

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

27/04/1999

C 800 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

27/04/1999

C 800 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mardi 27 avril 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES - C 800

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au ministre de la Fonction publique sur "le palais de justice de Gand" (n° 2084)

orateurs : MM. **Van Hoorebeke, Flahaut**, ministre de la Fonction publique

Suspension

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au vice-premier ministre et ministre du Budget et au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "le Fonds d'orientation pour les entreprises publiques" (n° 2257)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Van Dienderen, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les fréquences CB" (n° 2208)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Leterme, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Lode Vanoost au vice-premier ministre et ministre du Budget et au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les services radio-maritimes" (n° 2268)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Vanoost, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Jacques Vandenhoute au ministre des Transports sur "le transfert de concession pour l'installation et la commercialisation, sur le domaine des chemins de fer, de panneaux publicitaires" (n° 2277)

orateurs : MM. **Vandenhoute, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la distribution du courrier à Gand" (n° 2244)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Van Hoorebeke, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Julien Van Aperen au ministre des Transports sur "la Financière TGV" (n° 2286)

orateurs : MM. **Van Aperen, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Geert Versnick au ministre des Transports sur "le stationnement des riverains" (n° 2285)

orateurs : MM. **Versnick, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Joseph Arens au ministre des Transports sur "les problèmes de parking autour des gares de la SNCB" (n° 2287)

orateurs : MM. **Arens, Daerden**, ministre des Transports

Inhoud

Dinsdag 27 april 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 800

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Ambtenarenzaken over "het gerechtshof te Gent" (nr. 2084)

sprekers : de heren **Van Hoorebeke, Flahaut**, minister van Ambtenarenzaken

Schorsing

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "het Oriëntatiefonds voor Overheidsbedrijven" (nr. 2257)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Van Dienderen, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de CB-frequenties" (nr. 2208)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Leterme, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "Radio Maritieme Diensten (RMD)" (nr. 2268)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Vanoost, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jacques Vandenhoute aan de minister van Vervoer over "de overdracht van een concessie voor de inrichting en de commercialisering op spoorreinen van reclameborden" (nr. 2277)

sprekers : de heren **Vandenhoute, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de postbedeling te Gent" (nr. 2244)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Van Hoorebeke, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Julien Van Aperen aan de minister van Vervoer over "de HST-Fin" (nr. 2286)

sprekers : de heren **Van Aperen, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Geert Versnick aan de minister van Vervoer over "het bewonersparkeren" (nr. 2285)

sprekers : de heren **Versnick, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Vervoer over "de parkeerproblemen aan de NMBS-stations" (nr. 2287)

sprekers : de heren **Arens, Daerden**, minister van Vervoer

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MARDI 27 AVRIL 1999

PRÉSIDENCE de

M. Moock

La séance est ouverte à 10.08 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
DINSdag 27 APRIL 1999

VOORZITTER :

De heer Moock

De vergadering wordt geopend om 10.08 uur.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Ambtenarenzaken over "het gerechtsgebouw te Gent" (nr. 2084)

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au ministre de la Fonction publique sur "le palais de justice de Gand" (n° 2084)

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, vooreerst wens ik de voorzitter te danken voor zijn bereidheid om deze commissie nog oijeen te roepen teneinde mij in staat te stellen mijn vraag aan de minister te stellen.

Ik dank ook mijn goede Antwerpse collega en het personeel voor hun aanwezigheid.

Mijnheer de minister, het is de enige vraag en ik ben heel verheugd ze nog te kunnen stellen omdat ze toch een vrij grote actualiteitswaarde heeft, zeker in het licht van de inbraken van de jongste dagen. De minister van Justitie, de heer Van Parys, was gisteren vol lof over u en uw medewerking met betrekking tot de oprichting van het nieuwe gerechtsgebouw. Ik heb vernomen dat intussen de architectengroep, die zal instaan voor de realisatie van het nieuwe gerechtsgebouw, is aangeduid.

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Ik neem aan dat de realisatie wordt voortgezet. Ik heb wel vernomen dat de gronden nog moeten worden aangekocht. Wanneer zal dat gebeuren ? Kunt u een concrete timing geven in verband met de verdere verwezenlijking ? Immers, zowel te Antwerpen als te Gent wordt heel sterk uitgekeken naar een nieuwe huisvesting voor de gerechtelijke instanties. Dat is trouwens niet alleen voor Antwerpen en Gent het geval, ook andere rechtbanken zijn vaak in heel moeilijke omstandigheden gehuisvest. Te Gent wordt echter al meer dan 25 jaar naar een nieuwe huisvesting uitgekeken.

Mijnheer de minister, ik zou graag van u de concrete stand van zaken in dit dossier vernemen.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Flahaut**, minister van Ambtenarenzaken : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, wat de stand van het dossier betreft, kan ik u mededelen dat de NMBS op 16 februari 1999 het dossier over het bodemonderzoek van de site Rabot aan de Openbare Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) heeft overgemaakt. De OVAM zal eind april 1999 haar advies geven. Dit zal bepalend zijn voor de prijs van het terrein.

De laureaten van de eerste fase, het schetsontwerp, hebben hun voorontwerp voor de tweede fase, de openbare prijsvraag, ingediend. De jury vergaderde op 23, 24 en 25 maart 1999 om de

projecten te beoordelen. De uitslag van de jury werd bekendgemaakt op 23 april 1999. Als laureaat van de tweede en laatste fase werd het studieteam TV Arch. Beel & Achtergael-Technum aangeduid.

Met betrekking tot uw tweede vraag omtrent het gebouw gelegen aan de Martelaarslaan 17 te Gent, waar thans de vrederechten en politierechtbanken zijn gehuisvest, kan ik u mededelen dat er een huurovereenkomst van 9 jaar werd gesloten, met aanvang vanaf 1 april 1999.

Na voltooiing van de nieuwbouw van het justitiepaleis zal het gebouw aan de Martelaarslaan te Gent in gebruik genomen worden door een gedeelte van de diensten die het huidige justitiepaleis moeten verlaten teneinde de binnenrestauratie ervan te kunnen uitvoeren.

De aankoop van de gronden zou kunnen plaatsvinden in september 1999. De aanbestedingen zijn voorzien voor begin 2000 en het einde van de werken is te verwachten in 2002.

Ik kan u ook enkele elementen geven inzake de veiligheid in het justitiepaleis.

Ingevolge de algemene veiligheidsmaatregelen die in overleg met de diensten van Justitie werden opgesteld, werd reeds een aantal veiligheidswerken te Gent uitgevoerd, maar alle te nemen maatregelen zijn nog niet volledig voltooid. Deze werken worden geraamd op 21 miljoen frank.

Hierbij wil ik erop wijzen dat het niet zomaar evident is een gebouw uit de 19de eeuw aan te passen aan de huidige normering van beveiliging.

Bovendien wijs ik erop dat een elektronisch bewakingssysteem enkel een hulpmiddel is naast een bewakingssysteem met mensen. Er is geen permanente bewaking in de gerechtsgebouwen voorzien. Een externe bewakingsfirma valt te overwegen, maar deze beslissing valt niet onder mijn bevoegdheid.

Ik kom thans tot de stand van zaken. Na de inbraak in 1998 werd onmiddellijk door de Regie der Gebouwen opgetreden. Er werd met de bezettende dienst een sleutelsysteem uitgewerkt. Thans worden alle deuren aangepast door het plaatsen van nieuwe sloten en cilinders en in het gebouw wordt een met een computer beveiligde sleutelkast gemonteerd. Op de voordeur van het gebouw werd geopteerd voor speciale sleutels, voorzien van een chip, waarbij te allen tijde sleutels kunnen worden in- en uitgeprogrammeerd. De directe beveiliging is dan ook verzekerd.

Tegelijkertijd werd een globaal veiligheidsplan opgezet dat met alle instanties, onder meer Justitie, rijks-wacht enzovoort werd besproken.

Er werd een dossier ingediend voor proefopstelling van een zonebeveiliging. De kostprijs daarvoor bedraagt ongeveer 2,4 miljoen frank.

Ook werd een dossier opgemaakt voor de beveiliging van de buitendeuren. De kostprijs hiervan bedraagt circa 1,2 miljoen frank.

Aan de hand van deze gegevens was het de bedoeling globale dossiers op te stellen. Door de recente inbraken echter dient de procedure te worden versneld en werd aan diverse aannemers opdracht gegeven onmiddellijk de werken te starten, met name de uitbreiding van de zonebeveiliging: 3,5 miljoen frank; de inbraakdetectie, branddetectie en beveiliging van de buitendeuren: 10 miljoen frank; de bewegingsdetectie: 0,4 miljoen frank; de beveiliging van de onderzoeksrechters: 1,2 miljoen frank; het plaatsen van beveiligde buitendeuren, sasdeuren, kluisdeur, wapenkamerdeur, verstevigen van muren, traliewerken: 11 miljoen frank; het herstellen van door inbraak beschadigde delen, beveiligen van koepels, plaatsen van traliewerken onder de koepels: 5 miljoen frank.

Tegelijkertijd zal de opgezette stelling worden beveiligd.

Dat is de informatie waarover ik in dit dossier beschik.

De voorzitter: De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer Karel Van Hoorebeke (VU): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord. De minister heeft zelfs geantwoord op vragen die ik niet had gesteld. Immers, mijn vraag dateert al van weken geleden en toen was er nog geen sprake van een nieuwe inbraak.

Mijnheer de minister, ik ben u dankbaar voor uw verduidelijkingen in verband met de veiligheidsmaatregelen die intussen werden genomen.

Wanneer het nieuwe gerechtsgebouw aan het Rabot er zal komen - en ik hoor dat het dus volgens planning verloopt - zal het hof van beroep in het huidige gerechtsgebouw gehuisvest blijven. Die beveiligingsmaatregelen zullen dus actueel blijven.

De stellingen die rond het justitiepaleis staan, zijn een nieuw gegeven. Blijkbaar hebben de inbrekers die stellingen gebruikt om zich, via het dak, toegang tot het gebouw te verschaffen, maar dat was bijna niet te voorzien.

Van de minister van Justitie heb ik vernomen dat terzake een concrete bewaking zal worden uitgewerkt, zodat dergelijke feiten in de toekomst niet meer mogelijk zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La séance est suspendue.

De vergadering is geschorst.

- *La séance est suspendue à 10.17 heures.*

- *De vergadering wordt geschorst om 10.17 uur.*

- *De vergadering wordt hervat om 14.25 uur.*

- *La séance est reprise à 14.25 heures.*

- *Voorzitter: de heer Schellens*

De voorzitter: De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "het Oriëntatiefonds voor Overheidsbedrijven" (nr. 2257) (Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au vice-premier ministre et ministre du Budget et au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "le Fonds d'orientation pour les entreprises publiques" (n° 2257)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter: De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, volgens "De rijksbegroting in het federale België" van Van de Voorde en Stienlet is Belgacom, overeenkomstig het beheerscontract gesloten met de Belgische Staat, jaarlijks verplicht een bijdrage aan de Staat te storten die vastgesteld is op 15,7% van de winst. Naar verluidt wordt van dit bedrag een gedeelte in de Rijksmiddelenbegroting opgenomen. Het saldo wordt gestort in het Oriëntatiefonds voor overheidsbedrijven. Met een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit kunnen deze middelen worden aangewend voor investeringen die de verwezenlijking van de kwalitatieve doelstellingen van de overheidsbedrijven beogen.

Mijnheer de minister, kunt u meedelen welk bedrag van de winst van Belgacom aan de Staat werd overgemaakt? Welk bedrag is er naar het begrotingsfonds gevloeid sinds het afsluiten van het beheerscontract met Belgacom? Welke bestemming kreeg het bedrag?

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, de vergoedingen die Belgacom op grond van artikel 3, paragraaf 2.5 van de wet van 21 maart 1991 heeft betaald, werden inzake ontvangsten als volgt opgesplitst.

Cela concerne deux affectations: l'une pour les voies et moyens (article 3603) et l'autre pour les éléments affectés (article 3604).

Les chiffres concernant la rubrique des voies et moyens sont les suivants: pour 1993, 1,4 milliard; pour 1994, 1,445 milliard et pour 1995, 1,481 milliard.

Les éléments affectés, pour les mêmes années, sont les suivants: en 1993, 1,6 milliard, pour 1994, 1,445 milliard et pour 1995, 1,519 milliard.

Comme vous le savez probablement, un fonds d'orientation des entreprises publiques destiné à participer à la

Daerden

politique de modernisation des entreprises publiques a été créé en vue de contribuer à la réalisation des objectifs qualitatifs fixés dans les contrats de gestion.

Les dépenses destinées à La Poste et à la SNCB dans le cadre des activités de ce fonds d'orientation se répartissent comme suit :

- pour La Poste : article 4153 3103 :

* 1994 : 1,5 milliard, * 1995 : 650 millions, * 1996 : 80 millions, soit au total 2,23 milliards;

- pour la SNCB : article 4153 3104 :

* 1994 : 1,5 milliard, * 1995 : 750 millions, * 1996 : 94 millions, soit au total 2,344 milliards.

Cela veut dire qu'en 1994, on a affecté 3 milliards, en 1995, 1,4 milliard et en 1996, 174 millions.

Dans un but de clarté, je vous transmets une copie de la réponse, contenant tous ces chiffres.

De **voorzitter** : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de cijfers die mijns inziens interessant materiaal zijn voor de volgende regeringsonderhandelingen. Men zal moeten onderzoeken of de fondsen niet op een meer nuttige manier kunnen worden gebruikt. Ik denk aan extra middelen voor de NMBS zodat de maatschappij een betere dienstverlening aan de treingebruiker kan bieden.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de CB-frequenties" (nr. 2208)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les fréquences CB" (n° 2208)
(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De **voorzitter** : De heer Yves Leterme heeft het woord.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag heeft betrekking op het gebruikscomfort van de CB. In ons land zijn naar schatting zo'n 100 000 CB-gebruikers waarvan er 45 000 de verschuldigde bijdrage betalen. Blijkbaar zijn er dus iets meer "zwarte" CB-gebruikers. Sedert geruime tijd kampen deze mensen met een vermindering van het gebruikscomfort omdat het aantal ter beschikking gestelde kanalen of frequenties te beperkt is. Het blijkt trouwens dat het feitelijk bruikbare aantal kanalen onder het theoretische aanbod ligt.

Sinds geruime tijd worden er gesprekken gevoerd tussen het BIPT en een federatie van CB-gebruikers. Uit die contacten zou zijn gebleken dat het theoretisch en technisch mogelijk is om een groter aantal kanalen vrij te maken voor CB-gebruikers. Ondanks het feit dat dit het gebruikscomfort van de CB sterk zou verhogen, gebeurt het niet. Er zijn 45 000 CB-gebruikers die een jaarlijkse vergoeding betalen en waarschijnlijk bestaat er dus ook een financiële dekking voor het ter beschikking stellen van een groter aantal kanalen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier ? Kunnen er op zo kort mogelijke termijn meer kanalen ter beschikking worden gesteld ? Ik hoop dat u niet zult antwoorden dat uit monitoring is gebleken dat er nog een aantal ongebruikte kanalen over zijn. Dit heeft uiteraard te maken met het verschil tussen het theoretisch ter beschikking gestelde aantal kanalen en het aantal kanalen dat werkelijk goed bruikbaar is. Een aantal kanalen zijn, meestal om technische redenen, niet echt geschikt. Ik merk dit op om vooruit te lopen op wat u misschien via de diensten en via onze vice-eerste minister hebt vernomen.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, het debat betreffende een uitbreiding van de *Citizen Band* werd onlangs nog gevoerd op Europees niveau. België was voorstander van een uitbreiding. Dit is trouwens de reden waarom het BIPT twee jaar geleden opgehouden is met het toekennen van nieuwe vergunningen voor de systemen van opzoeking van personen in de 26,5-27 MHz band.

Mais, comme c'est souvent le cas au niveau européen, malgré une position favorable de la Belgique et de l'Autriche, il a été décidé de ne pas

élargir la bande. La position de la commission compétente au niveau européen est que seuls les 40 canaux actuels restent disponibles. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'en cas d'extension, des perturbations sont possibles sur les systèmes de recherche de personnes autorisés dans la bande de 27 Mhz. Or, ces systèmes de recherche de personnes sont souvent utilisés par les hôpitaux et autres organismes de secours, pour lesquels un système de radiocommunication performant est essentiel.

Si toutefois il était décidé au niveau européen d'augmenter le nombre de canaux, les mesures seraient alors prises pour appliquer cette décision en imposant un changement de fréquence aux systèmes de recherche de personnes, et ce pour éviter ces perturbations.

Je voudrais enfin vous dire que mon collègue reste très attentif aux problèmes des cibistes. Récemment, une campagne de mesures a encore été entreprise par l'IBPT afin d'évaluer le taux d'occupation actuel des fréquences attribuées aux cibistes. Ces mesures ont démontré que les fréquences ne sont nullement surchargées.

De **voorzitter** : De heer Yves Leterme heeft het woord.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer minister voor zijn antwoord.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat deze zaak in Europees verband moet worden bekeken. Zolang er op Europees vlak geen consensus bestaat om de bandbreedte uit te breiden, zullen wij met dit probleem worden geconfronteerd. Het zou echter goed zijn indien ons land ondertussen autonoom maatregelen kon nemen om het gebruikerscomfort te verhogen.

Omtrent uw bedenking dat men bij monitoring of op andere wijze onderzoekt in welke mate de bestaande kanalen worden gebruikt, had ik in mijn inleiding reeds gezegd dat op dat vlak blijkbaar een groot meningsverschil bestaat tussen, enerzijds, de federatie van CB-gebruikers en, anderzijds, het BIPT. De federatie van CB-gebruikers wijst er, blijkbaar terecht, op dat ondanks het feit dat er theoretisch 40 kanalen ter beschikking zijn, eigenlijk maar een gering aantal kanalen optimaal kunnen worden gebruikt. Vandaar dat, wanneer men aan monitoring doet, men vaststelt dat er inderdaad een onderbezetting is van een aantal kanalen, maar dat heeft dan meer te maken met het gebruikerscomfort dat onvoldoende is, dan wel met het feit dat er te weinig belangstelling zou zijn.

Yves Leterme

Ik wens de bedenking te ondersteunen die uw collega had laten neerschrijven, namelijk dat wij aandachtig moeten blijven voor deze problematiek. Ik hoop dat wij op termijn tot een oplossing kunnen komen, weliswaar in afspraak met de Europese instanties en rekening houdende met gerecificeerde noden en vragen vanuit de hulpverleningssector.

M. Daerden, ministre : Je transmettrai la demande formulée par notre collègue et je ne doute pas que cette question sera suivie de très près par les responsables belges.

De voorzitter : Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "Radio Maritieme Diensten (RMD)" (nr. 2268)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Lode Vanoost au vice-premier ministre et ministre du Budget et au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les services radio-maritimes" (n° 2268)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een aantal technische vragen over een probleem van een infrastructuur waarvan ik het nut eigenlijk niet meer inzie.

De kustbewaking wordt tegenwoordig volledig door satellieten verzorgd. Er bestonden nog contracten van de Radio Maritieme Diensten voor het in stand houden van noodoproepkanalen op de lange golf en de middengolf, maar deze zijn op 1 februari 1999 verstreken.

De gelijkaardige kuststations van Nederland in Scheveningen en van Duitsland in Nordeich zijn gesloten. De Belgische stations daarentegen worden nog altijd gebruikt.

Het grootste deel van het personeel van deze diensten is afgevoerd naar Belgacom, maar er blijven nog altijd

een vijftigtal personen, die nu statutair bij het BIPT werken. De heer Leterme heeft mij vanmorgen gezegd dat de situatie van deze personeelsleden nog niet helemaal is geregeld.

Deze installaties blijven ondertussen draaien met een aantal zenders van 20 kW en dat betekent toch een aanzienlijk energieverbruik. Er worden ook nog altijd kortegolftelefoonverbindingen voor vliegtuigen en schepen verzorgd, hoewel dat veel beter gaat met satellietverbindingen.

Ik heb terzake een aantal punctuele vragen voor de minister.

Ten eerste, hoeveel personen werken nu nog voor de RMD ?

Ten tweede, wat is de huidige kostprijs op jaarbasis van de uitbating van de terreinen te Middelkerke, Oudenburg en Ruiselede ?

Ten derde, wordt het budget van RMD volledig door het departement van minister Di Rupo beheerd, of zijn er ook andere ministeries bij betrokken ?

Ten vierde, is een sluiting van RMD gepland ? Wanneer ?

Ten vijfde, werd al nagedacht over een nieuwe bestemming voor de drie terreinen van de RMD ? Ik heb mij laten vertellen dat deze terreinen wel geschikt zouden zijn om tot natuurgebied te worden omgeschakeld.

Ten zesde, wat is, sinds de contracten zijn afgelopen, de feitelijke activiteit van RMD ? Daarover heb ik een aantal statistische vragen, namelijk hoeveel noodoproepen via lange golf en middengolf gebeuren er nog via dat systeem en hoeveel telefoongesprekken met lucht- en scheepvaart worden er op de korte golf nog gevoerd ?

Mijnheer de minister, het is uiteraard mijn bedoeling het voortbestaan en de werking van deze installaties in vraag te stellen.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, le service de radio maritime est sous l'autorité du ministre de la Défense nationale. Pour répondre à votre question, je me suis donc informé auprès de mon collègue qui m'a donné les informations suivantes.

Op dit ogenblik werken 69 personen bij de RMD, waarvan 67 statutairen en 2 contractuelen. De huidige raming van de exploitatiekosten van de 3 terreinen - de radiomarieme diensten Middel-

kerke, Oudenburg en Ruiselede bedraagt 194 miljoen frank voor 1998, inbegrepen de personeelskosten.

Le budget des services radio maritimes est géré par la Défense nationale. L'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), qui dépend du ministre des Télécommunications, assure la gestion administrative du personnel. Les fiches de rémunération sont transmises pour paiement au ministère de la Défense nationale.

La fermeture des services radio maritimes n'est certainement pas envisagée vu que des activités de sécurité doivent toujours être assurées par les instances fédérales et régionales.

La procédure de transfert des biens de Belgacom vers l'Etat belge est toujours en cours. La destination finale des terrains dépend d'études complémentaires relatives à l'intégration des activités des SRM dans les forces armées.

J'ajoute qu'en 1999, le volume d'activité des SRM est à peu près le même qu'en 1998. Le trafic mensuel est d'environ 2 000 communications téléphoniques, 500 télégrammes et 500 télex.

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb toch enkele bedenkingen. Dit kluwen van defensie en communicatie is mij niet duidelijk. Dergelijke zaken zijn niet meer van deze tijd. U zegt dat hiervan statistisch nog gebruik wordt gemaakt, maar veel kan dat niet zijn. U vindt het nog steeds nodig, maar waarom geldt dat dan niet in andere landen ? In Nederland en Duitsland werd dit gewoon opgedoekt en verloopt alles via de satelliet, dus via moderne telecommunicatiemiddelen. Ik vermoed dat hier iets in stand wordt gehouden omdat het bestaat en omdat men zich geen raad weet met de mensen die er werken. Dit is een vorm van bezigheidstherapie, met alle respect overigens voor de mensen die ze moeten uitoefenen. Er kan door de staat toch wat meer creativiteit worden gehanteerd om deze mensen nuttig werk te laten verrichten. Telecommunicatie verloopt tegenwoordig via betere, efficiëntere en modernere wegen. Eigenlijk kan de RMD zonder al te veel problemen gewoon worden opgedoekt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jacques Vandenhautte au ministre des Transports sur "le transfert de concession pour l'installation et la commercialisation, sur le domaine des chemins de fer, de panneaux publicitaires" (n° 2277)

Mondelinge vraag van de heer Jacques Vandenhautte aan de minister van Vervoer over "de overdracht van een concessie voor de inrichting en de commercialisering op spoorterreinen van reclameborden" (nr. 2277)

Le président : La parole est à M. Jacques Vandenhautte.

M. Jacques Vandenhautte (PRL-FDF) : Monsieur le président, monsieur le ministre, voici de nombreuses années, la société d'affichage PUBLIFER avait obtenu la concession de la SNCB pour l'installation et la commercialisation, sur le domaine des chemins de fer, de leurs panneaux publicitaires. En 1997, la société MORE O'FERRAL a racheté la société PUBLIFER. Depuis lors, elle procède à l'installation systématique de nouveaux panneaux d'affichage de structures et de dimensions différentes en remplacement des panneaux d'origine.

Voici mes questions.

1. A l'occasion de la reprise de PUBLIFER par MORE O'FERRAL, la SNCB a-t-elle donné son accord, comme il est généralement convenu, à une reprise de la concession et, le cas échéant, qui a pris la décision au nom de la SNCB ?

2. Vu l'importance des retombées financières du transfert de la concession, la SNCB n'avait-elle pas l'obligation, comme il est d'usage en pareil cas, d'organiser une mise en concurrence ?

3. Quelle est la durée de la concession actuelle (date de prise en cours et date d'échéance) ?

4. Les emplacements des panneaux sur le domaine de la SNCB ont-ils bien été équipés par MORE O'FERRAL à la suite de l'obtention des autorisations administratives réglementaires - le permis d'urbanisme est indispensable - comme il est prévu en application des dispositions légales en vigueur dans chaque région du pays ?

5. Depuis quelques mois, les quais de nombreuses gares SNCB sont à présent équipés, par MORE O'FERRAL, de nouveaux panneaux publicitaires éclairés de 2 m². Ces panneaux sont-ils conformes aux règles de sécurité en vigueur sur le réseau ?

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, en 1997, l'actionnaire majoritaire de la société anonyme PUBLIFER, la famille Jamar de Bolzée qui détenait 50,15% des actions de la société, a vendu sa participation : 50% ont été cédés au groupe MORE O'FERRAL et les 0,15% restant à la SNCB.

La société PUBLIFER est restée titulaire de la concession accordée par la SNCB à partir du 1er janvier 1992 pour une durée de 30 ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2021 inclus. La SA PUBLIFER est tenue de respecter la législation en vigueur et de se procurer tous les permis et autorisations nécessaires pour toute nouvelle implantation de panneaux. La SNCB n'a connaissance d'aucune contravention au texte en vigueur.

Je précise que les nouveaux panneaux de 2m² ont été mis en place par la SA PUBLIFER sur le réseau ferroviaire, après approbation des services techniques et de sécurité de la SNCB.

Le président : La parole est à M. Jacques Vandenhautte.

M. Jacques Vandenhautte (PRL-FDF) : Monsieur le président, préciser que la SA PUBLIFER est restée concessionnaire répond à ma question. Dès lors, il ne me paraît plus y avoir de problème.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de postbedeling te Gent" (nr. 2244)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la distribution du courrier à Gand" (n° 2244)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer Karel Van Hoorebeke (VU) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het probleem van de

postbedeling in het centrum van Gent is algemeen bekend; het was ook al vaker het onderwerp van discussies hier. Telkens werden concrete oplossingen voorgesteld. Amper een maand geleden antwoordde de bevoegde minister op een interpellatie terzake dat er extra personeelsleden zouden worden aangevraagd, zodat het probleem zou zijn opgelost. Enkele tijd geleden is er echter opnieuw een probleem gerezen en de postmeester heeft een beroep moeten doen op de poetsvrouwen die in het postkantoor werken, en zelfs op familieleden van de postbodes.

Graag vernam ik of de berichten terzake in de media correct zijn. Welke maatregelen zullen er bovendien worden genomen gelet op de komende vrij drukke postbedelingsperiode, opdat elkeen tijdig post, kranten en eventueel verkiezingsdrukwerk zou ontvangen ?

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, je constate qu'il n'y a pas qu'à Liège qu'il y a des problèmes.

Ik herinner u eraan dat De Post volkomen autonoom beslist over het personeel en de materiële middelen die hij inzet voor het vervullen van zijn taak. Ik heb bijgevolg aan het bedrijf gevraagd mij de elementen van antwoord te bezorgen in verband met het probleem dat de heer Van Hoorebeke aankaart.

Les 15 et 16 avril derniers, le percepteur de Gand I a fait appel à du personnel non distributeur afin d'assurer la distribution des envois non adressés en attente.

L'entreprise signale qu'il s'agit d'une initiative personnelle de la part du percepteur. Confronté à un manque d'effectifs les deux jours en question, celui-ci a recherché des volontaires dans son bureau afin d'honorer les engagements de La Poste. Sa démarche était avant tout pragmatique et commerciale. Il est toutefois bien clair que cette situation était exceptionnelle.

L'entreprise signale d'ailleurs que la problématique des envois non adressés doit faire prochainement l'objet d'un réexamen global et d'une concertation avec les syndicats.

De plus, La Poste nous a fait savoir que 31 recrutements ont été effectués pour les Flandres orientale et occidentale et que le recrutement de 19 autres personnes est en cours. Des mutations sont par ailleurs actuellement en cours afin d'optimiser l'occupation du personnel dans les bureaux.

Daerden

Je confirme à nouveau le remplacement des bureaux de poste de Gand I et IV par le nouveau bureau situé près du Kalandenberg. Le cadre de ce bureau sera déterminé en additionnant les résultats statistiques des deux anciens bureaux durant les 12 derniers mois. L'ouverture de ce bureau est prévue dans le courant du second semestre 1999.

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : Mijnheer de voorzitter, ik heb de belofte van de minister genoteerd dat er geen problemen meer zullen rijzen. Ik ga ervan uit dat dit inderdaad zo is en dank hem alvast voor het antwoord dat hij heeft verstrekt en dat hijzelf heeft gekregen van de autonome overheidsdienst.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Julien Van Aperen aan de minister van Vervoer over "de HST-Fin" (nr. 2286)

Question orale de M. Julien Van Aperen au ministre des Transports sur "la Financière TGV" (n° 2286)

De **voorzitter** : De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, op 2 april 1997 lazen we in het Belgische Staatsblad de geboorte-akte van een van de uitvindingen van onze minister : de HST-Financière. Het wetsontwerp over de financiering van het HST-project werd in de Kamer goedgekeurd op 23 januari 1997 en werd op 17 maart 1997 overgemaakt aan het Belgische Staatsblad. In een artikel 2 van deze wet staat te lezen : "De federale participatiemaatschappij en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden gelast om binnen de zestig dagen na de datum van inwerkingtreding van deze wet een naamloze vennootschap van publiek recht, HST-Fin genaamd, op te richten, welke tot doel zal hebben deel te nemen in het kapitaal van de NMBS teneinde in het openbaar belang bij te dragen tot de verwezenlijking van de infrastructuur en de aanschaffing van het rollend materieel noodzakelijk voor de exploitatie van de lijnen voor de hogesnelheidstrein HST op het Belgische grondgebied."

Deze wet heeft de bedoeling om 125 miljard frank te verzamelen om deze dan over te dragen aan de NMBS. Daarvoor krijgt men een aantal aandelen van de NMBS, zonder stemrecht. Het is een manier van financiering die het de NMBS mogelijk maakt onmiddellijk het HST-project volledig te financieren. De totale investering voor het HST-project zou volgens de minister 147 miljard frank bedragen in 1994. Bij deze 125 miljard frank zou nog de bijdrage van Nederland worden gevoegd voor de meerkosten van de aanleg van de HST via de E19. In 1997 werd er een akkoord bereikt met Nederland dat zij 830 miljoen gulden, of ongeveer 15,3 miljard frank, zouden overmaken aan de Belgische Staatskas, wat zij ook voor het einde van het jaar hebben gedaan.

De federale participatiemaatschappij is gestart met een inbreng van 22 miljard frank. Vanaf 1998 tot 2005 zal zij jaarlijks nog een miljard inbrengen. De totale inbreng zal dus 30 miljard frank bedragen. De NMBS moest voor 10 miljard frank onroerende goederen inbrengen, die dan zouden worden verkocht door de HST-Financière en dat geld zou dan terug ter beschikking worden gesteld van de NMBS. Men verwacht van de particuliere investeerders ongeveer voor 10 miljard investeringen. Verder hoopte men nog op een aantal subsidies van de Europese Unie. Het saldo zou men gaan lenen, hetzij bij Europese instellingen, hetzij bij gewone financiële instellingen of op de financiële markt.

Deze 125 miljard frank zouden worden overgedragen van de HST-Financière naar de NMBS in de periode 1997-2000. Intussen is er wel wat veranderd en aangepast. In de begroting van 1999 lezen we dat er drie jaar na elkaar 6,2 miljard wordt overgedragen van het begrotingsbudget naar de HST-Financière. Dit vertegenwoordigt het bedrag dat Nederland heeft gestort, 15,3 miljard, plus de interesten die op dit bedrag werden gewonnen. De minister heeft dit bij de bespreking van de begroting verdedigd. Ik lees in "Feiten" van 13 april dat de Ministerraad van 12 april heeft beslist om - toevallig of niet - een renteloze lening van 18 549 600 000 frank toe te kennen aan de NMBS. Dit is driemaal het bedrag dat in de begroting zou worden ingeschreven in 1999-2000 en 2001 dat nu wordt voorgeschoten aan de NMBS. Dit is een verwarrende situatie, vandaar mijn vragen.

Mijnheer de minister, in hoeverre werd het doel, met name het bijeenbrengen van 125 miljard frank, tot op heden

bereikt? Welke inbreng in de HST-Financière werd tot op heden gerealiseerd door de verschillende partners die zouden moeten deelnemen? Welke actoren hebben tot op heden deelgenomen aan de kapitaalsinbreng? Waarom hebt u dit bedrag, dat al ingeschreven was in de begroting om in een keer door te storten aan de HST-Financière, via een renteloze lening rechtstreeks overgemaakt aan de NMBS?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, de wet betreffende de financiering van het HST-project werd op 17 maart 1997 uitgevaardigd. Het koninklijk besluit tot goedkeuring van het beheersprotocol tussen de staat en de HST-Fin, de NMBS en de FPM werd bekendgemaakt in het Belgische Staatsblad van 29 mei 1997. Bijlage C van dit protocol bevat de indicatieve financiële planning van HST-Fin.

Voici quelques mots pour résumer la situation :

- SNCB : apport de terrains et immeubles hors exploitation pour 10 milliards sur la période allant de 1997 à 2000;

- Etat, via SFP, en 1997 : 22 milliards. De 1998 à 2005 : 8 milliards, soit un total de 30 milliards;

- secteur privé : il y a une possibilité d'une dizaine de milliards à rembourser à l'échéance de l'année 2020;

- emprunts à long terme : sur la période 1997-2000, il était prévu d'emprunter 73 milliards. Venaient ensuite les subventions européennes. A cet égard, je voudrais encore rappeler que la libération de l'augmentation de capital de la SNCB, à hauteur de 125 milliards, doit être intégralement achevée pour le 30 juin 2000.

Quelle est la situation au 31 décembre 1998? Le capital de la SNCB a été effectivement augmenté de 95 milliards. 15 milliards sont encore à libérer avant le 30 juin 1999 et le 30 juin 2000. Le capital souscrit de la Financière TGV s'élève à 32,39 milliards, dont 27,532 milliards ont effectivement été appelés, soit 22 milliards pour la SFP et 5,532 milliards pour la SNCB.

Les dettes à long terme s'élèvent à 65,389 milliards à la même date. La BEI, dans ce montage, représente plus de 50 milliards.

Voici encore quelques informations complémentaires. En date du 29 mai 1998, et ce dans la logique du plan

déposé, le Conseil des ministres a approuvé la proposition d'émission par la Financière TGV d'actions privilégiées aux investisseurs belges et/ou étrangers. Depuis, et dans l'attente notamment d'une position définitive de l'administration fiscale en la matière, ces montants n'ont pas encore pu être lâchés. De surcroît, toujours dans le cadre de la réalisation du plan, le 1er avril dernier, le Conseil des ministres a approuvé deux nouveaux arrêtés. Le premier autorise la SFP à souscrire au capital de la Financière TGV à concurrence de 2 milliards. La souscription s'effectuera en deux phases d'un milliard, simultanément à la libération des apports que la SNCB réalisera pour les exercices 1998 et 1999.

Le second arrêté prévoit que l'Etat accorde à la SNCB un prêt sans intérêts d'un montant de 18,549 milliards, c'est-à-dire la valeur actualisée de la contribution néerlandaise pour la réalisation du tracé dit "E-19". L'affectation de ces fonds sera contrôlée par la Financière TGV, au moyen des informations et mesures prévues par la loi du 17 mars 1997.

En conclusion, le planning se déroule tout à fait normalement, bien que la participation du secteur privé au capital ne soit pas encore effective pour la simple raison que celui-ci ne désire souscrire que si la qualification fiscale est intéressante.

Je répète ce que j'ai dit à plusieurs reprises : j'ai donné, à titre indicatif, plusieurs sources de financement. Si l'une d'entre elles ne fonctionnait pas, on pourrait avoir recours à une autre. Cela ne remettrait aucunement en question le modèle imaginé. Pour nous conformer aux intentions formulées dans le plan financier d'origine, nous avons posé tous les actes qu'il convenait pour pouvoir nous ouvrir au secteur privé. Il reste à créer les conditions favorables à cette prise de participation et cela passe obligatoirement par une décision en matière fiscale.

En ce qui concerne la participation néerlandaise, nous avons choisi la voie directe, mais avec contrôle de l'utilisation des fonds car il nous paraissait évident qu'il s'agissait d'un "apport" d'une nature tout à fait spéciale qui comportait des risques de remboursement et d'amendes. En effet, ces fonds ne sont pas définitivement acquis. Ils nous ont été versés, mais nous devons avoir réalisé l'investissement à l'horizon prévu, c'est-à-dire en 2005. Si tel n'est pas le cas, il y aura non seulement remboursement, mais aussi dédommagement.

De voorzitter : De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer Julien Van Aperen (VLD) : Mijnheer de voorzitter, alhoewel ik de minister dank voor zijn antwoord, blijft een aantal vragen onbeantwoord.

De HST-Financière heeft reeds 22 miljard frank plus 2 miljard frank extra van de federale participatiemaatschappij ontvangen én 5,532 miljard frank van de NMBS in onroerende goederen. Op dit ogenblik beschikt de HST-Financière reeds over 32,079 miljard frank. Bovendien moet men rekening houden met uitstaande leningen voor een bedrag van 65 miljard frank.

Mijnheer de minister, ik begrijp niet waarom het bedrag dat oorspronkelijk in drie schijven aan de NMBS zou worden doorgestort in één keer werd overmaakt voor de HST-investeringen. Heel wat investeringen zullen immers later moeten gebeuren. Waarom wordt plotseling zo veel geld ter beschikking gesteld van de NMBS ? Op heel wat plaatsen zijn de HST-werken amper gestart.

Hoe zal de NMBS die fondsen beheren ? Zal de maatschappij de geldmiddelen alleen gebruiken voor de HST of zal de NMBS hiermee andere investeringen financieren ? Als dit het geval is, kan het parlement zijn controletaak niet uitvoeren.

Mijnheer de minister, in 1997 heeft de Staat 15,3 miljard frank ontvangen van Nederland. Na verrekening van de intresten die dit bedrag opleveren, was de regering van plan het bedrag in drie schijven aan de NMBS door te storten. In totaal zou de maatschappij 18,6 miljard frank ontvangen. Ik stel vast dat de NMBS te veel fondsen ter beschikking krijgt. De maatschappij ontvangt niet alleen de 18,6 miljard frank maar eveneens al de intresten die de maatschappij de volgende jaren kan binnenrijven op dit kapitaal dat zij renteloos ter beschikking krijgt.

Ik weet dat u als bedrijfsrevisor inzake cijfers moeilijk in de hoek kan worden geduwd. Als parlementair kan ik echter niet anders dan vraagtekens plaatsen bij de gang van zaken. De NMBS krijgt wel meer dan voldoende fondsen ter beschikking maar blijft inzake dienstverlening ondermaats presteren. Als belangrijkste aandeelhouder moet de overheid de NMBS op haar verplichtingen wijzen.

Mijnheer de minister, ik herhaal dat dergelijke financieringstechnieken vragen oproepen. Het kan, mijns inziens, niet door de beugel dat het parlement geen ernstige controle kan uitoefenen.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, l'article 4 de l'arrêté royal du 13 avril 1997 portant exécution de l'article 3, § 2, alinéa 2 de la loi du 17 mars 1997, auquel j'ai fait allusion, dispose que "l'affectation provisoire des fonds apportés par la Financière TGV, visée à l'article 3, § 2 de la loi précitée, devra être autorisée spécifiquement par le comité de direction. Celui-ci prendra à cet effet les dispositions et les mesures nécessaires pour assurer au ministre des Transports et à la Financière TGV que des fonds en montant suffisant seront disponibles pour rencontrer les dépenses d'investissement telles que prévues au calendrier visé à l'article 1er qui prévoit les investissements TGV."

Le comité de direction de la SNCB ne pourra décider d'une affectation provisoire des fonds qu'en présence du commissaire du gouvernement auprès de la SNCB. Si celui-ci estime que cette affectation est susceptible de compromettre le paiement des dépenses d'investissement TGV aux échéances prévues, celle-ci ne pourra avoir lieu que de l'accord du ministre des Finances et du ministre des Transports".

C'est une réflexion fondamentale sur l'affectation des fonds. Mais il est aussi logique de se poser la question du respect de ces dispositions prises. Pour ce faire, il était nécessaire d'instaurer un contrôle, d'où le processus prévu de contrôle par les commissaires-réviseurs avec dépôt d'un rapport trimestriel.

Je comprends qu'il ne s'agit pas d'une approche traditionnelle, mais je préférerais une telle méthode que celle choisie pour BATC, avec dualité de gestionnaires sur site. Ne l'oubliez pas : cela engendre des conflits permanents.

En matière de contrôle encore, je me réfère toujours au rapport du 20 avril 1999, déposé par les commissaires-réviseurs, pour rejoindre ce qui vous intéresse : "Il ressort des documents que la différence entre les 58,844 milliards financés par la Financière TGV et investis pour le TGV, d'une part, et les 95 milliards libérés en 1997 et 1998 par la Financière TGV, d'autre part, a été affectée provisoirement par la SNCB au remboursement, dans les limites contractuelles existantes, d'emprunts conclus antérieurement, à la couverture des besoins de trésorerie nécessaire à la gestion journalière de la SNCB et à des placements de trésorerie effectués conformément à la politique financière arrêtée par le conseil d'administration du 21 novembre 1997."

Daerden

En d'autres mots, toute la philosophie du projet consiste en cette mise à disposition plus rapide de fonds pour la SNCB que le calendrier d'investissement. De là, un mécanisme spécial de surveillance de l'utilisation des surplus. Sur la base du rapport des commissaires-réviseurs, vous remarquez que ce surplus est affecté de manière provisoire.

De voorzitter: De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de bijkomende informatie. Ik zal mijn opvolger de raad geven dit dossier te blijven volgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Geert Versnick aan de minister van Vervoer over "het bewonersparkeren" (nr. 2285)

Question orale de M. Geert Versnick au ministre des Transports sur "le stationnement des riverains" (n° 2285)

De voorzitter: De heer Geert Versnick heeft het woord.

De heer **Geert Versnick** (VLD): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank u voor de gastvrijheid in uw commissie. Bij dit onderwerp zal er wel niet met miljarden worden gegoocheld zoals bij het vorige, maar toch geniet het de aandacht en interesse van heel wat mensen die in de grootsteden wonen.

Het toenemend aantal voertuigen heeft ertoe geleid dat men parkeerbeperkende maatregelen heeft genomen en dat men een financiële bijdrage is gaan vragen voor het parkeren op het openbaar domein. Door het feit dat men op die manier steeds meer stukken van het openbaar domein is gaan innemen, ontstond in toenemende mate ook een probleem voor de bewoners die hun voertuig moeten kunnen parkeren.

Men is om hen tegemoet te komen regelgevend opgetreden. Op 1 januari 1992 is het ministerieel besluit in werking getreden waardoor personen een bewonerskaart kunnen aanvragen. De essentiële kenmerken van dit besluit zijn dat de aanvraag aan het uitreikende gemeentebestuur moet worden gericht en dat het gemeentebestuur slechts één bewonerskaart per wooneenheid kan

toestaan. Bijkomend moet de betrokkene verklaren dat hijzelf, noch een persoon uit dezelfde wooneenheid beschikt over een parkeerplaats binnen een straal van vierhonderd meter van zijn woonplaats. Collega's, u weet allen dat wij een groeiend aantal moderne gezinnen hebben waarin beide partners werken en waarin twee voertuigen dikwijls noodzakelijk zijn om zich naar het werk te kunnen begeven. Met andere woorden, deze gezinnen worden natuurlijk zwaar getroffen door het besluit waarin *expressis verbis* staat dat slechts één kaart per wooneenheid mag worden uitgereikt. Natuurlijk geeft dit aanleiding tot situaties waarin mensen heel ver van hun woning moeten gaan parkeren. Vooral 's avonds en voor vrouwen kan het gevaarlijk zijn als zij een grote afstand moeten afleggen om naar hun woning terug te keren. Bovendien moet die grote afstand ook 's morgens weer worden afgelegd.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover deze problematiek? Meer concreet, zou het niet mogelijk zijn om het ministerieel besluit aan te passen om een billijke regeling mogelijk te maken? Men kan dan twee of meer bewonerskaarten per wooneenheid toestaan. Mogelijks zult u antwoorden dat hierdoor potentiële verkeersoverlast ontstaat, maar als men het via het ministerieel besluit voor de gemeenten mogelijk maakt om meer dan één bewonerskaart uit te reiken, past dat binnen de autonomie van de steden en gemeenten. Bovendien zijn zij de best geplaatste instantie om te beoordelen of het mogelijk is om binnen een bepaald gebied twee of meer bewonerskaarten per wooneenheid toe te staan. Zij kunnen zich immers effectief op de lokale situatie baseren en daaruit de nodige besluiten trekken.

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, het probleem dat door onze collega wordt aangesneden valt onder de bevoegdheid van de heer Peeters, staatssecretaris voor Veiligheid. Hij heeft mij een aantal elementen van antwoord verstrekt.

Suivant les dispositions de l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 en matière d'obtention d'une carte de riverain, les administrations communales ne peuvent en effet délivrer qu'une carte par logement. En outre, le demandeur est tenu de déclarer sur l'honneur que ni lui-même, ni une

personne occupant le même logement que lui, ne dispose d'un garage ou d'un emplacement de stationnement dans un rayon de plus ou moins 400 m de son domicile.

Pour situer le contexte de cet arrêté, vous aurez remarqué que cette disposition concernant le stationnement résidentiel a pour effet d'éviter que la voie publique soit privatisée. Dès lors, l'espace public pour le stationnement résidentiel devait être défini à l'aide d'une étude du trafic et du stationnement qui fait l'analyse des impératifs de stationnement en fonction des objectifs poursuivis.

Le stationnement résidentiel ne pouvait en aucun cas causer des problèmes de stationnement en d'autres endroits, par exemple, juste en dehors des zones délimitées. C'est dans ce contexte qu'il convient de situer le choix délibéré de ne prévoir qu'une carte de riverain par logement, même s'il est incontestable qu'on enregistre une augmentation du nombre de ménages disposant de plusieurs véhicules.

La délivrance de la carte de riverain a été rendue plus sévère en 1991, précisément parce qu'on a constaté que nombre de candidats abusaient de la situation en cachant qu'ils disposaient d'un propre emplacement de stationnement à l'arrière de leur maison ou juste derrière le coin, d'où la prise en compte d'un nouveau critère objectif, à savoir la proximité.

Les normes fixées par l'arrêté ministériel doivent être d'application partout de la même façon. Elles constituent une garantie contre l'arbitraire et peuvent, pour le secrétaire d'Etat, éviter une mauvaise acceptation par le citoyen.

Le principe que l'administration communale ne peut refuser de carte à une personne répondant aux exigences réglementaires ou que la carte ne peut être délivrée à une personne ne répondant pas à toutes les prescriptions doit être conservé.

Nous pensons qu'une proposition d'assouplissement pourrait être soumise à la commission fédérale de la circulation routière, où les communes sont représentées par l'Association des villes et communes. Etes-vous d'accord pour avancer en ce sens?

M. Geert Versnick (VLD): Le prochain gouvernement devra trancher.

M. Daerden, ministre: Nous allons déjà soumettre la proposition.

De heer **Geert Versnick** (VLD): Mijnheer de minister, ik waardeer ten eerste dat de openheid bestaat om het

probleem te bespreken want ik denk echt dat dit in de grootsteden een belangrijk maatschappelijk probleem is. Volgens mij kan dit probleem best eerst in de bevoegde commissie worden behandeld en daarna kan er, op een oordeelkundige wijze, een beslissing worden genomen.

Ik ben het echter niet eens met het standpunt van de minister wanneer hij zegt dat op een absolute gelijke manier over het hele Rijk zou moeten worden beslist. Ik meen dat het subsidiariteitsprincipe daar moet spelen. U moet de gemeenten de mogelijkheid geven een lokaal mobiliteitsbeleid te voeren. De gemeente is immers de meest aangewezen partij om correct in te schatten waar er eventueel twee bewonerskaarten per huisvesting kunnen worden uitgereikt. De steden en de gemeenten zijn de meest gereede partij om dat te appreciëren. Het algemeen reglementair kader moet daarvoor natuurlijk overal uniform zijn.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Joseph Arens au ministre des Transports sur "les problèmes de parking autour des gares de la SNCB" (n° 2287)

Mondelinge vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Vervoer over "de parkeerproblemen aan de NMBS-stations" (nr. 2287)

Le **président** : La parole est à M. Joseph Arens.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chacun s'accorde aujourd'hui pour considérer qu'une amélioration de la mobilité générale dans notre pays ne sera possible qu'en améliorant la complémentarité entre les différents types de moyens de déplacement - chemins de fer, transports en commun, voiture.

Une bonne complémentarité voiture-train implique que l'offre de parkings aux abords des gares SNCB soit suffisante et peu coûteuse.

Or, beaucoup de voyageurs de la SNCB se plaignent d'éprouver de plus en plus de difficultés à parquer leur voiture aux abords de leur gare de départ.

Je prendrai l'exemple de la gare d'Arlon que je connais bien pour la fréquenter quasi quotidiennement. Cette gare a connu un développement considérable ces dernières années, en

raison du développement économique de la région - pôle européen de développement, la proximité du Grand-Duché de Luxembourg, etc. - et de sa position privilégiée sur la ligne 162 Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles, fort utilisée par les navetteurs du Grand-Duché de Luxembourg et du sud de la Belgique qui travaillent à Namur ou à Bruxelles.

Ce développement est bien sûr une très bonne chose, mais il a aussi un effet pervers pour les voyageurs qui partent d'Arlon et doivent parquer leur véhicule à proximité de la gare. Il est devenu de plus en plus difficile, voire quasiment impossible, au-delà de 7 heures du matin, de trouver une place de parking. Ces dernières années, l'offre de parking n'a pas évolué proportionnellement à la fréquentation de la gare.

La constatation quasi quotidienne de cette situation m'amène à vous poser les questions suivantes.

1. Quelle est la politique générale de la SNCB en matière de gestion des parkings aux abords des gares ?

2. Le ministre dispose-t-il de données précises à ce sujet en ce qui concerne la gare d'Arlon ?

3. Etant donné la nécessité d'améliorer la complémentarité voiture-train pour répondre aux problèmes de mobilité dans notre pays, et vu que le manque de places de parking aux abords des gares peut être un frein à l'utilisation du train, la SNCB et le gouvernement ont-ils des projets précis en matière de développement des parkings aux abords des gares ? Existe-t-il des projets de ce type concernant la gare d'Arlon ? Vous savez qu'au-delà d'Arlon, il y a aussi la gare de Stockem. Différentes possibilités existent à partir de ces deux sites relativement importants de la SNCB.

Le **président** : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, la politique générale concernant la gestion des parkings aux abords des gares consiste à permettre, le plus souvent possible, aux voyageurs de la SNCB de disposer d'emplacements gratuits.

Toutefois, lorsque la capacité du parking est insuffisante, la SNCB applique une tarification voyageur - 120 francs la journée, 680 francs pour un abonnement mensuel - afin d'assurer un emplacement aux voyageurs SNCB.

L'aménagement et l'extension de parkings pour voitures et vélos autour des gares sera l'une des priorités du

plan décennal 2001-2010. En outre, la SNCB nouera des contacts avec les autorités concernées, notamment les autorités communales, pour garantir une extension suffisante du nombre d'emplacements et pour développer des formules de cofinancement.

En ce qui concerne Arlon, la SNCB a conscience des difficultés pour les utilisateurs de la gare d'Arlon de trouver une place de parking à proximité de la gare à certaines heures de la journée. Elle est actuellement à la recherche de solutions pour développer le parking existant. Deux pistes sont actuellement à l'analyse :

1. la démolition d'un bâtiment situé sur le parking SNCB, qui permettrait d'augmenter la capacité d'environ 30 places;

2. l'aménagement de l'endroit intitulé "la cour à bois" et de la rampe utilisée par l'armée de l'autre côté des bois, qui permettrait d'engranger environ 80 places supplémentaires.

Voilà donc où en est le dossier actuellement.

Le **président** : La parole est à M. Joseph Arens.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le président, je remercie le ministre pour cette réponse. Si je comprends bien, nous nous orientons quand même vers une solution offrant une centaine de places supplémentaires. C'est vraiment indispensable, puisque la taxe de 110 ou 120 francs est déjà d'application à Arlon. Malgré cela, ces parkings sont parfois tellement saturés qu'à certaines heures, on ne parvient plus à le quitter avec sa voiture. J'ai d'ailleurs vécu le cas récemment.

Je suis donc ravi d'entendre cette réponse concernant l'évolution de ce dossier. J'espère que le problème pourra se résoudre très rapidement, d'autant plus qu'à trois kilomètres de là, le site immense de Stockem avec ses fameux ateliers, offre des centaines de mètres carrés disponibles sous toiture, pouvant peut-être abriter certaines activités organisées dans le cadre du complexe arlonnais.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- La réunion publique de commission est levée à 15.40 heures.

- De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.40 uur.