bijzonder vreemd over dat de heer Loumaye als vertegenwoordiger van de NMBS met zijn uitspraken op een openbare vergadering uw onderhandelingspositie in het erg belangrijke dossier van de IJzeren Rijn gedeeltelijk in het gedrang brengt. Zijn uitspraken kennen natuurlijk uitlopers. De provincie Nederlands-Limburg verklaarde gisteren zelfs dat zij bereid was de elektrificatie van de Montzenlijn te betalen onder voorwaarde dat de IJzeren Rijn niet terug opengesteld wordt. Die uitspraken beginnen dus een eigen leven te leiden. Misschien meent u dat wij op die manier nog wat financiële middelen binnenhalen, maar die redenering slaat nergens op.

Comment la ministre et la SNCB réagissent-elles face à cet incident? Comment la ministre compte-t-elle prévenir de telles bévues à l'avenir et comment rectifiera-t-elle la situation vis-à-vis des Pays-bas et du gouvernement provincial du Limbourg néerlandais?

In de erg interessante hoorzitting met professor Van Hooydonk vanmorgen kregen wij nog een aantal elementen in dat belangrijk dossier. Graag hoorde ik ook uw mening over het verdere verloop van dat dossier. In het kader van de nieuwe regeringsonderhandelingen in Nederland zijn wij daarmee natuurlijk weer wat achterop geraakt. Met de collega's van de Vlaamse partijen

hebben wij vandaag alvast een brief gericht aan de informateur van het Nederlandse kabinet om hem een aantal elementen mee te geven. De provincie Nederlands-Limburg baseert zich namelijk niet alleen op die uitspraken, maar steunt ook op een onderzoek dat zij liet uitvoeren door advocatenkantoor Van den Biesen, dat eveneens aan de informateur is bezorgd. Volgens mij zou het goed zijn dat ook de federale regering contact zou opnemen met de formateurs van de nieuwe Nederlandse regering, om mogelijk al in het regeerakkoord tot een overeenkomst in dat belangrijke dossier te komen.

Mevrouw de minister, wat is uw mening over dit incident? Wat is uw reactie en die van de NMBS? Welke maatregelen kunt u nemen om dergelijke uitspraken in de toekomst te vermijden? Bent u bereid om deze blunders van de NMBS tegenover Nederland en het Nederlands-Limburgse provinciebestuur recht te zetten, waardoor zij niet verder borduren op dergelijke uitspraken? Het geeft hen in dit dossier natuurlijk hoop, maar ik denk dat dit onaanvaardbaar is.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: De heer Loumaye, directeur van het district Zuidoost van de NMBS, was volgens de NMBS niet aanwezig op de bijeenkomst van de provinciebesturen van Belgisch en Nederlands Limburg. Volgens de NMBS heeft een Nederlandse journalist wel bepaalde verklaringen van de heer Loumaye uit zijn context gehaald. Intern bij de NMBS werd de heer Loumaye niettemin gewezen op de gevoelheden, maar hij werd ook gevraagd om de beslissing van de regering te respecteren. Volgens mij kan het innemen van een dergelijke positie niet, of de heer Loumaye nu wel of niet op de bijeenkomst aanwezig was. Daarvoor is het dossier te belangrijk. Wij hebben hierover met Nederland veel gesproken gedurende twee jaar. Dat was zeer moeilijk. Voor de NMBS en voor mij blijft de reactivering van de IJzeren Rijn prioritair. De Montzenroute is minder aantrekkelijk dan de route van de IJzeren Rijn voor vervoer naar Noord-Duitsland. Sommige criteria inzake de IJzeren Rijn kunnen met kracht worden verdedigd.

Eergisteren had ik contact met mevrouw Netelenbos in het kader van de informele Europese Raad. Wij hebben samen een brief naar de commissie geschreven om in het kader van TEN, het Transeuropean Network, financiële middelen voor de IJzeren Rijn te vragen. Wij onderhandelen vandaag nog met de ambtenaren om de kosten te preciseren. Sommige zaken die zij vragen, willen wij niet betalen.

13.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, wij hebben vanmorgen van professor Van Hooydonk in het kader van de vaststelling van de Trans-Europese netwerken gehoord dat er twee afbakeningen van netwerken zijn. Een netwerk noemt u in het kader van de subsidiëringen. Er zou nog een ander netwerk in het kader van de liberaliseringrichtlijn zijn. Die hebben wij daarnet reeds besproken en wij zullen dat volgende week verder bespreken. Terzake werden plannetjes bij de richtlijnen gevoegd waar de IJzeren Rijn opstaat van Antwerpen tot Roermond en dus niet verder naar Duitsland is doorgetrokken. Dat is goedgekeurd door de Europese Raad, door de ministers en door het Europees Parlement. Dat is toch zeer merkwaardig. Het zijn slecht leesbare plannetjes, maar dit is toch heel gevaarlijk omdat Nederland in het kader van de vorming en de ontwikkeling van de netwerken daarin een argument zou kunnen vinden. Zij zien het netwerk immers niet doorgetrokken naar Duitsland. Is dat bewust gebeurd? Kunt u dat nagaan?

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Selon la SNCB, M. Loumaye n'a pas participé à ladite réunion mais certaines de ses déclarations ont été sorties de leur contexte par un journaliste. On a informé ce dernier qu'une telle conduite était inacceptable. La réactivation du Rhin de Fer reste une priorité pour la SNCB comme pour moi-même.

J'ai écrit une lettre, en concertation avec Mme Netelenbos, afin de demander que l'on dégage des moyens financiers pour le Rhin de Fer dans le cadre du "Transeuropean Network".

13.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Selon le professeur van Hooydonk il y aurait deux délimitations de réseaux, une dans le cadre des subsides et une dans le cadre de la directive sur la libéralisation. On y a ajouté des plans approuvés par le Conseil et le Parlement européens ainsi que par les ministres. Ensuite cependant, la ligne n'a pas été prolongée jusqu'en Allemagne. S'agit-il d'un choix délibéré?

13.04 Minister **Isabelle Durant**: Ik zal terugkomen met precieze elementen over de kaarten en tracés.

13.04 **Isabelle Durant**, ministre: Je reviendrai avec des informations précises sur les cartes et les tracés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van arresten inzake bouwverbod" (nr. 7407)**

14 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution d'arrêts relatifs à des interdictions de bâtir" (n° 7407)**

14.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, ik heb nog een korte vraag in verband met de veroordeling van de Belgische Staat tot het betalen van belangrijke vergoedingen als gevolg van de uitwerking van de gewestplannen voor de periode voorafgaand aan 1975. Het gaat hier over drie concrete uitvoerbare titels die uitgesproken werden in hoger beroep. Die kunnen ingevorderd worden door uitvoerend beslag terwijl het departement nog geen lijst bekendgemaakt heeft van goederen die hiervoor vatbaar zijn. Het gaat dus over drie uitspraken voor het hof van beroep, twee in Brussel en één in Antwerpen, voor zeer belangrijke bedragen. Een eerste is van de gemeente Beersel voor 148 miljoen Belgische frank. Een tweede is de zaak-Extensa voor 154 miljoen Belgische frank. De laatste is een kleinere zaak ten belope van 1 miljoen frank. De uitspraken dateren van meer dan een jaar geleden. Waarom gebeuren die betalingen niet en waarom is de lijst van voor beslag vatbare goederen nog steeds niet bekendgemaakt door het departement?

14.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): En raison des pertes enregistrées à la suite des plans de secteur, l'Etat belge est contraint de payer des dommages et intérêts considérables à trois parties. La commune de Beersel reçoit ainsi 148 millions de francs et l'entreprise Extensa 154 millions de francs. Pourquoi ces dommages et intérêts n'ont-ils pas encore été versés? Pourquoi n'a-t-on toujours pas dressé la liste des biens qui entrent en ligne de compte pour la saisie-exécution?

14.02 Minister **Isabelle Durant**: In de zaak-Beersel werd de overheid in hoofde van de Staat bij uitsluiting van het Vlaams Gewest veroordeeld. Tegen het arrest van het hof van beroep van Antwerpen is een voorziening tot gedeeltelijke vernietiging ervan ingediend bij het Hof van Cassatie. De veroordeling door het hof van Antwerpen betrof de terugbetaling aan de gemeente van sommen ten belope van 21.423.813 frank die door de gemeenten voor 1978 geïnvesteerd waren in een wegens het gewestplan vervallen verkaveling.

14.02 **Isabelle Durant**, ministre: Dans l'affaire qui l'oppose à la commune de Beersel, l'Etat a introduit un pourvoi en cassation. Il s'agit effectivement d'une somme considérable, qui est le résultat d'une somme principale indexée à laquelle s'ajoutent les intérêts depuis 1978. Entre-temps, la commune a perçu une avance d'un montant considérable. La Cour de Cassation devait rendre son jugement le 24 mai mais le contenu de l'arrêt ne m'est malheureusement pas connu.

Volgens de beschikking van het arrest werd de Staat veroordeeld, niet alleen tot het terugbetalen van deze som geïndexeerd op de datum van de uitspraak, maar ook tot de intresten berekend op het geïndexeerde bedrag en dat vanaf 1 januari 1978. Als resultaat geeft dit het door mevrouw Brepoels aanzienlijke bedrag. Uit voorzorg werd door de Staat een voorziening tot gedeeltelijke vernietiging ingediend bij het Hof van Cassatie. Een substantieel voorschot werd inmiddels aan de gemeente gestort. Het Hof van Cassatie zou zich in een arrest van 24 mei hebben uitgesproken over de voorziening. De inhoud van het arrest is mij nog onbekend.

Le 21 mars, le jugement a été signifié dans l'affaire Extensa. Pour l'instant, nous ne disposons pas de fonds pour l'exécution de l'arrêt. Conformément à la procédure administrative, le Conseil des ministres délibérera à propos de ce dossier.

In de zaak-Extensa en Co werd het arrest aan de Staat betekend op 21 maart 2002. Jammer genoeg zijn de fondsen voor de uitvoering van dit arrest budgettair nog niet beschikbaar. Ik zal dan ook verplicht zijn een budgettaire beraadslaging aan de Ministerraad te vragen. Dat is artikel 44 van de gecoördineerde wetten op de rijksstabiliteit

om het arrest te kunnen uitvoeren. Deze administratieve procedure vraagt enige tijd en wat geduld vanwege de schuldeiser en haar raadslieden.

In de zaak-Vanderstichelen heeft het hof van beroep van Brussel met zijn arrest van 19 december 2001 de Belgische Staat bij verstek veroordeeld. Er loopt in verband met dit arrest een verzetprocedure. Wat betreft de lijst van voor beslag vatbare goederen, heeft het departement inderdaad geen lijst opgesteld van goederen die vatbaar zijn voor beslag overeenkomstig artikel 1412bis van het gerechtelijk wetboek. De redenen daarvoor zijn gekend. De goederen die niet nuttig zijn voor de goede werking van de diensten zijn zeldzaam. Deze zeldzame goederen zijn moeilijk objectief te evalueren. De waarde van een roerend goed hangt inderdaad vaak af van de omstandigheden waarin het verkocht wordt. Het feit dat het bedrag een onbekende grootte is, geeft een bijzonder onzeker karakter aan deze lijst. Met betrekking tot de geciteerde rechtszaken zou het bestaan van een dergelijke lijst alleszins geen oplossing bieden voor de problematiek van de uitvoering. Dat was de financiële beoordeling. Ze hebben gekeken naar tafels, zetels, kaders.

14.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik meen dat ik de gegevens hiermee ongeveer ontvangen heb. Wat de tweede zaak betreft, zegt de minister dat ze een budgettaire beraadslaging moet vragen. Zult u dat nog bij de volgende begrotingscontrole doen, mevrouw de minister?

14.04 Minister Isabelle Durant: Normaal wel.

L'Etat belge a été condamné par contumace dans l'affaire Vanderstichelen le 19 décembre 2001. Une procédure par défaut est en cours.

Il n'est pas évident de dresser une liste de biens saisissables. En effet, la quasi-totalité des biens est indispensable au bon fonctionnement des services, et ceux qui ne le sont pas sont difficiles à localiser et à estimer. Un tel inventaire ne constituerait donc pas une réponse aux questions évoquées par Mme Brepoels.

14.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Le gouvernement délibérera-t-il, lors du prochain contrôle budgétaire, de l'exécution du jugement dans l'affaire Extensa?

14.04 Isabelle Durant, ministre: Normalement, oui.

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

15 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de raad van bestuur van de NMBS – aanduiding van een gedelegeerd bestuurder" (nr. 7415)

15 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le conseil d'administration de la SNCB et la désignation d'un administrateur délégué" (n° 7415)

15.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, ik wil u inderdaad vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de benoeming van een nieuwe gedelegeerd bestuurder na de pijnlijke soap die we hebben meegemaakt, het geklungel in de vorige procedure. Bovendien wou ik u ook iets vragen over een VLD-bezwaar tegen de recente aanduiding van de leden van de raad van bestuur.

Ten eerste, wat de benoeming van een nieuwe gedelegeerd bestuurder betreft, stel ik vast dat de uitspraken van een aantal ministers over de termijn waarin de beslissing het beste zal worden genomen niet werden bewaarheid. Minister Vande Lanotte zei dat het goed zou zijn om tegen einde mei een nieuw gedelegeerd bestuurder te hebben. Wat mij vooral interesseert is een antwoord te krijgen op de volgende vragen.

Mevrouw de vice-eerste minister, u en de eerste minister in zijn gekende communicatiestijl hebben op een bepaald moment met een

15.01 Yves Leterme (CD&V): Où en est la procédure de sélection du nouvel administrateur délégué de la SNCB? Le ministre Vande Lanotte a affirmé qu'un candidat serait nommé à la fin du mois de mai. Des dizaines de personnes, dont certaines très compétentes, auraient également posé leur candidature. Nous avons fortuitement reçu la liste des candidats. La ministre Durant confirme-t-elle qu'il ne sera pas procédé à la désignation d'un candidat qui ne se serait pas présenté dans le délai imparti? Telle est la procédure.

zekere vorm van fierheid verklaard dat er tientallen kandidaten waren met daartussen bijzonder veel valabele mensen uit de privé-sector. Via een zeer gunstige wind hebben we enige inzage gekregen in dit dossier. Mag ik van u vernemen – u kunt daarop antwoorden met ja of neen – of u kunt bevestigen dat er een keuze zal worden gemaakt uit de personen die zich in de lijst bevinden van kandidaten die zich binnen de voorziene termijn hebben aangemeld? Het zou hier dan gaan om het correct naleven van de procedure. Ik vraag u zeer duidelijk op deze vraag te antwoorden. Met andere woorden, ik durf veronderstellen dat u ten stelligste zult willen ontkennen dat er andere mensen worden gepolst, zijnde personen die zich niet binnen de voorziene termijn kandidaat hebben gesteld. Ik durf veronderstellen dat u straks zonder enig probleem zult zeggen dat u binnen de lijst van kandidaten zult blijven die zich tijdig en conform de oproep en de vorm- en inhoudelijke vereisten hun kandidatuur hebben gesteld.

Wat is de stand van zaken in de procedure? Hoe zit het met de screening door het bureau waarvan de naam mij nu ontsnapt en dat het legendarische bureau Korn/Ferry heeft opgevolgd? Is men daarmee bezig? Welke vorm neemt die screening aan? Welke termijn werd daarop geplakt?

Wat is uw timing terzake? Binnen welke termijn acht u het mogelijk om een nieuwe gedelegeerd bestuurder aan te duiden? Spreken we dan over volgende week? De week nadien? Binnen welke termijn mogen we een beslissing verwachten?

Een andere vraag betreft het VLD-verzoekschrift bij de Raad van State dat de vernietiging vraagt van het besluit houdende benoeming van de leden van de raad van bestuur. Inzake middelen beroept men zich in dit verzoekschrift onder meer op de miskenning van de formele maar ook de inhoudelijke motiveringsplicht.

Dit VLD-verzoekschrift moet uiteraard ook politiek worden ingeschat. Wat is het standpunt van de regering terzake? Ik veronderstel dat u een verweerschrift zult indienen tegen dit verzoekschrift dat conform een bepaalde procedure werd ingediend? Binnen afzienbare tijd mag een uitspraak worden verwacht die ofwel een schorsing van de beslissing, ofwel een weerlegging van het verzoekschrift zal betekenen. Wat zijn de mogelijke gevolgen? Wat is de houding van de regering ten aanzien van dit VLD-initiatief? Zult u een nieuwe beslissing nemen die wel beantwoordt aan de inderdaad geschonden elementaire vereisten inzake formele en inhoudelijke motiveringsplicht? Of hebt u er goede hoop op dat u de bezwaren zoals verwoord in het VLD-verzoekschrift kunt weerleggen?

15.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, au risque de décevoir l'orateur, je répondrai brièvement aux deux questions qui me sont posées.

La première concerne la procédure de désignation du nouvel administrateur délégué. Nous nous penchons actuellement sur le problème en vue de prendre une décision.

En tout cas, le bureau chargé s'occupe de l'élaboration d'une "short list" sur la base du nombre de candidatures. Vous vous imaginez bien que les 198 personnes ne sont pas à mettre sur le même pied. Sur la

Un bureau a-t-il déjà commencé à évaluer les candidats? Comment cette évaluation se déroule-t-elle et combien de temps le bureau a-t-il besoin pour la réaliser? Quand le nouvel administrateur délégué sera-t-il désigné?

Le VLD a déposé une requête visant à annuler l'arrêté réglant la nomination des membres du conseil d'administration.

Que pense le gouvernement de cette requête? La ministre Durant déposera-t-elle un mémoire en défense? Quelles conséquences une décision du Conseil d'Etat entraînera-t-elle? Un nouvel arrêté sera-t-il promulgué?

15.02 Minister Isabelle Durant: Wij buigen ons op dit ogenblik over de aanwijzing van de nieuwe gedelegeerd bestuurder. Het Bureau dat werd aangeduid stelt een *short list* op op basis van de kandidaturen en het zal zijn aanbevelingen overmaken aan de regering. In tegenstelling tot de vorige procedure, wordt ons nu geen enkele termijn opgelegd,

base des évaluations qu'il est en train d'effectuer, ce bureau remettra des recommandations au gouvernement afin de l'aider à formuler sa décision. Le travail est donc en cours.

En ce qui concerne le délai, ce n'est heureusement plus celui – très contraignant – qui nous était imposé lors de la procédure précédente. Nous travaillons à un bon rythme mais nous ne voulons pas nous précipiter puisqu'un délai ne nous est pas imposé par la loi. Entre-temps, l'assemblée générale de la SNCB a eu lieu. Le conseil d'administration se penchera sur les comptes. Il est évident qu'il ne faut pas traîner mais heureusement, nous ne sommes plus obligés de travailler dans un délai légal très court.

Votre deuxième question portait sur la procédure en cours au Conseil d'Etat. Je ne me prononcerai pas sur cette affaire puisqu'elle est en cours. Un recours a été introduit par une personne qui s'estime lésée. Il est évident que nous faisons valoir nos arguments dans ce cadre, mais comme la procédure n'est pas terminée, je ne vous en dirai pas plus pour l'instant.

15.03 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de vice-eerste minister, ik wil twee elementen nog eens heel duidelijk vooropstellen. U ontkent dat er buiten de lijst van de tientallen of honderd mensen die hun kandidatuur hebben ingediend binnen de gestelde termijn in de oproep tot kandidaatstelling, nog kandidaten zullen worden gezocht. Men houdt zich dus aan de limitatieve lijst van mensen die tijdig hun kandidatuur hebben ingediend.

15.04 Isabelle Durant, ministre: Nous travaillons dans le cadre de la procédure telle qu'elle a été définie.

15.05 Yves Leterme (CD&V): Laten wij precies zijn. Het is dus juist dat men zich beperkt tot de kandidaturen die tijdig binnen waren volgens de termijn bepaald in de oproep tot kandidaatstelling. Er zullen dus geen formele of informele contacten worden gelegd vanuit de regering met mensen die niet hun kandidatuur hebben ingediend binnen de geldige periode.

15.06 Isabelle Durant, ministre: En tout cas, je peux vous confirmer que nous respectons la procédure telle qu'elle a été établie et telle qu'elle est prévue.

15.07 Yves Leterme (CD&V): De kandidaat zal dus worden gekozen op die limitatieve lijst?

15.08 Isabelle Durant, ministre: Pour le reste, laissez-nous travailler. C'est d'ailleurs ce que nous faisons.

15.09 Yves Leterme (CD&V): Dat is werkelijk van essentieel belang. De kandidaat die u zult voordragen na advies van het bureau, zal iemand zijn die zich binnen de termijn kandidaat heeft gesteld

maar het is duidelijk dat wij de zaken ook niet moeten laten aanslepen.

Over de procedure die loopt voor de Raad van State zal ik mij niet uitspreken.

15.05 Yves Leterme (CD&V): Mme Durant confirme donc qu'elle s'en tiendra à la liste des personnes qui ont posé leur candidature dans les temps. Plus précisément, le gouvernement s'en tiendra aux candidatures introduites dans les délais et n'envisagera donc pas de désigner d'autres personnes potentiellement intéressées.

15.06 Minister Isabelle Durant: Wij volgen de vastgestelde procedure. Laat ons voor de rest ons werk doen.

15.09 Yves Leterme (CD&V): Je me demande pourquoi la ministre sème la confusion dans ce

conform de oproep tot kandidaatstelling.

dossier. Ma question est pourtant claire: choisira-t-elle un candidat qui a introduit sa candidature à temps? Choisira-t-elle un candidat dans cette liste?

15.10 Isabelle Durant, ministre: Nous allons respecter la procédure telle qu'elle a été définie de manière à ce que toute décision soit conforme et non attaquant.

15.11 Yves Leterme (CD&V): U kiest dus uit die lijst? Of eventueel daarbuiten?

15.12 Isabelle Durant, ministre: Vous connaissez la procédure comme moi! Vous l'avez lue dans la loi et par ailleurs dans le Moniteur belge telle qu'elle est parue lors de l'appel à candidatures.

15.13 Yves Leterme (CD&V): Ik zie niet in waarom u mist spuit! Mijn vraag is heel duidelijk: is het binnen die lijst dat u gaat kiezen?

15.14 Isabelle Durant, ministre: Oui, la procédure veut que l'on choisisse dans une liste, cette dernière étant arrêtée le 17 mai 2002.

15.14 Minister Isabelle Durant: De procedure bepaalt dat moet worden gekozen uit een lijst die op 17 mei 2002 werd vastgesteld.

15.15 Yves Leterme (CD&V): Begrijp ik goed dat u nu zegt dat er geen haast is bij de aanduiding van de nieuwe gedelegeerd bestuurder nu de termijn is verstreken? Gaat u rustig uw tijd nemen, niet meer enkele dagen of weken, nu het bureau zelfs geen timing heeft opgelegd? Moet ik uw antwoord zo begrijpen?

15.15 Yves Leterme (CD&V): Il n'est manifestement pas urgent de procéder à la désignation, maintenant que le délai a expiré.

15.16 Isabelle Durant, ministre: On a donné un délai de plusieurs semaines et on les revoit régulièrement pour surveiller et contrôler l'avancement des travaux, mais on souhaite qu'ils avancent.

15.16 Minister Isabelle Durant: Ik zou willen dat we de gedelegeerd bestuurder kunnen aanwijzen voor de algemene vergadering van 21 juni, maar aangezien er geen wettelijke termijn geldt, wil ik niet overhaast te werk gaan.

Je souhaite que pour l'assemblée générale numéro deux qui sera convoquée le 21 juin à la demande à la fois de l'actionnaire et du conseil d'administration, le nouvel administrateur délégué ait été désigné mais, puisque je n'ai plus de délai légal contraignant, je ne veux plus travailler dans l'urgence.

15.17 Yves Leterme (CD&V): Maar het is dus uw wens om tegen 21 juni een kandidaat voor te dragen uit de lijst van degenen die binnen de gestelde termijn in de oproep tot kandidaatstelling hun kandidatuur rechtsgeldig hebben ingediend?

15.17 Yves Leterme (CD&V): Vous souhaitez donc proposer, d'ici au 21 juin, un candidat issu de la liste des candidatures valables dans le délai fixé.

15.18 Minister Isabelle Durant: Volgens de procedure zoals bepaald door de wet.

15.18 Isabelle Durant, ministre: J'agis selon la procédure définie par la loi.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.21 uur.
La réunion publique de commission est levée à 20.21 heures.*