

SEANCES DU JEUDI 22 JUIN 1989  
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 22 JUNI 1989ASSEMBLEE  
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DE L'APRES-MIDI  
NAMIDDAGVERGADERING

## SOMMAIRE:

## CONGES:

Page 2811.

## MESSAGES:

Page 2811.

Chambre des représentants.

## PROPOSITIONS DE LOI (Prise en considération):

Page 2812.

**MM. Cooreman et Gijs.** — Proposition de loi modifiant la loi-programme du 30 décembre 1988.**M. Van Eetvelt et consorts.** — Proposition de loi supprimant toute relation avec le droit du travail pour les sportifs à la rémunération modique.**M. de Clippele.** — Proposition de loi modifiant l'article 18 du Code de la taxe sur la valeur ajoutée.

## DEMISSION D'UN SENATEUR:

Page 2812.

## PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989.

Ann. parl. Sénat de Belgique — Session ordinaire 1988-1989  
Parlem. Hand. Belgische Senaat — Gewone zitting 1988-1989

## INHOUDSOPGAVE:

## VERLOF:

Bladzijde 2811.

## BOODSCHAPPEN:

Bladzijde 2811.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

## VOORSTELLEN VAN WET (Inoverwegingneming):

Bladzijde 2812.

**De heren Cooreman en Gijs.** — Voorstel van wet tot wijziging van de programmawet van 30 december 1988.**De heer Van Eetvelt c.s.** — Voorstel van wet strekkende tot het afschaffen van enige arbeidsrechtelijke relatie voor de sportbeoefenaars met een bescheiden vergoeding.**De heer de Clippele.** — Voorstel van wet tot wijziging van artikel 18 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde.

## ONTSLAG VAN EEN SENATOR:

Bladzijde 2812.

## ONTWERPEN VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1988.

Discussion générale (Reprise). — *Orateurs*: MM. Cardoen, Jan Leclercq, Didden, Vandermarliere, Van Hooland, Bock, De Seranno, Mme Aelvoet, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 2812, 2817 et 2819.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989.

Discussion et vote d'articles, p. 2825.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1988.

Discussion et vote des articles, p. 2828.

Projet de loi contenant le budget des Dotations pour l'année budgétaire 1989.

Discussion et vote d'articles, p. 2832.

Projet de loi relatif à la limitation et au contrôle des dépenses électorales ainsi qu'au financement et à la comptabilité ouverte des partis politiques.

Discussion générale. — *Orateurs*: Mmes Panneels-Van Baelen, rapporteur, Nélis, M. Appeltans, p. 2837.

#### PRESENTATION DE CANDIDATS A UNE PLACE VACANTE DE CONSEILLER D'ETAT:

Communication de M. le Président, p. 2817, 2819, 2831 et 2833.

Résultat du scrutin, p. 2831.

#### QUESTION ORALE URGENTE DE M. AERTS AU SECRETAIRE D'ETAT AUX AFFAIRES EUROPEENNES ET A L'AGRICULTURE, SUR « LA PLAIE DES ETOURNEAUX EN HESBAYE »:

*Orateurs*: M. Aerts, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 2831.

#### PROJETS DE LOI (Votes réservés):

Projet de loi contenant le budget du ministère de la Justice pour l'année budgétaire 1989, p. 2833.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989, p. 2834.

Projet de loi contenant le budget des Dotations pour l'année budgétaire 1989, p. 2834.

#### PROJETS ET PROPOSITIONS DE LOI (Votes):

Projet de loi contenant le budget du ministère de la Justice pour l'année budgétaire 1989, p. 2834.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989, p. 2834.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1988, p. 2834.

Projet de loi contenant le budget des Dotations pour l'année budgétaire 1989, p. 2835.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988.

Algemene beraadslaging (Hervatting). — *Sprekers*: de heren Cardoen, Jan Leclercq, Didden, Vandermarliere, Van Hooland, Bock, De Seranno, mevrouw Aelvoet, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 2812, 2817 en 2819.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989.

Beraadslaging en stemming over artikelen, blz. 2825.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2828.

Ontwerp van wet houdende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989.

Beraadslaging en stemming over artikelen, blz. 2832.

Ontwerp van wet betreffende de beperking en de controle van de verkiezingsuitgaven, de financiering en de open boekhouding van de politieke partijen.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de dames Panneels-Van Baelen, rapporteur, Nélis, de heer Appeltans, blz. 2837.

#### VOORDRACHT VAN KANDIDATEN VOOR EEN AMBT VAN STAATSRAAD:

Mededeling van de Voorzitter, blz. 2817, 2819, 2831 en 2833.

Uitslag van de geheime stemming, blz. 2831.

#### DRINGENDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AERTS AAN DE STAATSSECRETARIS VOOR EUROPESE ZAKEN EN LANDBOUW, OVER « DE SPREEUWENPLAAG IN HASPENGOUW »:

*Sprekers*: de heer Aerts, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 2831.

#### ONTWERPEN VAN WET (Aangehouden stemmingen):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Justitie voor het begrotingsjaar 1989, blz. 2833.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989, blz. 2834.

Ontwerp van wet houdende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989, blz. 2834.

#### ONTWERPEN EN VOORSTELLEN VAN WET (Stemmingen):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Justitie voor het begrotingsjaar 1989, blz. 2834.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989, blz. 2834.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988, blz. 2834.

Ontwerp van wet houdende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989, blz. 2835.

Proposition de loi modifiant les articles 34 et 35 de la loi du 13 juillet 1981 portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire, p. 2836.

Proposition de loi modifiant l'article 34 de la loi du 13 juillet 1981 portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire, p. 2836.

Projet de loi portant approbation de la Convention entre le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le gouvernement du royaume de Belgique tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur les gains en capital, signée à Bruxelles le 1<sup>er</sup> juin 1987, p. 2836.

Projet de loi modifiant certaines dispositions relatives au crime de viol, p. 2837.

COMMUNICATION DE M. LE PRÉSIDENT :

Page 2840.

Voorstel van wet houdende wijziging van de artikelen 34 en 35 van de wet van 13 juli 1981 tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring, blz. 2836.

Voorstel van wet tot wijziging van artikel 34 van de wet van 13 juli 1981 tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring, blz. 2836.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de regering van het koninkrijk België tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar vermogenswinsten, ondertekend te Brussel op 1 juni 1987, blz. 2836.

Ontwerp van wet tot wijziging van sommige bepalingen betreffende het misdrijf verkrachting, blz. 2837.

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER :

Bladzijde 2840.

PRESIDENCE DE M. SWAELEN, PRÉSIDENT  
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER SWAELEN, VOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.  
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 15 h 5 m.  
De vergadering wordt geopend te 15 h 5 m.

CONGES — VERLOF

MM. Désir, pour devoirs professionnels, et Vandersmissen, pour devoirs administratifs, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Désir, wegens beroepspllichten, en Vandersmissen, wegens ambtspllichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 21 juin 1989, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour:

1<sup>o</sup> Le projet de loi-programme;

Bij boodschappen van 21 juni 1989 zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen:

1<sup>o</sup> Het ontwerp van programmawet;

— Renvoyé, pour ce qui concerne les articles relevant de leurs attributions, aux commissions des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement, de l'Agriculture et des

Classes moyennes, des Finances, de l'Intérieur et de l'Infrastructure.

Verwezen, wat betreft de artikelen die onder hun bevoegdheid vallen, naar de commissies voor de Sociale Aangelegenheden, voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu, voor de Landbouw en de Middenstand, voor de Financiën, voor de Binnenlandse Aangelegenheden en voor de Infrastructuur.

2<sup>o</sup> Le projet de loi portant diverses mesures d'application du règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique;

2<sup>o</sup> Het ontwerp van wet houdende verscheidene maatregelen tot toepassing van de verordening (EEG) nr. 2137/85 van de Raad van 25 juli 1985 tot instelling van Europese economische samenwerkingsverbanden;

3<sup>o</sup> Le projet de loi sur les groupements d'intérêt économique;

3<sup>o</sup> Het ontwerp van wet betreffende de economische samenwerkingsverbanden;

— Renvoyés à la commission de l'Economie.

Verwezen naar de commissie voor de Economische Aangelegenheden.

4<sup>o</sup> Le projet de loi spéciale relative au Fonds budgétaire interdépartemental de promotion de l'emploi.

4<sup>o</sup> Het ontwerp van bijzondere wet betreffende het Interdepartementaal Begrotingsfonds ter bevordering van de werkgelegenheid.

— Renvoyé à la commission des Affaires sociales.

Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

## VOORSTELLEN VAN WET — PROPOSITIONS DE LOI

### *Inoverwegingneming — Prise en considération*

**De Voorzitter.** — Aan de orde is thans de bespreking van de inoverwegingneming van voorstellen van wet.

L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de propositions de loi.

U hebt de lijst van de verschillende in overweging te nemen voorstellen van wet ontvangen met opgave van de commissies waarnaar het bureau voornemens is ze te verwijzen.

Vous avez reçu la liste des différentes propositions de loi à prendre en considération, avec indication des commissions auxquelles le bureau envisage de les renvoyer.

Ik verzoek de leden die opmerkingen mochten willen maken, mij daarvan vóór het einde van de vergadering kennis te geven.

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler, de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Indien intussen van geen bezwaren blijkt, worden die voorstellen in overweging genomen en verwezen naar de commissies die door het bureau zijn aangeduid.

Sauf suggestion divergente, je considérerai ces propositions comme prises en considération et renvoyées aux commissions indiquées par le bureau.

## ONTSLAG VAN EEN SENATOR

### DEMISSION D'UN SÉNATEUR

**De Voorzitter.** — Bij schrijven van heden heeft de heer Karel Dillen, senator voor het arrondissement Antwerpen, mij laten weten dat hij zijn mandaat verzaakt.

Par lettre de ce jour, M. Karel Dillen, sénateur de l'arrondissement d'Anvers, m'a fait savoir qu'il renonce à son mandat.

— Voor kennisgeving aangenomen.

Pris pour notification.

## ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989

## ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988

### *Hervatting van de algemene beraadslaging*

## PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGÉTAIRE 1989

## PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGÉTAIRE 1988

### *Reprise de la discussion générale*

**De Voorzitter.** — Wij hervatten de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen.

Nous reprenons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications.

Het woord is aan de heer Cardoen.

**De heer Cardoen.** — Mijnheer de Voorzitter, voor de christelijke volkspartij zijn de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid van fundamenteel belang voor de kwaliteit van het leven.

Voor ons hebben de veiligheid en de bescherming van de burger in het algemeen steeds een prioritair belang gehad. Het is met die zorg voor ogen dat ik de minister enkele vragen wens te stellen en dat ik eveneens enkele opmerkingen wens te maken.

In de eerste plaats wil ik het hebben over de veiligheid van de weggebruikers. Samen met de fietsers, behoren de voetgangers tot de meest kwetsbare en vaak minst beschermde deelnemers aan het verkeer; wij noemen hen terecht de zwakke weggebruikers.

Ik geef hierna een aantal cijfers in verband met ongevallen om aan te tonen hoezeer deze categorie weggebruikers door het verkeer is bedreigd.

In 1986 vielen er 322 dodelijke slachtoffers en werden 1 933 voetgangers ernstig gewond. Als wij de lichtgewonden hieraan toevoegen, bedraagt het aantal slachtoffers 6 451.

Als wij de toestand in België vergelijken met die in Nederland — en die is vergelijkbaar qua bevolkingsdichtheid en aantal voertuigen per duizend inwoners — stellen wij vast dat per miljoen inwoners in België ruim tweemaal zoveel voetgangers worden doodgereden.

Het gaat hier duidelijk om een kwestie van beleid. Als we het globale ongevallencijfer verder analyseren, zien we ook dat het hoogste aantal getroffen door verkeersongevallen de meest weerloze voetgangers zijn, namelijk de kinderen tussen 5 en 9 jaar en de 75-plussers.

Met aandrang vraag ik de minister bijzondere aandacht en doeltreffende maatregelen, ter bescherming van de zwakke, maar kwetsbare deelnemer aan het verkeer.

De meest kwetsbare groep moet ten volle maar veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Straten mogen niet langer het domein zijn alleen bestemd voor haastige automobilisten. Mij lijkt het aangewezen een formule uit te werken, of overleg te plegen, met de verscheidene beleidsinstanties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de wegen. De straten, vooral in bewoonde kommen, moeten veiliger worden gemaakt voor de zwakke weggebruikers en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer moet worden verminderd.

Ik ben mij er meer dan ooit van bewust dat reglementeren alleen niet volstaat. Het komt er ook op aan de beleidsverantwoordelijken, zowel op nationaal als op gewestelijk of lokaal niveau, te motiveren en aan te sporen tot handelen. Men mag bovendien niet vergeten dat een gehele mentaliteitsverandering bij de automobilisten en bij de andere weggebruikers noodzakelijk is. Er dient absoluut te worden gesleuteld aan het verkeersgedrag.

Het verheugt mij niettemin, mijnheer de minister, dat u voor de verkeersveiligheid een niet-onbelangrijk aantal bijkomende maatregelen neemt.

Eén van de maatregelen betreft de verkeersopvoeding. De vraag is of uw goede voornemens zullen volstaan om resultaten te bereiken. Is het mogelijk om een toelichting te krijgen in verband met de door u voorgenomen acties?

Het meestal internationale goederenvervoer vormt vooral op onze autowegen een toenemend gevaar omdat het zich vaak tegen overdreven snelheid tussen de personenauto's beweegt. Controle is absoluut aangewezen en maatregelen zijn noodzakelijk. De «sterkste» op de weg mag zich niet als heerser beschouwen.

Via de krant heb ik met voldoening vernomen dat een ontwerp-protocol tussen vakbonden en NMBS-directie is gesloten, in hoofdzaak over maatregelen om de onevenwichten tussen het personeel te herstellen, alsmede om de wedden voor een groot aantal gekwalificeerde personeelsleden aan te passen. Mijnheer



de Vice-Eerste minister, dit voorstel moet u eerstdaags bereiken en ik hoop dat het ook uw goedkeuring kan wegdragen.

Veel stationsgebouwen sieren de woonomgeving niet en hebben een alles behalve klantvriendelijk uitzicht. Er moet dringend worden gerenoveerd en er moet meer parkeerruimte komen rond de stationsgebouwen. Aan een verkeersbeleid is een parkeerbeleid inherent. Misschien kan hier enige verduidelijking worden gegeven.

Ik behandel nu de Regie der Luchtwezen. Onder de vorige minister van Verkeerswezen werd in 1984 een studie over de uitbreiding van de nationale Belgische luchthaven door het bureau-Grèner bijgewerkt. Deze bijgewerkte studie vormt de grondslag voor de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem. Onder de grote Europese luchthavens is Zaventem goed geplaatst qua oppervlakte en startbanen. Ik geef enkele cijfers. Zaventem beschikt over 1 620 ha, Schiphol over 1 800 ha, Parijs over 3 200 ha en Frankfurt over 1 600 ha. Op Zaventem zijn er drie startbanen beschikbaar en dit maakt meer trafiek mogelijk.

De Regie der Luchtwezen en acht privé-investeers hebben samen de NV BATC opgericht om de nieuwe gebouwen te realiseren. In de financiële structuur van BATC heeft de Regie der Luchtwezen een inbreng van 47 pct. Ik ben een beetje ongerust dat de RLW met haar statuut van overheidsdienst — wij hopen dat zij spoedig een parastatale instelling E wordt — slechts een tweederangsrol kan spelen of dat het RLW-personeel op langere termijn wel eens de dupe van deze overeenkomst kan worden. Graag kende ik de inhoud van de overeenkomst, waarbij bepaald is dat BATC moet werken met RLW-personeel. Welk bedrag ontvangt de Regie van BATC voor deze diensten?

Ik ben ook verbaasd dat sommige topambtenaren van de Regie der Luchtwezen met een zware beleidsverantwoordelijkheid ook in het directiecomité en de raad van bestuur van BATC terug te vinden zijn. Graag vernam ik van de minister of deze situatie wel aangewezen is. Misschien heb ik er onvoldoende zicht op.

Ik beweer wel met zekerheid dat de Regie der Luchtwezen als overheidsdienst dringend toe is aan reorganisatie en herstructurering, indien men de concurrentie met buitenlandse luchthavenexploitanten wil blijven aankunnen.

Tot slot uit ik mijn genoegen over het feit dat de problemen van de luchtverkeersleiders opgelost zijn. Via de krant vernem ik echter dat er intussen opnieuw onrust heerst. Toch benadruk ik dat stakingen zoals we onlangs te Zaventem hebben gekend, ons imago inzake luchtvervoer zeker niet dienen. Ik vraag me af of de voorgestelde oplossing, waarbij vooral een soort premiestelsel werd aangepast, voor het resterend personeel van de Regie der Luchtwezen bevredigend is. Het kan niet anders dan dat er frustraties ontstaan, maar misschien is dat enigszins ten onrechte. Hopelijk zal men na de herstructurering van de Regie ook werk maken van een algemene valorisatie van het personeel.

In elk geval zal de CVP de uitbreiding van de nationale Belgische luchthaven op de voet volgen. Zoals de minister er in zijn toelichting terecht op wijst, mogen bij deze expansie de economische problemen niet uit het oog worden verloren. Bij de uitbreiding van onze nationale luchthaven met internationale roeping moet er een evenwicht zijn tussen het economisch belang van de luchthaven en het aantrekkelijk leefmilieu. Wij rekenen ten volle op de inspanning en medewerking van de minister. (Applaus.)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Jan Leclercq.

**De heer Jan Leclercq.** — Mijnheer de Voorzitter, sinds men-  
schenheugenis worden plannen gesmeed om tussen Groot-Brittannië en het Europese continent een vaste oeververbinding tot stand te brengen. Dikwijls in een stijl Jules Verne waardig, zagen projecten het levenslicht, hoofdzakelijk gedurende de negentiende en de twintigste eeuw, het ene al meer utopisch dan het andere.

Op 20 januari 1986 werd officieel het voornemen bekendgemaakt van de Franse en Britse regeringen om een Kanaaltunnel te bouwen tussen beide landen, de zogenaamde *Chunnel*. Meteen

hebben beide regeringen ook geopteerd om een welbepaald type, een spoorwegtunnel, te realiseren tegen 1993.

Het is mij in deze uiteenzetting niet te doen om de aangehouden formule op zichzelf, wel om het feit dat de beslissing van de beide regeringen, eens gerealiseerd, niet zonder gevolgen zal blijven voor de Belgische economie in het algemeen en voor de Belgische verkeersinfrastructuur in het bijzonder. De gevolgen zullen groot zijn voor onze kusthavens, onze spoorwegen en onze verbindingen te land met Noord-Frankrijk, maar ook voor het toerisme, voornamelijk het Angelsaksische in en via ons land. Zonder nu reeds te diep op de details in te gaan, loont het toch de moeite even elk van deze delen onder de loep te nemen en daaromtrent een aantal precieze vragen te stellen.

Een eerste vraag betreft de Belgische spoorwegen en de internationale verbindingen door ons land.

Traditioneel, eigenlijk sinds het ontstaan van de spoorweg, loopt een belangrijk gedeelte van het reizigers- en goederenverkeer tussen de Britse eilanden, en Noord-, West- en ook Zuid-Europa over Oostende. De lijnen vanuit Oostende naar Zwitserland en Italië, naar Keulen, en vandaar naar Noord-Duitsland en Scandinavië of naar Centraal-Europa — er bestaat nog altijd een lijn Oostende-Moskou —, hebben van ons land een werkelijke draaischijf gemaakt in het Europese spoorwegnet.

Deze functie dreigt ernstig in het gedrang te komen door de bouw van de *Chunnel*. Immers, noch de Britse, noch vooral de Franse spoorwegen maken er een geheim van dat zij Calais zien als het toekomstig vertrekpunt van een omvangrijk, maar vooral snel Europees spoorwegnet. Het lijkt geen twijfel dat in die plannen voor ons land een rol is weggelegd, maar dan toch slechts met hoogstens 2 à 3 stopplaatsen ergens in het centrum van het land. Het gevaar is dus reëel dat er een Europees spoorwegnet tot stand komt vanuit Calais over Rijsel en Brussel naar Noord-, West- en Centraal-Europa, en over Parijs naar Zuid-Europa. Daardoor dreigt het stuk spoorwegnet tussen Brussel en Oostende aan belang in te boeten.

Ik wil het hier niet hebben over de problematiek van de TGV, maar er is nog meer, op een lager spoorweggechelon. De Fransen maken er geen geheim van dat zij plannen hebben om de hele Atlantische kust, vanaf de zone Le Havre-Rouen tot Duinkerke, te ontsluiten met een spoorwegverbinding. Hierbij rijst alleszins de vraag naar de toekomstige verbinding tussen het Belgisch spoorwegnet en Duinkerke. Voor het ogenblik bevindt men zich daar, bijna dertig jaar na de totstandkoming van de Europese Gemeenschap, in een nogal Kafkaïaanse situatie. Er ligt een spoorlijn, op een enkel spoor, tussen het godvergeten station van Adinkerke-De Panne en Duinkerke, maar sinds de tweede wereldoorlog werd deze lijn niet meer gebruikt, behalve dan als toeristische lijn tijdens de zomerweekends. Mijn vraag is bijgevolg: wat is men van plan te doen aan deze spoorlijn en, in het algemeen, aan de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen tussen Noord-Frankrijk en het westen van België? Hoe ziet u, mijnheer de minister, de integratie van West-Vlaanderen in het toekomstig Europees spoorwegnet en hoe ziet u de verbindingen tussen de Belgische kust, Duinkerke en Rijsel?

Het tweede gedeelte van mijn betoog betreft de gevolgen voor de Belgische weginfrastructuur. Inzake de weginfrastructuur zijn de gevolgen al even verontrustend; zij moeten in ieder geval goed worden ingecalculeerd. Onze verbindingen over de weg, met Rijsel en verder naar Parijs, zijn goed te noemen, maar helemaal anders is het gesteld met onze verbindingen naar Duinkerke en Calais. De autoweg Brussel-Jabbeke loopt dood te Nieuwpoort. Verderop is de ring rond Veurne zo goed als aangelegd. Over de Franse grens nadert de ring rond Duinkerke zijn voltooiing en heeft men in Duinkerke zelf aansluiting op de autoweg Duinkerke-Rijsel. Ook hier maken de Fransen geen geheim van hun plannen om het autowegenet uit te bouwen langs de kust van Duinkerke, over Calais en Boulogne, met een vertakking naar Amiens en een andere naar Rouen en Le Havre. Ook hier rijst de vraag of men zich van Belgische zijde kan veroorloven een autoweg in de polders van de Westhoek te laten doodlopen en waarom men geen aansluiting zoekt met het in uitbouw zijnde net van de Franse kustautoweg. Het is jammer

dat in de Europese context een dergelijke vraag in 1989 dient te worden gesteld.

Wanneer ik het hier heb gehad over de gevolgen, zowel voor het spoor als voor de weg, duiken — niet toevallig — telkens weer de namen van Le Havre, Rouen en Duinkerke op. Dit zijn havencomplexen waarin de Fransen op systematische wijze geweldig hebben geïnvesteerd.

Dat brengt mij tot het derde punt van mijn betoog, de gevolgen voor de Belgische kusthavens. Het zal u niet onbekend zijn dat in de Franse en Britse kanaalhavens heel wat beroering is ontstaan naar aanleiding van de bouw van de Kanaaltunnel. Deze dreigt in belangrijke mate de haven economie van Dover, Ramsgate, Calais en Boulogne door elkaar te halen. Ook aan de Belgische kust heerst ongerustheid, meer bepaald over de toekomst van de ferrydiensten naar Groot-Brittannië, na de voltooiing van de Kanaaltunnel. Ter zake zal ik mij echter niet aan prognoses wagen.

Immers, te veel elementen spelen hierbij een rol: ten eerste, de formule is nu bekend vermits vaststaat dat het een spoorweg-tunnel voor gecombineerd vervoer wordt; ten tweede, de prijs van het toekomstig transport zowel voor personenauto's, voor treinreizigers, als voor goederenvervoer, in vergelijking met de bestaande diensten, en de tijdswinst die daaruit resulteert; ten derde, de toekomstige evolutie en de groei van het verkeer van en naar Groot-Brittannië — van de hoegrootheid hiervan hangt ook het mogelijke afleidingseffect af —; ten vierde, de wijze waarop de ferrydiensten zich aanpassen aan de uitdaging van de Kanaaltunnel door het inzetten van grotere schepen of door diversificering van hun lijnen.

Eén zaak is zeker: de Kanaaltunnel zal een invloed uitoefenen op Oostende en Zeebrugge. De *short-sea*-trafiek naar Groot-Brittannië zullen wellicht meer te Oostende dan te Zeebrugge gebeuren, omdat Zeebrugge al een meer gediversifieerd aanbod van lijnen heeft en vooral de oostkust van Engeland en het noorden van de Thames bereikt. Bijgevolg is mijn vraag: zal de Belgische regering, nu er een samenwerking tussen de RMT en P&O is, zich louter neerleggen bij de strategie die deze laatste maatschappij schijnt te hebben uitgestippeld, of zal zij daarentegen ervoor zorgen dat ook de belangen van de Belgische aansloophavens verdedigd worden, en zo ja, op welke wijze?

Ten vierde wil ik kort spreken over de weerslag op het toerisme. Dit heeft een tweevoudig aspect. Traditioneel vertoeven steeds grote aantallen Britse toeristen aan onze kust, ofwel omdat zij louter de kust of de kuststeden bezoeken, ofwel omdat zij op doorreis zijn in ons land. Bovendien pleisteren er ook nogal wat continentale toeristen — om het in Britse termen te zeggen — bij ons op hun weg naar Groot-Brittannië. Via de Kanaaltunnel kan deze stroom worden afgeleid, vooral omdat, zeker in het beginstadium, er het element sensatie zal zijn. Eens dat fenomeen voorbij, zal ons land de geschetste traditionele rol kunnen hernemen, op voorwaarde evenwel dat wij aan gerichte promotie denken, onze infrastructuur niet verwaarlozen en tijdig aanpassen.

Ik kom aldus tot mijn besluit.

Ten eerste denk ik dat het voldoende uit mijn betoog is gebleken dat ik een absoluut tegenstander ben van een laxistische of een defensieve aanpak van de gevolgen van de aanleg van de Kanaaltunnel. Hij komt er wellicht niet in 1993, maar hij komt er in elk geval. Een defensieve aanpak bestaat er naar mijn gevoel in dat wij alles doen om zo slecht mogelijke verbindingen met Calais te hebben en ons als het ware van deze nieuwe verbinding afsluiten. In dit geval zullen wij, letterlijk en figuurlijk, de boot missen.

Ten tweede pleit ik voor een offensieve aanpak. Dit betekent concreet: een optimale aansluiting op de Kanaaltunnel via het autowegennet; een agressieve aanpak van de toeristische promotie; een optimale aansluiting via het spoorwegennet, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Dit laatste is van groot belang voor de havens, meer bepaald voor Zeebrugge. Als snelle haven moet het mogelijk zijn de intercontinentale trafieken in Zeebrugge over te slaan en, ofwel via de bestaande diensten, ofwel via de Kanaaltunnel, naar Groot-Brittannië te brengen. Ik laat in het midden of dit per vrachtwagen of per schip moet

gebeuren. Dit is in *a nutshell* een offensieve en toekomstgerichte strategie.

Een laatste opmerking. Het spijt mij dat de Belgische regering zo weinig initiatief aan de dag heeft gelegd. Een complete verrassing was de beslissing nopens de bouw van de Kanaaltunnel toch niet. Het eerste en als het ware complete rapport van de ambtelijke Frans-Britse werkgroep «*Manche — Quelle liaison?*» bestaat sinds het tweede trimester van 1982. Het bevat alles wat in zo een rapport moet worden vermeld: een analyse van de bestaande trafieken; een analyse van de toekomstige trafieken; een kosten-batenanalyse van de diverse technische formules voorgesteld voor de bouw van de tunnel; een overzicht van de te bouwen spoorweg- en wegeninfrastructuur aan Franse en aan Britse zijde — en ook België komt voor op de kaart —; een economische evaluatie; een prognose van de trafiekafleidingen, ook ten nadele van de Belgische havens. De Frans-Britse groep zou een trafiekafleiding verwachten van 35 à 50 pct. ten nadele van de Belgische kusthavens, dit naargelang van de hypothese.

Dit rapport, 136 bladzijden lang en zeer leesbaar, had reeds vandaag van Belgische zijde een verlenging kunnen vinden. Mijn vragen hadden eigenlijk reeds beantwoord kunnen zijn. Men had reeds een strategie kunnen ontwikkelen. Maar dit is niet gebeurd. Wel zijn Belgische privé-groepen er als de kippen bij geweest om een graantje mee te pikken in de bouw van de Kanaaltunnel en de bestellingen die eruit voortvloeien. Zeer terecht overigens.

De Belgische openbare sector echter, de regering op kop, staat naakt en ongewapend. Als de ongerustheid toeneemt, als wilde verhalen worden verteld en een angstpsychose ontstaat aan de Belgische kust, dan zal er geen plaats meer zijn voor een rationele en offensieve benadering.

In dit verband stel ik voor dat wij van Belgische zijde, in aanvulling op de in 1982 gepubliceerde Frans-Britse studie, een studie zouden maken over de eventuele gevolgen van de bouw van de Kanaaltunnel voor de Belgische infrastructuur in de meest ruime betekenis van het woord. In 1986 stelde ik dezelfde vraag aan uw voorganger, mijnheer de minister. Hij vond die vraag terecht, maar toch is dergelijke globale studie nog niet gemaakt.

Ik ben ervan overtuigd, mijnheer de minister, dat u wel oog zal hebben voor de gevolgen van de bouw van de Kanaaltunnel en dat u, met het dynamisme dat wij van u kennen, positief zal reageren op mijn vraag. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Didden.

De heer Didden. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal mij beperken tot één onderwerp. Vooraf dank ik de rapporteur voor de documenten die ons werden toegestuurd. Ik feliciteer in het bijzonder de minister van Verkeerswezen voor zijn aanpak van de verkeersproblematiek. Wij merken een belangrijk verschil tussen hem en zijn voorgangers. Voor het eerst, en sedert vele jaren, hebben wij te maken met een geïntegreerd verkeersbeleid waarin alle aspecten van het verkeer en het vervoer aan bod komen, bestudeerd worden en op een systematische wijze benaderd. Voor deze minister van Verkeer is het verkeersbeleid dus duidelijk, wat zeer belangrijk is, een verkeersveiligheidsbeleid, en tevens een mobiliteits- en milieubeleid. Men neemt dus de analyse als uitgangspunt en maakt dan de juiste synthese. Wij hadden van Vice-Eerste minister Dehaene niet anders verwacht.

Mijnheer de minister, ik heb een vraag van technische aard die verband houdt met het door u ingediend amendement op de begroting. Deze handelwijze vonden wij niet terug bij de andere begrotingen die van de week werden besproken.

De Vice-Premier stelt voor, met het oog op de goedkeuring van het ontwerp betreffende de financiering van de politieke partijen, de kredieten die zijn ingeschreven voor zijn kabinetsuitgaven voor de laatste zes maanden van dit jaar te verminderen met een bepaald bedrag. De minister van Justitie heeft hier gisteren op een vraag van collega Arts geantwoord dat dit in een globale context moet gebeuren, met andere woorden dat de regering *post factum*, na de aanneming van het ontwerp

betreffende de beperking en de controle van de verkiezingsuitgaven, de financiering en de open boekhouding van de politieke partijen een beslissing zal nemen om de kabinetsuitgaven in de verscheidene begrotingen aan te passen. Vice-Eerste minister Dehaene en minister Van den Brande, ook een CVP-minister, hebben die aanpassing van hun begroting echter nu al voorgesteld. Moeten wij daaruit afleiden dat de regering in deze verdeeld is? Het is toch belangrijk, als de regering unaniem een beslissing neemt, dat ze die ook eenvormig uitvoert.

Mijnheer de minister, ik feliciteer u nochtans omdat u meteen de gevolgen trekt uit een ontwerp van wet dat wij hier zullen aannemen.

In verband met de begroting van Verkeerswezen wil ik mij beperken tot het aspect van de luchtverkeersveiligheid. Andere onderdelen zijn reeds door collega's van mijn fractie behandeld en ik wil daarop niet terugkomen.

Wij zijn allen de getuigen van de groeiende Europese integratie, echter niet op het vlak van het luchtverkeer. In de lucht mogen de grenzen blijkbaar niet worden afgeschaft. Integendeel, zij worden uitgebreid. Het Europese luchtruim wordt geleid door 22 totaal verschillende systemen die vanuit 42 centra worden gecontroleerd. Die computersystemen praten niet met elkaar, want zij zijn niet compatibel. In de Verenigde Staten, waarvan het luchtruim dubbel zo groot is als het Europese, is er één enkel systeem dat vanuit 20 centra wordt bediend. Over een afstand van 750 kilometer tussen Frankfurt en Madrid zijn er bij ons 7 centra met elk een verschillend systeem. In de Verenigde Staten zijn er over eenzelfde afstand, met name tussen Boston en Chicago, 3 centra met één enkel systeem. In het Europese luchtruim loopt het dus mank met de coördinatie. Bovendien wordt het Europese luchtruim gedeeltelijk en meer dan elders ook voor militair gebruik gereserveerd. Dat is vooral het geval in de bondsrepubliek Duitsland, doch ook in België en de andere Beneluxlanden.

Die slechte Europese organisatie leidt tot grote wachttijden, dus tot groot economisch verlies en tot minder veiligheid. In 1988 zijn in de Europese Gemeenschap alleen reeds 150 000 vliegtuigen verloren gegaan ten gevolge van de gebrekkige infrastructuur. Omgerekend betekent dit dat een luchtvloot met 60 vliegtuigen gedurende een volledig jaar niet in dienst zou zijn. Dat staat gelijk met de jaarlijkse activiteit van de KLM en met tweemaal de activiteit van Sabena.

Deze verliestijden in de lucht zijn voor 70 procent te wijten aan de infrastructuur van het luchtverkeersnet in Europa. Eén van de redenen waarom de organisatie van het Europees luchtruim zo verouderd is, ligt in het feit dat Eurocontrol nooit de kans heeft gehad om zijn rol volwaardig te spelen. Zowel de transportcommissie van het Europese Parlement als de *Association of European Airlines* pleiten voor een geïntegreerd verkeersleidingssysteem. Eurocontrol was bestemd om in een gedeelte van de Bondsrepubliek en in Benelux alle luchtverkeer boven het vluchtniveau van 195 Flight Level af te handelen. In de Verenigde Staten ligt het scheidsniveau op 180 Flight Level, dus heel wat lager. Met de komst van Canac zal men het Flight Level verhogen tot 245. Sommigen willen in een latere fase nog hoger gaan, tot ongeveer 300 Flight Level. Nochtans constateert Eurocontrol dat deze verhoging niet alleen inefficiënt en oneconomisch, maar bovendien onveilig is.

Het concreet gevolg van die verhoging is dat minimum zeven totaal verschillende vliegbewegingen, namelijk het opstijgen en landen in Schiphol, Frankfurt en Keulen en alle opstijgend verkeer uit het Verenigd Koninkrijk moet rekening houden met die nieuwe technische beslissing die men wil nemen.

De minister zal mij wellicht antwoorden dat op 20 oktober in Frankfurt de ministers van de Europese Gemeenschap die bevoegd zijn voor Verkeerswezen beslist hebben dit probleem te verhelpen via *Air Traffic Flow Management*, een dienst die binnen Eurocontrol in het leven is geroepen. Ik ben ervan overtuigd dat het probleem van de integratie van het luchtruim niet ligt bij de ministers van Verkeerswezen in de Europese Gemeenschap.

Het ligt evenmin bij de Belgische minister van Verkeerswezen of bij zijn gewezen, steeds tegenspartelende collega, mevrouw

Smit-Croes, die nooit veel liefde heeft betuigd voor Eurocontrol. Het zullen wellicht de onderscheiden administraties van welk land ook en meer bepaald de Regie der Luchtwezen zijn die obstructie voeren bij het bepalen van het vluchtniveau van Canac. Men moet de verantwoordelijkheid zoeken waar ze werkelijk ligt.

Een tweede, wellicht nog delicateser probleem inzake de luchtverkeersveiligheid ligt bij de luchtverkeersleiders. U hoeft niet te reageren, mijnheer de minister, maar enkel te luisteren naar de mening van een lid van de Senaat die wellicht enigszins afwijkt van wat wij dagelijks lezen en vernemen. Wij moeten erover waken dat wij tengevolge van een aantal nijpende problemen die te wijten zijn aan een monopoliepositie, de diensten derwijze organiseren en dus belonen en aanmoedigen in overeenkomsten die door tijdsgebrek en acute situaties zijn ingegeven en waarbij de verdere organisatie van de andere taken van deze diensten uit het oog wordt verloren.

Ik bedoel hiermee dat een beperkte categorie van personeelsleden in de dienst van de Regie der Luchtwezen en van de verkeersleiding in het algemeen, voordelen weten te bekomen door hun actuele situatie. In de toekomst zullen deze « monopolistische » voordelen wegvallen, aangezien software-pakketten en een beperkte groep van hoog gekwalificeerde ingenieurs de taken in grote mate zullen overnemen. Deze taken worden nu uitgevoerd door personen die geen hoog scholingsniveau hebben.

Ik weet dat ik hiermee een delicaat probleem te berde breng. Ik wil alleen dat men oog heeft voor de goede organisatie van de openbare dienst die de Regie der Luchtwezen is, een openbare dienst die zich bezighoudt met de verkeersleiding in het algemeen. We moeten een toestand vermijden waarbij luchtverkeersleiders, met een weliswaar degelijke vorming, maar met een bescheiden scholingsniveau, worden benoemd tot bijvoorbeeld inspecteur-generaal, en niet slechts enkelen, maar dertig ineens.

Mijnheer de minister, u hebt in het verleden reeds vaak verklaard dat een van de problemen van ons land, naast het budgettaire, het probleem is van de goede organisatie van zijn diensten. Men moet voorzichtig zijn met beslissingen die worden genomen ingevolge acute problemen. Dergelijke overhaaste beslissingen kunnen uiteindelijk de hele openbare dienst desorganiseren. Ik dank u, mijnheer de minister, voor de aandacht die u aan dit probleem reeds hebt besteed en nog zult besteden. (*Applaus.*)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Vandermarliere.

**De heer Vandermarliere.** — Mijnheer de Voorzitter, ik wil mij tijdens de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van Verkeerswezen beperken tot een viertal thema's: de problematiek in verband met de binnenschepen, de Belgische koopvaardij en de eventuele Luxemburgse bevlagging, de situatie van onze regionale luchthavens en de verkeersveiligheid.

Tijdens de bespreking in de commissie werd erop gewezen dat er in de Europese Gemeenschap een overcapaciteit werd vastgesteld van het aanbod van binnenschepen; van ongeveer 10 pct. schepen voor droge lading en van 15 pct. tankschepen. Deze overcapaciteit zou snel moeten worden verminderd door het uitwerken van een op EG-niveau gecoördineerde sloopregering.

Immers, er werd geconstateerd dat op grond van het verouderingsproces in de basisindustrieën, die via de waterwegen met grondstoffen worden bevoorrad, geen beduidende groei van de vraag naar transport over de binnenwateren mag worden verwacht. Om ertoe te kunnen komen dat het aanbod wordt ingekrompen, moeten de lid-staten — de bondsrepubliek Duitsland, Nederland, België en Frankrijk —, indien mijn inlichtingen juist zijn, met een binnenvloot van ten minste 100 000 ton capaciteit, nationale sloopfondsen oprichten die door hen ten bedrage van 130,5 miljoen ecu, dit is ongeveer 5,7 miljard frank, worden voorgefinancierd.

Er dient te worden aangestipt dat in de bewuste verordeningen geen enkel criterium wordt vastgesteld met betrekking tot de staat van verval of economische veroudering van de vaartuigen



waarvoor een sloopuitkering kan worden toegekend. Ik neem aan dat het departement van Verkeerswezen hieraan de nodige aandacht zal besteden.

Blijkens inlichtingen zou er een mechanisme bestaan waardoor financiële middelen van het ene nationale fonds naar het andere kunnen worden overgeheveld. Hierdoor zou het mogelijk zijn het fonds of de fondsen te stijven die het meest aanvragen tot sloopuitkering zullen krijgen.

Het is dan ook denkbaar dat de vervoerondernemers van een lid-staat sloopuitkeringen genieten die een flink gedeelte uitstijgen boven de in de verordeningen bepaalde 10 of 15 pct. Dit scenario is voorspelbaar als men weet dat Nederland kort geleden de bouw van nieuwe vaartuigen massaal steunde zonder zich om het behoud van overtollige en verouderde vaartuigen op zijn geregementeerde markt te bekommeren.

Aangezien er nog geen Belgisch nationaal saneringsplan ter zake is uitgewerkt, vestig ik de aandacht van de minister op volgende feiten.

Ten eerste is er een klein aanbod van gespecialiseerde vaartuigtypen op bepaalde markten, onder meer tankschepen voor het vervoer van voedingsproducten.

Ten tweede, de « oud voor nieuw »-maatregelen zullen gedurende ten minste vijf jaar zonder onderscheid zwaar in het nadeel werken van de bouw van nieuwe schepen en de modernisering van schepen die al in de vaart zijn. Dit zou tot grote vertraging kunnen leiden in de ontwikkeling van nieuwe technieken en uitrustingen ten koste van de gehele vervoertak.

Ten derde, het behoud van de toerbeurtcontrole zal de minst productieve vervoerondernemers ertoe aansporen op de markt te blijven ondanks de sloopstimulans, zoals door het Comité van de Franse Rivierreders terecht werd aangeklaagd. Dit systeem zal de illusie van een groot aantal kleine vervoerondernemers blijven voeden als zou het volstaan « de grote markt als reddende engel » af te wachten zonder zich daarop met een actief commercieel beleid voor te bereiden. In dit verband wil ik van de minister vernemen in hoeverre zijn departement met deze gegevens rekening heeft gehouden bij de voorbereidende werkzaamheden tot het opstellen van een Belgisch nationaal saneringsplan voor de binnenvaart.

In tweede orde wil ik het Belgisch koopvaardijplan even in ogenschouw nemen. Het werd einde vorig jaar goedgekeurd en schiep de mogelijkheid voor de Belgische reders hun schepen onder Luxemburgse vlag te brengen om zo hun fiscale en parafiscale lasten te drukken.

Het Belgisch koopvaardijplan bepaalde dat de Luxemburgse vlag in april-mei van dit jaar werkelijkheid zou zijn. In afwachting werd als overgangsmaatregel het tijdelijk koopvaardijplan van de vorige coalitie, dat einde 1988 verviel, verlengd.

Bij gebrek aan een Luxemburgse vlag dreigt dit plan nu andermaal te moeten worden verlengd. De Belgische reders willen zich evenwel niet zo maar bij deze situatie neerleggen.

Het is bekend dat het Belgisch koopvaardijplan sterk afhankelijk is van de wil van de Luxemburgse regering om tot een eigen vlag te komen. Voor de Luxemburgers lijkt dit nu niet meer vanzelfsprekend te zijn. Vandaar dat het gevaar zou kunnen bestaan dat onze reders eisen dat, indien ze niet onder Luxemburgse vlag kunnen varen, zij dan maar een andere goedkope vlag moeten hijsen.

Wij mogen evenwel niet uit het oog verliezen dat ingevolge een bestaande EG-verordening de Luxemburgse vlag — in tegenstelling tot andere goedkope vlaggen — de zeelieden dezelfde sociale bescherming biedt als de Belgische vlag.

Wat is de stand van zaken? Behoort de Luxemburgse vlag voor onze Belgische koopvaardij nog tot een haalbare realiteit? Wat moeten wij denken van de bewering dat de Luxemburgse vlag de voorloper zou zijn van de Europese vlag? Wordt in het akkoord tussen de reders en Verkeerswezen niet uitdrukkelijk bepaald dat de Luxemburgse oplossing als een overgang naar een EG-regeling moet worden gezien? Hebt u, mijnheer de minister, ter zake reeds een duidelijk standpunt ingenomen?

Vervolgens besteed ik enige aandacht aan de situatie van de regionale luchthavens. Het verlies van de Vlaamse regionale luchthavens werd voor 1989 op ongeveer 175 miljoen frank geraamd. Uit de recente trafiekgegevens blijkt evenwel dat het verkeer op de regionale luchthavens in Vlaanderen toeneemt. De sterkste groei wordt in de luchthaven van Oostende genoteerd, waar het personenvervoer vorig jaar met 44 pct. toenam en het vrachtvervoer met 92 pct. Daardoor wordt deze luchthaven de enige Vlaamse regionale luchthaven van enige betekenis. Enkel Deurne heeft een iets drukker personenvervoer. Het is dus van het aller grootste belang de toekomst van de regionale luchthavens te beveiligen.

In dit verband zouden de Vlaamse, Waalse en nationale regering, die optreedt voor de nationaal gebleven Regie der Luchtwezen, hebben afgesproken een samenwerkingsakkoord voor de regionale luchthavens te sluiten. Dit samenwerkingsakkoord is van het grootste belang en graag vernam ik dan ook of het reeds in 1989 kan worden gesloten en vóór het einde van het jaar in praktijk kan worden gebracht.

Ter afronding ga ik nog even in op de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden in ons land stijgt zorgwekkend. Het is zelfs zo erg dat een verkeersongeval de voornaamste doodsoorzaak bij jonge mannelijke volwassenen is. Overdreven snelheid en alcoholgebruik zijn daarbij de belangrijkste oorzaken. Sommigen en ook u, mijnheer de minister, pleiten voor strengere snelheidsbeperkingen. Wij mogen echter geen te hoge verwachtingen koesteren, want zo eenvoudig is het probleem niet op te lossen.

Iedereen die een beetje vertrouwd is met het verkeer, is dagelijks getuige van het niet-naleven van de snelheidsbeperking in de bebouwde kom. Ik pleit hier graag voor een strenger toezicht op het naleven van de bestaande beperkingen en voor het invoeren van drempels in de bebouwde kom. Tegen het alcoholisme als oorzaak van verkeersongevallen heeft de overheid in de voorbije jaren een aantal goede maatregelen genomen. Ik betwijfel echter of dit overheidsoptreden nog kan worden opgedreven.

Het is nuttig dat de overheid zich bezint over het verminderen van de verkeersongevallen waarbij jongeren betrokken zijn en ik denk hierbij vooral aan de weekendongevallen. Gezien er hoofdzakelijk jonge automobilisten bij betrokken zijn, mag men verwachten dat het veeler om een sociaal-psychologisch probleem en om een alcoholprobleem gaat, waarvan de oorzaken dieper moeten worden gezocht. Ik pleit dan ook voor een betere verkeersopvoeding van de jongeren, zodat zij zich met een verantwoord rijgedrag op onze wegen kunnen begeven.

Ik herinner nog even aan mijn betoog in de commissie, waarbij ik erop heb gewezen dat er dringend moet worden opgetreden tegen vrachtwagens die met overdreven snelheid op de autowegen rijden en bovendien alle reglementeringen negeren. Ik denk bijvoorbeeld aan het inhalen op de derde rijstrook, het niet-afdekken van losse ladingen met een zeil en zo meer.

Tevens wijs ik op het belang van mijn wetsvoorstel om landbouwvoertuigen verplicht uit te rusten met goed zichtbare zwaailichten. Dat zou heel wat ongevallen voorkomen.

Wat tenslotte het fileprobleem betreft, stip ik aan dat ik weinig heil verwacht van maatregelen om het autorijden duurder te maken. Ook in een fiscale afstraffing zie ik geen heil. De overheid moet eerder denken aan een verbetering van het openbaar vervoer en aan een coördinatie binnen de hele infrastructuur.

Ik besluit met de vaststelling dat in een aantal domeinen van ons verkeersbeleid nog te veel « witte vlekken » zijn, met andere woorden, er blijven nog veel in te vullen beleidsopties. Deze onzekerheid maakt het voor de PVV-fractie moeilijk om de begroting aan te nemen. (Applaus.)

De Voorzitter. — Wij zetten deze bespreking over enkele ogenblikken voort.

Nous reprendrons ce débat dans quelques instants.

VOORDRACHT VAN EEN DRIETAL VOOR EEN AMBT  
VAN STAATSRaad

PRESENTATION DE TROIS CANDIDATS A UNE PLACE  
DE CONSEILLER D'ETAT

De Voorzitter. — Aan de orde is nu de geheime stemming over de voordracht van kandidaten voor een ambt van staatsraad.

Il va être procédé au vote pour la présentation des candidats à une place de conseiller d'Etat.

Het lot duidt de heren Hofman en Verhaegen aan om, samen met de secretarissen, de functie van stemopnemer te vervullen.

Le sort désigne MM. Hofman et Verhaegen pour remplir, avec MM. les secrétaires, les fonctions de scrutateurs.

De voordracht van de eerste, van de tweede en van de derde kandidaat geschiedt bij drie afzonderlijke stemmingen.

Il sera procédé par trois scrutins séparés au vote pour la présentation du premier, du deuxième et du troisième candidat.

Om tijdverlies te vermijden stel ik nochtans voor het debat niet te onderbreken.

Pour éviter toute perte de temps, je propose cependant de ne pas interrompre le débat.

Geen bezwaar?

Pas d'opposition?

Dan is hiertoe besloten.

Il en sera donc ainsi.

Nu gaan wij stemmen over de aanwijzing van de eerste kandidaat. Daartoe gelieve u uw stembriefje in de stembus te steken die zich hier aan mijn rechterzijde bevindt en dit vóór 17 uur.

Nous allons procéder à la nomination du premier candidat. A cet effet, je vous invite à déposer votre bulletin dans l'urne qui se trouve à ma droite, et ce avant 17 heures.

Na 17 uur stemmen wij op dezelfde wijze voor de tweede kandidaat.

Ik hoop dat er geen misverstand over deze procedure bestaat.

Wij gaan over tot de geheime stemming over de voordracht van de eerste kandidaat.

Il va être procédé au scrutin secret pour la présentation du premier candidat.

De stemming is geopend.

Le scrutin est ouvert.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN  
HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET  
BEGROTINGSJAAR 1989

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE  
BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERS-  
WEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988

*Hervatting van de algemene beraadslaging*

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINIS-  
TERE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUD-  
GETAIRE 1989

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE  
DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE  
1988

*Reprise de la discussion générale*

De Voorzitter. — Wij hervatten de algemene beraadslaging over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen.

Ann. parl. Sénat de Belgique — Session ordinaire 1988-1989  
Parlem. Hand. Belgische Senaat — Gewone zitting 1988-1989

Nous reprenons la discussion générale des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications.

Het woord is aan de heer Van Hooland.

De heer Van Hooland. — Mijnheer de Voorzitter, deze begroting is zoals elke begroting de financiële versie van een beleid dat ontwikkeld en uitgevoerd wordt door de administratie en de betrokken parastatale instellingen.

Inzake Verkeerswezen zijn er problemen alom. Het departement beschikt over zowat 100 miljard frank om allerlei interessante dingen te doen in de sector van de mobiliteit van mensen en goederen en dit op een professionele manier, dit wil zeggen effectief, efficiënt, democratisch en met nog een beetje voldoening voor alle medewerkers.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik heb u altijd gezien als een *no-nonsense* minister. Ik wil dan ook heel zakelijk zijn over de vier punten waarover ik het wil hebben.

Ten eerste, van een algemeen beleid is er eigenlijk geen sprake en dit vind ik ook niet terug in de zeer voortreffelijke beleidsnota van december 1988, in zijn genre misschien wel een voorbeeld.

Ik zie wel een interessante analyse en beschouwingen. Maar ik vind in deze begroting geen duidelijke uitspraken, oogmerken, noch actieprogramma's zodat het beleid niet operationeel kan zijn. Ik geef toe dat het voorlopig wel moeilijk is. Met de budgettaire hervorming moet het volgend jaar, op papier dan toch, anders kunnen. Met het algemeen verkeersplan zal het anders moeten worden, meer geïntegreerd en goed afgestemd zowel naar inhoud als in de tijd, maar ik vrees dat wij daarvoor over onvoldoende administratieve ondersteuning beschikken. De Interministeriële Conferentie voor verkeer met verantwoordelijken van Openbare Werken en Verkeer van de nationale regering en de Executieven kan daarvoor nuttig zijn, maar is naar mijn gevoelen totaal ontoereikend.

Een tweede punt betreft de administratieve ondersteuning van het beleid, waarbij ik ook vragen heb. Verkeerswezen zou een technisch beleidsdepartement moeten zijn. Vandaag is het — vrees ik — een uitvoeringsministerie met klassieke lijnstructuren: een secretariaat-generaal, en drie besturen, namelijk Vervoer, Luchtvaart en Zeewezen en Binnenvaart. Het bestuur van het Vervoer telt zelf vijf diensten: de dienst Spoor en Gemeenschappelijk Vervoer, de dienst Wegverkeer, de dienst Wegvervoer, de dienst Veiligheid, de dienst voor de Bevordering van het Stedelijk Vervoer. Deze diensten zouden de motor moeten zijn van een nationaal mobiliteitsbeleid, van een mobiliteitsstrategie, en ook van een nationaal veiligheidsbeleid. De organisatiestructuur van het departement lijkt mij nog steeds onaangepast ondanks zijn vele gekwalificeerde ambtenaren en ondanks de inspanningen van de minister, bijvoorbeeld voor de dienst Wegverkeer.

Ik neem als voorbeeld de dienst Wegveiligheid, die zich met zijn taakstelling moeilijk kan situeren in een modern en geïntegreerd mobiliteits- en veiligheidsbeleid. Ik citeer uit de begroting: «De directie D1 ...» — het is al tekenend dat men het heeft over de directie D1 en geen functionele benaming hiervoor heeft — «... is belast met de politie van het wegverkeer. Ze stelt de regels vast m.b.t. het verkeer, de signalisatie en de wegmarkeringen en organiseert de veiligheids campagnes in samenwerking met de Hoge Raad voor de verkeersveiligheid. Ze coördineert eveneens de activiteiten en stelt de maatregelen voor die vereist zijn om een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te waarborgen.

De directie D2 staat in voor de reglementering en de controle op de rijbewijzen, de examencentra en de rij scholen.» De formulering van die taakstelling is toch onaangepast.

Een ander voorbeeld is de studiedienst die deel uitmaakt van het secretariaat-generaal, dat 260 medewerkers telt. Die studiedienst zou afgeschaft of zeer verschrapt zijn. Dit is jammer, want zo'n studiedienst kan een geïntegreerde beleidsvorming en beleidsvoering zeker ondersteunen.



Er is dus geen enkele dienst die zich echt bezighoudt met het formuleren van een veiligheidsbeleid. Wel wordt er, terloops gezegd, in 1989 vijf miljoen frank steun gegeven voor het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid.

Het beleidsdomein dat hier ter sprake is, is nochtans bijzonder dramatisch. Elke veertien dagen vallen er evenveel dodelijke slachtoffers in het wegverkeer als bij de ramp te Sheffield. Elke acht dagen vallen er evenveel dodelijke slachtoffers als bij het Heizeldrama. Dit zijn toch twee dramatische voorvallen die tot de verbeelding spreken en heel veel emoties en acties hebben losgemaakt.

Het ministerie van Verkeerswezen was het eerste departement in België waar een organisatiedienst werd opgericht, in 1938, dus nog vóór die in het departement van Financiën, vaak aangezien als het best georganiseerd ministerie. Het is dus jammer, met het gegeven beleid en met een organisatiedienst sedert jaren blijft de structuur onaangepast.

Dan zijn er de NMBS of onze spoorwegen. Het is vandaag geen feest in onze spoorwegstations, ondanks de vele troeven waarover de spoorwegen beschikken, ondanks de belangrijke investeringen, ondanks de formatie van de 47 000 medewerkers, ondanks de totale staatsbijdragen van nagenoeg 66 miljard frank in 1989, waarvan bijna 20 miljard frank voor renten en pensioenen.

Gelukkig is er het plan «Spoor 21». Hierbij heb ik toch nog enkele vragen.

Hoever staat het met de besprekingen tussen de overheid en de NMBS over het beheerscontract? Ik vrees dat de managementcultuur bij de NMBS, ondanks de vele goede medewerkers, niet voorbereid is op zo'n procédé. Principeel ben ik een grote voorstander van meer beheersautonomie voor parastatale instellingen zoals de NMBS.

In België bestaat er niet zoiets als het statuut van de openbaar bestuurder. Dit is een grote handicap bij het schenken van meer beheersautonomie aan, bijvoorbeeld, de NMBS. Meer bevoegdheid betekent immers ook meer verantwoordelijkheid.

De raad van bestuur van de NMBS werd gevraagd tegen eind 1989 een kalender op te stellen voor de realisatie van het plan «Spoor 21». Is dit voorstel beschikbaar en kan het ons helpen bij de bespreking van het verkeersbeleid of bij de praktische uitwerking ervan?

In de beleidsnota van december 1988, die ik reeds vermeldde, werd gepreciseerd dat in de periode 1988-1990, in 28 stations, 2 800 nieuwe parkeerplaatsen voor reizigers zouden worden geschapen. Welke is de stand van zaken? Wij zijn immers allen overtuigd van de nood aan een meer gebruikersgericht beleid.

Als laatste punt vermeld ik de vorming. Ik heb reeds vaak gepleit voor meer vorming en voor een meer geïntegreerd personeelsbeleid. Op het domein van Verkeerswezen is er nog heel wat werk te verrichten. Een functioneel en voorbeeldig personeelsbeleid is daarbij onontbeerlijk. Welke bedragen werden in deze begroting ingeschreven voor de vorming van het personeel, in het bijzonder voor vorming in management en leidinggeven? Dat is belangrijk, want het ministerie van Verkeerswezen blijft naar personeelsbezetting toch nog voor 60 pct. nationaal en zal nog kunnen beschikken over ongeveer 1 400 medewerkers. Behalve voor de Regie der Luchtwezen, waar van de 25 miljoen frank voor vorming 90 pct. bestemd is voor de technische opleiding van de verkeersleiders, zijn weinig kredieten beschikbaar voor de vorming van het personeel. Deze is nochtans de beste investering die we kunnen doen wanneer het gaat om mensen. Weddeverhogingen zijn wel verdedigbaar onder bepaalde voorwaarden, bijvoorbeeld om meer verband te leggen tussen eisen, prestaties en remuneratie, maar ze kunnen niet worden beschouwd als een investering. In de meeste gevallen hebben ze slechts een kostenverhogend effect. Ontwikkeling van medewerkers is geboden want verkeersmanagement moet voldoen aan vele criteria, zoals veiligheid, efficiëntie en esthetiek, waarbij ik bijvoorbeeld denk aan de verkeerssignalisatie. Velen ergeren zich reeds lang aan de onesthetische, vaak dure en inefficiënte signalisatie. Een betere design zou het beeld van de

weg verfraaien, wat dan ook weer de verkeersveiligheid ten goede zou komen.

Dagelijks komen er zelfs nog criteria en waarden bij, waar verkeersmanagement rekening moet mee houden. Zo werd in de onlangs gepubliceerde studie van de Universiteit van Gent gepreciseerd dat er in de provincie Oost-Vlaanderen slechts 10 pct. van het gebied als «stiltegebied» kan worden beschouwd. Het gaat dan nog om gebieden waar geen mensen komen. Zulk betekent dat er waar mensen wonen en leven geen stilte meer is, wat uiteindelijk niet alleen het comfort, maar ook de gezondheid in het gedrang brengt. De minister van Verkeer moet hier rekening mee houden in zijn beleid en besluitvorming en moet hiervoor kunnen beschikken over een functionele administratie en over gevoelige, goed opgeleide ambtenaren, op alle niveaus.

Mijnheer de Voorzitter, mijn fractie zal deze begroting goedkeuren. Ik hoop dat mijn vragen en beschouwingen een bijdrage kunnen leveren tot een veiligheids- en een mobiliteitsstrategie, waarvoor bestendige ondersteuning en vooral goed management is vereist. (Applaus.)

M. le Président. — La parole est à M. Bock.

M. Bock. — Monsieur le Président, ce matin, notre collègue, M. Clerdent, a très bien, très longuement et avec beaucoup de conviction parlé du TGV au Vice-Premier ministre. Je me propose d'élargir le débat à l'ensemble des moyens de transport.

Il y a deux ou trois jours, vous nous avez donné, monsieur Dehaene, le résultat des chiffres d'exploitation de la Sabena; ils sont bons. Hier encore, vous nous avez annoncé la constitution de la société qui va élargir la Sabena à la *British Airways*, à la KLM et peut-être demain à la Luxair. Nous devons, c'est certain, faire preuve de force, dans cet ensemble, si nous voulons tenir notre place et garder nos marques. En effet, les aéroports anglais, qu'ils soient situés à Heathrow ou à Gatwick — comme celui de Schiphol en Hollande, d'ailleurs — sont actuellement très surchargés. Les manœuvres sont difficiles à accomplir à l'intérieur de l'espace aérien qui leur est dévolu. Il n'est pas impossible que Bruxelles devienne, en quelque sorte, le troisième «aéroport britannique». Nous espérons d'ailleurs que cela donnera à notre capitale, comme à notre pays, davantage de vigueur et de place, au sein de l'Europe.

Cet important mouvement dans le ciel de Bruxelles va certainement croître encore. Vous savez mieux que quiconque, monsieur le Vice-Premier ministre, par les relations qui vous sont faites des catastrophes qui ont été évitées, rien qu'en Angleterre, au cours des deux dernières années, que nous arrivons maintenant à un point de saturation du trafic aérien.

Votre prédécesseur, M. De Croo, avait d'ailleurs bien perçu, il y a quelques années, l'avenir de Bruxelles et la place que notre pays pouvait prendre dans le développement des aéroports. Comme vous l'avez rappelé il y a quelques jours, il avait imaginé et mis sur pied la société qui a pour but d'étendre et de renforcer l'aéroport de Bruxelles-National. J'ai entendu à la radio, ce matin même, que vous aviez décidé d'accélérer encore la réalisation de cette mise en place.

Notre espace aérien est surchargé, c'est indéniable. Je vous demande, monsieur le Vice-Premier ministre, de veiller à ce que le ciel ne devienne pas l'enfer, pour nos avions!

Par ailleurs — mais nous allons très certainement y revenir dans les prochaines semaines, — il faut bien constater que les horaires d'avions sont perturbés, les retards nombreux, qu'il s'agisse de mouvements de grève ou tout simplement de la mise en application de la réglementation prévue par Eurocontrol, dans chacune des tours de contrôle, en France, par exemple.

Il convient également de souligner que les autoroutes qui, dans notre pays, sont en voie d'achèvement, seront très onéreuses si l'on veut les entretenir comme la technique et la sécurité l'exigent.

Hier encore, vous m'avez fait remettre une farde — ce dont je vous remercie — comportant toutes les mesures que vous envisagez de prendre pour assurer la sécurité des usagers. Qu'il

s'agisse de mesures de moindre importance, mais néanmoins utiles, ou de mesures couvrant un champ plus vaste, il faudra faire en sorte qu'elles deviennent notre credo.

M. Clerdent rappelait, ce matin encore, que chaque année, on relevait 2 000 morts sur les autoroutes. Ce bilan est lourd, tant sur le plan matériel que sur celui des vies humaines.

Tout indique, monsieur le Vice-Premier ministre, qu'il faut maintenant dégager les aéroports et libérer le ciel. Le meilleur moyen d'atteindre ce but serait d'agir sur les transports couvrant de courtes distances.

Le nombre des petites liaisons, telles que Paris-Bruxelles ou Amsterdam-Bruxelles, devrait être réduit, dans la mesure du possible. Pour ce faire, la meilleure solution serait encore une mise en œuvre rapide du TGV.

En effet, la vitesse, la sécurité, l'économie d'énergie et l'absence de pollution sont autant d'éléments qui plaident en sa faveur. Ne sont-ce pas là les grands défis pour l'avenir?

De plus, le TGV relie entre elles un plus grand nombre de villes, et des villes de plus petites dimensions, que ne le fait l'avion. La quantité d'utilisateurs desservis serait dès lors plus importante et la qualité du service offert, supérieure.

En outre, une telle réussite technologique présenterait un intérêt considérable pour notre image à l'étranger et donc pour notre balance commerciale et pour l'emploi. A cet égard, l'exemple de la France est tout à fait significatif.

Comme M. Clerdent, je tiens à rappeler que le TGV représente pour nous non seulement un devenir, mais aussi un devoir. Sa réalisation rapide nous permettrait d'assurer un service aux usagers et une protection des vies humaines, davantage menacées lorsque les voyageurs utilisent d'autres moyens de transport.

Enfin, monsieur le Vice-Premier ministre, je me permettrai d'insister sur le fait que la création du TGV est indispensable si l'on veut contrer l'encombrement de plus en plus préoccupant de notre espace aérien. De grâce, ne laissez pas notre ciel devenir un enfer!

Je vous remercie d'ores et déjà pour la diligence que vous voudrez bien apporter à la réalisation de ce projet. (*Applaudissements.*)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer De Seranno.

**De heer De Seranno.** — Mijnheer de Voorzitter, de gebruikers van het openbaar vervoer en in het bijzonder de gebruikers van het vervoer aangeboden door de NMBS zijn, vooral in de landelijke gebieden, niet zelden mensen en voornamelijk jongeren die zich per fiets naar het station begeven.

We zien dat er in de buurt van het spoorwegstation over het algemeen geen plaats is om fietsen te stallen beschermd tegen regen en sneeuw. Dit getuigt van een alles behalve cliëntvriendelijke houding van de NMBS. In mijn gemeente, waar dagelijks — ik heb het herhaaldelijk gemerkt — een honderdtal jongeren per fiets naar het station komen, heeft de NMBS het nu gepresteerd een schuilhok te bouwen voor amper twintig fietsen. De parking voor personenauto's is zijnerzijds een modderig terrein. Een dergelijke situatie komt ook op andere plaatsen voor.

Mijnheer de minister, indien u het openbaar vervoer aantrekkelijk wil maken, moet u er ook voor zorgen dat de gebruikers hun rijwiel of auto veilig kunnen plaatsen in de buurt van het station. Op die manier kan u ook bijdragen tot de opbouw van een volkse en jeugd vriendelijke maatschappij. (*Applaus.*)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan mevrouw Aelvoet.

**Mevrouw Aelvoet.** — Mijnheer de Voorzitter, ook mijn uiteenzetting zal zeer kort zijn, en beperkt tot het stellen van enkele vragen nopens de milieueffectrapportering in verband met de SST.

Indertijd werd afgesproken dat de deelrapporten zouden ingediend worden tegen 7 maart en dat vervolgens een college van wijzen, waarin vooral wetenschappers vertegenwoordigd zijn,

de deelrapporten zouden bestuderen om tenslotte een synthese-rapport op te stellen.

In het verslag van de commissie voor de Infrastructuur heb ik gelezen dat het syntheserapport weldra klaar zal zijn.

Kan de minister mij zeggen of dit rapport inderdaad eind juni klaar zal zijn en of het dan onmiddellijk openbaar zal worden gemaakt? Zullen wij, parlementsleden, daarover kunnen beschikken? Aangezien in de kranten, onder meer in *Gazet van Antwerpen*, voortdurend gedeeltelijke publikaties verschijnen, lijkt mij dit nogal evident.

Belangrijker is echter te weten welk type van openbaar onderzoek nadien zal volgen. Ik weet dat dit bij decreet wordt geregeld, dus op het niveau van de Gewesten. De Vlaamse Executieve heeft onlangs ter zake een besluit gepubliceerd. Er rijst echter een probleem van timing. Ik lees in het verslag dat voor het einde van de zomer de nationale regering en de Executieve, elk voor wat hen aanbelangt, een definitief principieel standpunt moeten innemen.

Er rijst wel een concrete vraag. Als het MER-rapport eind juni klaar is, wanneer wordt dan het openbaar onderzoek, waarbij de bevolking dient te worden betrokken, georganiseerd? Toch niet in de zomervakantie? Nochtans staat in het verslag dat vóór het einde van de zomervakantie een definitief principieel standpunt moet worden ingenomen.

Ik wil even in herinnering brengen dat op 31 mei de SP een heel belangrijke persconferentie heeft gehouden in verband met dit dossier, waar zij onder andere had geëist dat voor dit openbaar onderzoek verder zou worden gegaan dan de normale afwachting houding, namelijk wachten tot er eventueel klachten komen. De SP heeft duidelijk een lans gebroken voor een actieve informatiecampagne, waarbij de bevolking op een echt serieuze manier zou worden betrokken.

In verband met de timing vraag ik dus het volgende: is er in de nationale regering een consensus over de periode waarbinnen dit actief openbaar onderzoek zou moeten gebeuren, of is daar helemaal geen consensus?

Tot slot citeer ik nog professor Verheyen, voorzitter van de fameuze commissie van wijzen, die het syntheserapport moet schrijven. Hij heeft gezegd op een studiedag die plaatshad op 9 maart van dit jaar dat een milieueffectrapport geen zin heeft indien er al principieel beslissingen werden genomen. Welnu, die waren in dit dossier reeds opgenomen in 1986, 1987 en 1988. Dus heeft een MER-rapport geen zin meer. De feiten bewijzen het voortdurend: de treinstellen werden reeds aangekocht, alleszins toch voor de lijn Londen-Brussel. De Vice-Eerste minister deed ter zake reeds uitspraken in verband met het Zuidstation, dat in elk geval een centrale rol zal spelen in het TGV-traject door Vlaanderen. Het milieueffectrapport komt als het zoveelste inpakpapier nadat de beslissingen al lang werden genomen. (*Applaus.*)

## MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

### COMMUNICATION DU PRESIDENT

**De Voorzitter.** — Ik herinner de leden eraan dat de stemming voor de voordracht van een eerste kandidaat voor het ambt van staatsraad geopend is tot 17 uur.

Men kan stemmen door het stembriefje te deponeren in de urne aan mijn rechterzijde, bij de ingang van de zaal.

Je rappelle aux membres que le scrutin relatif à la désignation d'un premier candidat au Conseil d'Etat est ouvert jusqu'à 17 heures. Ils peuvent déposer leur bulletin de vote dans l'urne qui se trouve à ma droite.

## HERVATTING VAN DE BERAADSLAGING

### REPRISE DE LA DISCUSSION

**De Voorzitter.** — Wij hervatten de aan de gang zijnde beraadslaging.

Nous reprenons la discussion en cours.

Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

**De heer Dehaene**, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, in de eerste plaats dank ik de leden van de commissie en de leden die in dit debat het woord hebben gevoerd voor de manier waarop zij op de beleidsverklaring en het ontwerp van begroting hebben gereageerd, zowel met vragen als met suggesties.

Ik wil ook de rapporteur feliciteren voor de overzichtelijke manier waarop hij de commissiebesprekingen heeft weergegeven.

Zoals door verscheidene sprekers werd benadrukt, is deze begroting in die zin uniek dat zij zeer duidelijk de effecten van de regionalisering op de begroting weergeeft. De begroting werd oorspronkelijk opgesteld als een nationale begroting. Nadien werden de kredieten overgedragen aan de Gewesten en van de begroting afgetrokken, maar wel nog in een afzonderlijke kolom opgenomen. Daarom kunnen in dit document de gevolgen van de staatshervorming zeer duidelijk worden waargenomen.

Dit zal vanaf volgend jaar niet meer het geval zijn, aangezien de begroting voor 1990 enkel nog de nationaal gebleven materies zal omvatten. Het moet mogelijk zijn voor het departement van Verkeerswezen tegen het eind van 1989 de regionaliseringsoperatie te beëindigen. Het gaat hoofdzakelijk over de Nationale Maatschappij van buurtspoorwegen, want aangezien de stedelijke vervoermaatschappijen in eenzelfde Gewest zijn gelegen, zijn zij zonder meer geheel overgedragen. Wat betreft de Nationale Maatschappij van buurtspoorwegen zal de regering globaal voor een aantal parastatale instellingen een wetsontwerp indienen om ze te herstructureren. Ik hoop dat dit ontwerp vóór het einde van het jaar kan worden aangenomen in Kamer en Senaat zodat wij volgend jaar onmiddellijk kunnen aanvangen met de herstructurering van die departementen.

Alvorens verder op mijn beleid in te gaan, wil ik doen opmerken dat ik inderdaad een amendement bij de begroting heb ingediend dat een wijziging brengt aan de kabinetskredieten in het kader van de akkoorden over de financiering van de politieke partijen. Dit amendement maakt deel uit van de globale oplossing die de regering uitwerkt en die niet uniform zal zijn voor alle departementen. Met dit amendement houdt de regering zich aan de akkoorden zoals zij tussen de partijen werden gesloten.

In de sector van Verkeerswezen zijn er momenteel in alle landen van de Europese Gemeenschap en in het bijzonder in België vrij belangrijke verschuivingen en herstructureringen. Zij hebben enerzijds te maken met de snelle groei van het vervoer en het verkeer tijdens de jongste jaren, parallel met de economische herneming. Er is vooral een zeer sterke groei van het auto- en het vrachtwagenverkeer. Daarbij wordt meer en meer duidelijk dat bepaalde fysieke en maatschappelijke grenzen zijn bereikt die ons ertoe nopen het verkeersbeleid te zien in andere dimensies.

Het uiteindelijk doel van een verkeersbeleid is immers mobiliteit waarborgen en het verkeer niet doen vastlopen in immobilisme. Het verkeer moet compatibel blijven met de eisen van de maatschappij in verband met leefmilieu, veiligheid en financiële haalbaarheid. In de nota die ik verleden jaar bij mijn begroting heb gevoegd, heb ik dit duidelijk gesteld. Het verkeersbeleid dient veel globaler te zijn dan vroeger, toen het voldoende was de infrastructuur kwantitatief uit te breiden om het toenemend verkeer te opvangen.

Ik heb gepoogd de accenten die ik zoëven heb aangehaald, in mijn beleid op te nemen. Meer bepaald in verband met de mobiliteit moet rekening worden gehouden met de staatshervorming. Dit aspect dient in overleg met de Gewesten maar ook met de ons omringende landen en zelfs op Europees vlak te worden bekeken.

Daarom heb ik met mevrouw Smet, die verantwoordelijk is voor Leefmilieu, een aantal maatregelen voor een meer «propre» auto uitgewerkt. Er werd rekening gehouden met wat op

Europees vlak werd afgesproken, en er ligt een vrij zwaar accent op het veiligheidsaspect.

Ook de bevolking hecht steeds meer belang aan de aspecten van de leefbaarheid van het verkeer. Ik ondervind dat maatregelen, die bij de aankondiging ervan als impopulair worden ervaren, na een voldoende maatschappelijk debat steeds meer op de steun van de bevolking kunnen rekenen.

In verband met de veiligheid is een vrij grondige mentaliteitswijziging noodzakelijk. Zonder te veralgemenen, kan het gedrag van niet weinig automobilisten als op de grens van het incivieke worden beschouwd. Het gedrag wordt gekenmerkt door een vrij verregeerde graad van individualisme en egoïsme. Vele automobilisten houden er geen rekening mee dat verkeer per definitie een maatschappelijke en sociale activiteit is waarin de vrijheid van de ene wordt begrensd door de vrijheid van de andere; alleen door een maatschappelijke consensus over gedragsregels en de naleving ervan kan het verkeer veiliger worden.

Ik heb een aantal maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen. Ze hebben ook betrekking op de auto zelf. Ik denk onder meer aan de veiligheidsriemen achteraan en aan de maatregelen tot het beter inpassen van vrachtwagens in het verkeer. Ik denk vervolgens aan de maatregelen die het voor de andere weggebruikers veiliger moeten maken zich samen met vrachtwagens op de weg te bevinden, ondanks het verschil in dimensie en gewicht.

Ik denk ook aan de maatregelen in verband met het alcoholgebruik, de stage van jongeren en het rijbewijs met punten. Deze laatste drie maatregelen zullen worden opgenomen in een wetsontwerp dat in het najaar in bespreking zal worden gebracht. Ik hoop dit wetsontwerp bij de Ministerraad van vrijdag over acht dagen te kunnen indienen.

Ik wijs, enigszins in antwoord op wat de heer Van Hoolland heeft gezegd in verband met de administratie, op het belang van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid in heel het verkeersveiligheidsbeleid. Dit Instituut is een operationeel instrument om het beleid voor de bevolking te «vertalen». Het Instituut werkt volgens mij vrij behoorlijk.

Ik heb bij het uitstippelen van het verkeersveiligheidsbeleid van meet af aan gewezen op de verantwoordelijkheid van de constructeur. De constructeurs leggen, zowel bij de ontwikkeling van de auto's als bij de manier waarop ze de auto's met commerciële en promotiemiddelen pogen te verkopen, al te zwaar het accent op het sublimeren van de auto. Ze pogen van de auto meer te maken dan een middel om zich te verplaatsen. Ze vereenzelvigen de auto met «stoer», «mannelijk» en «sportief» en vergelijken een gewone auto met een sportauto. Dat zijn allemaal elementen die de mentaliteit in het verkeer negatief beïnvloeden.

Ik heb ook benadrukt dat de constructeurs meer aandacht moeten besteden aan veiligheid en comfort, eerder dan aan kracht en prestatie van de auto. Ik heb herhaalde malen opgeroepen om ook bij de constructeurs een zekere mentaliteitswijziging tot stand te brengen. Het verheugt mij dan ook dat gisteren bij de voorstelling van het jaarverslag van Febeac, de Federatie van automobielconstructeurs en distributeurs, een vorm van interne discipline werd aanvaard. De federatie heeft een soort code naar voren gebracht waarin een viertal punten worden benadrukt.

De constructeurs verbinden zich ertoe de voertuigen onder normale omstandigheden, niet in overtreding met de verkeersregels of met de veiligheidsvoorschriften voor te stellen, de snelheid en in het bijzonder de pieksnelheid niet als verkoopargument te gebruiken en elke berichtgeving over agressief rijgedrag zonder eerbied voor de andere weggebruikers achterwege te laten om zo te zorgen voor het verspreiden van positieve informatie over het autogebruik, de naleving van de veiligheidsregels en vooral de eerbied voor andere bestuurders. Dit lijkt mij een stap in de goede richting, indien alle constructeurs zich daaraan houden. Ook in andere Europese landen hebben zij zich daartoe geëngageerd. Ik roep Febeac op om openbaar te maken welke constructeurs deze code aanvaard hebben, zodat er ook een vorm van publieke controle is en dit geen louter interne aangelegenheid blijft.



Zoals sommige sprekers benadruk ook ik sterk dat zowel de infrastructuur, als de reglementering in de woonwijken moet worden aangepast om de automobilist duidelijk te maken dat daar niet de auto prioriteit heeft, maar wel de bewoners, de kinderen, de fietsers en de voetgangers. De auto moet zich aan hen aanpassen. Dat was de bedoeling van de «zone 30», die door de gemeenten steeds meer wordt ingericht.

Het valt mij ook op dat de woonwijken zelf steeds meer druk uitoefenen op het gemeentebestuur om een dergelijke zone in te richten. Ik moedig de gemeenten dan ook aan daarop in te gaan, maar dan op een manier die beantwoordt aan de werkelijke bedoeling van de «zone 30». Het volstaat niet gewoon een verkeersbord te plaatsen. Het is nodig de zone en de infrastructuur werkelijk zo in te richten dat men de automobilist verplicht zijn snelheid aan te passen.

Naast het aspect van de leefbaarheid, is er het aspect van de mobiliteit. Niet alleen bij ons — en bij ons misschien nog minder dan in andere landen — rijzen ter zake grote problemen, die meestal onder de noemer «fileproblemen» worden samengebracht. Er bestaat hiervoor geen simplistische en eenvoudige oplossing, want het is een complex probleem bij uitstek. Het heeft niet alleen te maken met het verkeer, maar ook met de gehele ruimtelijke ordening.

De naoorlogse ruimtelijke ordening heeft geopteerd voor afzonderlijke zones voor industrie, woonwijken en handelspanden. Deze zones zijn onderling feitelijk slechts via de weg te verbinden. Deze vorm van ruimtelijke ordening contrasteerde met wat men tot dan toe kende en waarbij de verscheidene activiteiten eerder rond een centrum werden geconcentreerd en het openbaar vervoer een belangrijke rol speelde. De veranderde opvatting van de ruimtelijke ordening heeft de verkeersproblematiek mede in de hand gewerkt.

Het gaat dus niet alleen over de infrastructuur, maar ook over de vraag hoe wij de ruimtelijke ordening uitbouwen met het oog op die mobiliteit. Wij moeten er ons van bewust zijn dat de oplossingen van de jaren zestig en zeventig, toen de infrastructuur kwantitatief werd uitgebreid, vandaag niet meer van toepassing zijn, ingevolge de graad van ruimtebeslag van het huidige wegennet. Dit wil echter niet zeggen dat hier en daar geen verbeteringen kunnen worden aangebracht of bepaalde knelpunten weggewerkt.

In de toekomst zullen de oplossingen veel meer moeten worden gezocht in het verkeersmanagement. Dit heeft zowel te maken met de meer evenwichtige verdeling van het vervoer over de verscheidene transportmodi als met een rechtstreeks management van de weg.

Hierbij zal men zeker nuttig gebruik kunnen maken van de vooruitgang van de elektronica. Er zal tevens geleidelijk een wisselwerking kunnen worden georganiseerd tussen de weg en de auto; op dit vlak heeft België ongetwijfeld een voorsprong.

Met management bedoel ik ook een evenwichtige verdeling over de verscheidene transportmodi. De oplossing van ons mobiliteitsprobleem dient dus ook te worden gezocht in een grotere en meer georganiseerde complementariteit van de verscheidene vervoermodi, zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer.

Bij het gecombineerd goederenvervoer, vooral het vervoer op lange afstanden en op het internationaal vlak moet een complementariteit weg-spoor, alsmede een complementariteit weg-waterweg worden uitgebouwd. Op het vlak van het personenvervoer is voor de complementariteit vooral de uitbouw van de aflossingspunten tussen de auto en het gemeenschappelijk vervoer van enorm belang.

Er liggen zeer grote uitdagingen voor ons op het vlak van het openbaar vervoer. Ik zal het uiteraard hebben over het spoorvervoer, aangezien dit de enige vorm van gemeenschappelijk vervoer is dat nog van de nationale overheid afhangt.

Van meet af aan heb ik gesteld dat de parastatale instellingen die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer als ondernemingen moeten kunnen functioneren. Daarvoor moeten zij de

nodige autonomie hebben en zelf beheersverantwoordelijkheid op zich kunnen nemen.

Ik herhaal dat ik mij geenszins een beheerder van een maatschappij voel, maar wel een politiek beleidsverantwoordelijke voor het globale verkeersbeleid en dat ik mij ook als dusdanig gedraag. De maatschappijen moeten door de beheerders en de directies worden geleid. Zij mogen zich niet verschuilen achter de politieke overheid met de bewering dat zij niet de gewenste maatregelen kunnen nemen. De autonomie en de responsabilisering voor deze economische bedrijven moet worden vergroot in het kader van de uitbouw van een specifiek type van parastatale instelling. De regering hoopt in het najaar in dit verband een wetsontwerp aan het Parlement te kunnen voorleggen.

Om de complementariteit van de vervoermodi te verbeteren, meer bepaald van de weg en het spoor, is het belangrijk dat het spoor zijn planning kan integreren in het globaal mobiliteitsbeleid. Daarom heb ik de NMBS gevraagd een «plan-spoor 21» uit te werken. Ik hoop daarvoor in het najaar een ontwerp van de NMBS te ontvangen. Van meet af aan heb ik gesteld dat over dit plan een publiek debat zal worden gevoerd.

Dit debat moet ook in het Parlement kunnen worden gevoerd en in een of andere vorm een parlementaire goedkeuring krijgen. Ik ga niet zover als de heer De Bondt die hiervoor een wet wenst die een 10-jarenplan vastlegt. Dit zou te veel rigiditeit meebrengen voor het beheer van de spoorwegen. Het Parlement kan in zijn besluitvorming blijf geven van creativiteit en de NMBS een richting meegeven voor de uitbouw van de mobiliteit waaraan deze maatschappij een houvast kan hebben.

Voor Limburg is in mijn kabinet een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de NMBS en van verscheidene politieke partijen uit Limburg. Zij zullen het specifiek probleem van Limburg, dat ik onderken, samen bestuderen en naar oplossingen zoeken.

La SNCB a choisi l'option Athus-Meuse et se penche actuellement sur son étude.

In het kader van de globale mobiliteit moet het spoorwegennet complementair met het autowegennet worden uitgebouwd. De manier waarop het spoorwegennet vroeger werd geconcepieerd voldoet niet meer aan de eisen van vandaag. Door het feit dat de spoorweg in het verleden de enige vorm van vervoer was, diende het net zeer uitgebreid te zijn — wij hebben dan ook het dichtste net in Europa —, met veel stations. In de toekomst zal het spoorwegennet moeten zijn afgestemd op de grote assen, met een niet-overdreven aantal stations. Deze stations moeten gemakkelijk bereikbaar zijn met de auto en zelfs met het oog daarop worden gebouwd of verbouwd.

Bij deze strategisch gelegen stations moeten dan ruime parkeerplaatsen worden aangelegd die deel uitmaken van het aanbod van de spoorweg, omdat steeds meer spoorgebruikers in de toekomst automobilisten zullen zijn. De stations van de NMBS zouden eveneens een aantrekkingskracht moeten hebben voor het dienstenaanbod, wat ook deel moet uitmaken van de hele service die de NMBS in de toekomst te bieden zal hebben en waardoor deze maatschappij haar patrimonium op een meer actieve manier zal beheren. Zo is de NMBS begonnen met de uitbouw van een aantal belangrijke stations zoals Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Leopoldswijk, het Luxemburgstation en Liège Guillemins. Die stations moeten commerciële centra, ontmoetings- en conferentiecentra omvatten zodat hun functie helemaal kan worden vernieuwd.

Dans le cadre de l'élaboration de ce chemin de fer moderne qui doit répondre au souci de mobilité indispensable aujourd'hui, le TGV joue indiscutablement un rôle important si l'on tient compte des caractéristiques propres à l'Europe. On oublie trop souvent que la structure géographique européenne est totalement différente de celle, par exemple, des Etats-Unis. En effet, la population européenne est concentrée sur un territoire plus restreint et les distances entre les grands centres sont plus réduites. Dès lors, à la différence des Etats-Unis, on ne peut imaginer de résoudre, chez nous, les problèmes de mobilité par le développement du trafic aérien, car cette solution provoquerait des encombrements.



La liaison entre Bruxelles et Paris, Londres, Amsterdam ou l'Allemagne peut parfaitement être assurée, en termes de mobilité, par un projet tel que le TGV, lequel ne serait pas adapté aux USA vu les grandes distances qui séparent les différents centres. Tant pour la société des chemins de fer que pour la Belgique tout entière, il est important que nous nous inscrivions dans le réseau européen. Il convient néanmoins de tenir compte de la structure géographique de notre pays. La densité de notre population étant supérieure à celle de l'Allemagne ou de la France, des études d'environnement sont indispensables afin que les facteurs qui nous sont propres soient pris en compte.

Mevrouw Aelvoet beweerde dat alles reeds vooraf beslist is en dat die studies dus tot niets dienen. Ik heb steeds gezegd, mevrouw Aelvoet, dat de beslissingen zullen worden genomen op basis van het milieueffectrapport. Ik zal mij daar dan ook strikt aan houden. Op het ogenblik worden nog alle alternatieven bekeken. Het is zelfs niet onmogelijk dat men op basis van de milieustudies nieuwe alternatieven zal zoeken, opdat de spoorweg zo goed mogelijk wordt ingeplant in het milieu.

Wij hebben dit bijvoorbeeld reeds gedaan ten noorden van Antwerpen. Op grond van de gedeeltelijke resultaten waarover wij reeds beschikten, hebben wij gevraagd een bijkomende studie te maken om na te gaan of een tracé langs de havenweg naar Nederland de druk op de omgeving van Kalmthout, Kapellen en Essen niet kan ontlasten.

De studies werden toegewezen aan vijf studiebureaus overeenkomstig de EG-richtlijn ter zake. Een interuniversitaire werkgroep voor toegepaste ecologie staat de NMBS bij voor het uitwerken van de werkmethode met de referentietermen en voor de opvolging ervan. De ontwerprapporten die in de loop van de maand november 1988 zijn binnengekomen, worden op het ogenblik door de interuniversitaire groep bekeken. De besluiten hiervan zullen wellicht eind juni of begin juli klaar zijn. Overeenkomstig de EG-richtlijnen en de richtlijnen van de Gewesten, zullen de studies openbaar worden gemaakt en worden onderworpen aan een openbaar onderzoek. De NMBS zal echter vooraf wel uitmaken welke alternatieven, gezien de resultaten van de milieustudies, niet meer in aanmerking komen. Het is toch nutteloos een openbaar onderzoek te doen over een tracé waarvan vooraf geweten is dat het niet kan worden gevolgd.

Over de te volgen procedure zullen samen met de Gewesten afspraken worden gemaakt. Die procedures moeten immers ook conform de EG-reglementering en de gewestelijke reglementeringen zijn.

Naast de milieueffectrapporten zal er op vraag van de EG-commissie ook een thematische studie worden gemaakt over het geheel van het snelspoortraject. Deze studie zal een vergelijkende analyse bevatten van de voor- en nadelen die voortvloeien uit het gebruik van de verscheidene transportmiddelen en zal de gevolgen berekenen van het al dan niet realiseren van het Belgisch en het Nederlands gedeelte van dit project voor het gebruik van de ruimte, de luchtverontreiniging, de geluidshinder, de verkeersveiligheid en het energiegebruik. Deze studie zal omstreeks eind september klaar zijn.

In de maand juli zullen wij dus samen met de Gewesten de procedure op gang brengen. Over de timing zullen wij vooraf overleg plegen. De uiteindelijke beslissing over het tracé moet dan worden genomen in akkoord met de Gewesten.

Ik ben het met de heer Leclercq eens dat de kanaaltunnel een belangrijk effect kan hebben op het geheel van de verkeersinfrastructuur en de verkeersstromen in ons land. Ik merk op dat er, in tegenstelling met wat hij beweert, ook in ons land een belangrijke studie werd gemaakt over deze gevolgen, namelijk door het Instituut voor het wegtransport, en met de titel: «Kanaaltunnel — Gevolgen voor het Belgisch goederenvervoer over de weg». De bestaande studies tonen aan dat die tunnel meer invloed zal hebben op het personen- dan op het goederenvervoer. Voor de klassieke oversteek langs Oostende of Zeebrugge is er nog een belangrijke rol weggelegd. Voor de communicatiewegen, vooral naar de kuststreek toe, moet de infrastructuurle onderbouw zeer aandachtig worden bekeken zodanig dat deze streek niet zal worden geïsoleerd. Inzake

autowegen is er reeds een EG-beslissing om het doortrekken van de autoweg voorbij Nieuwpoort met EG-kredieten te financieren. De EG is van oordeel dat dit een van de belangrijkste *missing links* is in de verkeersinfrastructuur in ons land.

J'en viens à la problématique de la Régie des Voies aériennes, du contrôle aérien, de l'avenir de la Sabena ainsi que des opérations effectuées dans ce secteur.

Il est clair que la Régie des Voies aériennes devra, elle aussi, être transformée en une entreprise plus autonome, du type parastatal E, qui devra avoir son autonomie de gestion comme les autres parastataux économiques.

Par ailleurs, comme vous le savez, le gouvernement précédent a créé une société mixte privée-publique, appelée BATC, pour les travaux de modernisation et d'extension de l'aérogare. En termes de planning, la formule BATC est une bonne formule, car elle apporte la certitude que le financement des travaux pourra s'opérer alors qu'en termes budgétaires, il risquerait d'être hypothéqué à tout moment.

Il était grand temps que nous puissions réaliser cette modernisation tant de l'aérogare que de l'infrastructure aéroportuaire. Il est clair, en effet, que l'infrastructure actuelle n'est plus à même de résorber la croissance du trafic aérien, lequel augmentera encore du fait de la saturation de certains grands aéroports des pays environnants.

Zaventem zal steeds meer worden beschouwd als de poort naar België. Wij hebben er alle belang bij de nodige investeringen te doen om van deze poort een open en voldoende aangepaste toegang te maken, die ook de groei van de luchtvaart kan opvangen, zowel in het licht van de rol die Brussel zal te vervullen hebben als van de verhoging van de trafiek die de liberalisering van het luchtruim zal meebrengen. Heel Europa heeft af te rekenen met het probleem van verkeerscontrole en luchtvaartcontrole. Europa moet zijn luchtruim beter, en meer Europees, organiseren. Met dat doel voor ogen werd enkele jaren geleden Eurocontrol opgericht. Op dat ogenblik waren wij op onze tijd vooruit. De problemen van verkeersleiding waren van die aard dat ieder land meende ze afzonderlijk te kunnen oplossen.

Nu elk land op een saturatieprobleem stuit wil men holder de bolder doen wat men eigenlijk reeds vele jaren geleden had moeten doen. Wij staan inderdaad voor de paradox dat momenteel het Europese luchtruim is georganiseerd alsof de landsgrenzen als zuilen in de lucht steken, daar men telkens bij het overschrijden van een landsgrens van een andere controletoeren afhankelijk. Het luchtruim in de Verenigde Staten wordt door een controlesysteem overkoepeld waardoor een veel grotere efficiëntie wordt bekomen. Op Europees vlak wordt aan de eenmaking van het controlesysteem gewerkt. Dat zal echter nog enige tijd vergen en daarvoor zullen grote investeringen nodig zijn. In België gebeurt dit via Canac.

Ik wil er de nadruk op leggen dat de expansie van de luchthaven van Zaventem maar mogelijk is, indien zowel door de overheid als door de luchtvaartmaatschappijen de nodige maatregelen worden genomen om de expansie compatibel te maken met het leefmilieu en de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. De omwonenden of degenen die er zich vestigen mogen natuurlijk niet verwachten daar in een zone van volstrekte stilte te kunnen wonen. Een expansie van een luchthaven zoals Zaventem, in de nabijheid van een grote stad, is maar geoorloofd indien grote inspanningen worden gedaan om de geluidshinder onder controle te houden. Men moet bereid zijn prioriteit te geven aan het investeren in meer geluidsarme vliegtuigen. Wij moeten de gebruikers van de luchthaven diets maken dat een expansie slechts mogelijk is mits die inspanningen worden geleverd.

Zo kom ik tot de problematiek van Sabena waarover in de pers werd geschreven. De bespreking van de begroting is een gelegenheid om een en ander te verduidelijken.

Wij gaan in Europa de weg op van een liberalisering van het luchtvaartverkeer. Die heeft in de Verenigde Staten geleid tot grondige wijzigingen van het exploitatiepatroon van de lucht-

vaartmaatschappijen en van de structuur van die maatschappijen.

Enerzijds, hebben de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten geconcentreerd op enkele zeer grote luchthavens van waaruit de drukst bezette verbindingen plaatshebben met de grotere vliegtuigtypes, tegen voorwaarden en tarieven die aan een enorme concurrentiële druk onderworpen zijn. De bediening van die luchthavens gebeurt vanuit kleinere regionale luchthavens, soms met lichte vliegtuigtypes. Essentieel voor deze exploitatiewijze is een zeer vlotte overstapmogelijkheid op de grote luchthavens. Anderzijds, is er op het vlak van de maatschappijen een duidelijke concentratie geweest, ofwel door fusie, ofwel zonder meer door opslorping van kleinere maatschappijen.

Niets laat veronderstellen dat de evolutie in Europa fundamenteel verschillend zal zijn van die in de Verenigde Staten. Zelfs al zal het reglementaire kader waarin het luchtvaartverkeer zich ontwikkelt niet parallel zijn met dat van de Verenigde Staten, toch moeten wij pogen lessen te trekken uit wat daar is gebeurd.

Sabena heeft zich sedert enkele jaren voorbereid op deze evolutie. De realiteit is nu eenmaal dat naar Europese normen, Sabena slechts een middelgrote maatschappij is. Sabena moest dus actief op zoek gaan naar middelen tot schaalvergroting. Een afwachtende houding zou, op lange termijn, tot gevolg kunnen gehad hebben dat die maatschappij zonder meer in totaliteit werd opgenomen in een grote fusiemaatschappij, een operatie die in feite het verdwijnen van Sabena zou hebben betekend.

Terecht heeft de maatschappij dan ook eerst haar interne structuur aangepast op een wijze die toelaat de eigenheid van de maatschappij te behouden zonder te moeten afzien van de mogelijkheden die een grotere internationalisering van de eigenlijke luchtvaartexploitatieactiviteit zou bieden.

Dit is de fundamentele reden geweest waarom een aantal activiteiten, zoals Catering en Technics, werden ondergebracht in afzonderlijke filialen.

Die evolutie werd logisch doorgezet met de oprichting van het filiaal Sabena World Airlines dat belast kan worden met de eigenlijke luchtvaartexploitatie, zonder dat dit filiaal daarom de beschikking zou krijgen van de luchtvaartrechten of de eigenlijke vloot.

Tegelijkertijd ontwikkelde de luchthaven van Zaventem zich als één van de meest belovende luchthavens op het Europees continent. Ten opzichte van andere grotere internationale luchthavens als Schiphol, Frankfurt of Charles De Gaulle, biedt de luchthaven van Zaventem nog een perspectief op een belangrijke toename van het verkeer, zonder een werkelijke saturatie te bereiken. Daarnaast is het quasi zeker dat de rol van Europese hoofdstad die Brussel méér zal spelen, het aantal verplaatsingen van en naar Brussel zal doen toenemen.

Het samengaan van de twee elementen: enerzijds, de wil van Sabena om voor de eigenlijke luchtvaartexploitatie de nodige schaalvergroting uit te voeren en, anderzijds, de aantrekkingskracht van de luchthaven van Zaventem, hebben na lange onderhandelingen met diverse mogelijke partners uiteindelijk geleid tot een realistische onderhandelingsbasis met British Airways en KLM.

De bespreking van de begroting lijkt mij een geschikte gelegenheid om een *status quaestionis* op te maken.

Vóór het einde van de maand zullen de betrokken maatschappijen een *memorandum of understanding* opmaken dat moet toelaten het bestaande filiaal, Sabena World Airlines, operationeel te maken, met inbreng van de Sabena moedermaatschappij voor 60 pct., en van British Airways en KLM elk voor 20 pct.

Het gaat niet om een samenwerkingsakkoord, het gaat zeker niet om een integratie of een fusie. De operatie bestaat in de eerste plaats in een belangrijke kapitaalsverhoging, en het operationeel maken van het eerder gecreëerde filiaal Sabena World Airlines, dat, in onderaanneming voor de Sabena-moe-

dermaatschappij, belast zal worden met de exploitatie van de regelmatige Belgische lijnen.

Dit filiaal zal haar kapitaal aanzienlijk verhogen met inbreng in specien van KLM en British Airways. In een toekomstvisie moet rekening worden gehouden met een belangrijke omzetting van dit filiaal. Op het ogenblik belooft de omzet van de eigenlijke luchtvaartactiviteit van Sabena ongeveer 33 miljard. In de nieuwe formule werd gezamenlijk met British Airways- en KLM-experts een businessplan opgezet voor het filiaal. Een verdubbeling van dit omzetcijfer over enkele jaren mag worden beschouwd als een voorzichtige prognose. Met het oog op die belangrijke omzetting moet het kapitaal van het filiaal gevoelig worden aangepast.

Het inbrengen op het niveau van het bestuur van de luchtvaartmaatschappij van de ervaring van deze twee belangrijke Europese luchtvaartmaatschappijen, zal een weerslag hebben op de samenstelling van de raad van bestuur die uiteraard een weerspiegeling zal zijn van de krachtverhouding tussen de diverse maatschappijen in het kapitaal van de filialen. Ook op het niveau van het management van de maatschappij, zal een doorstroming van ervaring mogelijk zijn.

De belangrijke omzetting die verwacht wordt, kan uiteraard alleen gerealiseerd worden met een vloot die in belangrijke mate wordt uitgebreid. In het verslag van collega Hotyat vindt u een overzichtstabel van de evolutie van de Sabena-vloot in de komende jaren. De vloot zal immers verder eigendom blijven van de Sabena-moedermaatschappij of, meer waarschijnlijk, van het gespecialiseerde filiaal Sabena-Leasing. Ik wijs er trouwens op dat alle vergelijkingen die ter gelegenheid van de berichten over de mogelijke participatie van British Airways en KLM gemaakt werden, door eenvoudige optelling van thans bestaande vloten van Sabena, British Airways en KLM, uiteraard geen zin hebben. De drie partners zullen verder over hun eigen vloot beschikken. De Sabena-vloot zal echter in huur of in leasing ter beschikking zijn van het exploitatiefiliaal, waarin overigens ook British Airways en KLM participeren. Doch dit heeft uiteraard geen enkele invloed op de vloot van deze maatschappijen.

Om dit te kunnen realiseren zal vanzelfsprekend ook de Sabena-moedermaatschappij tot een belangrijke kapitaalsverhoging moeten overgaan in een vorm die door de regering moet worden onderzocht. Men moet zich ervan bewust zijn dat de Staat ofwel zelf op deze kapitaalsverhoging kan inschrijven, ofwel zal moeten aanvaarden dat zijn positie in Sabena minder doorslaggevend wordt dan nu. In ieder geval kan de financiële toestand van de Staat geen reden zijn om de expansie van Sabena te beletten of onmogelijk te maken.

De opdracht van Sabena behoort immers niet tot de openbare dienst. Derhalve hoeft de positie van de Staat niet noodzakelijk zo dominerend te zijn als nu. Hiermee wil ik niet zeggen dat de operatie die thans in voorbereiding is, deze positie in het gedrang zal brengen. Wij moeten echter verder durven zien.

Over dit dossier wordt in de eerste plaats onderhandeld in de logica van mijn houding ten opzichte van de openbare maatschappijen. De raad van bestuur van Sabena zal als eerste een standpunt moeten innemen. Het is slechts op het ogenblik dat ik een volledig ondernemingsdossier van Sabena heb gekregen dat ik de problematiek in zijn geheel aan de regering zal voorleggen. Nu reeds wil ik erop wijzen dat ik de inspanningen die de leiding van Sabena levert om deze maatschappij te integreren in een groter Europees geheel van zeer dichtbij volg en steun. Wij moeten Sabena immers alle mogelijkheden geven om zich gunstig te plaatsen op de vrije Europese markt. Ik zal derhalve het akkoord dat met de bedrijfsleiding zal worden bereikt, verdedigen in de regering.

Je profite également de cette occasion pour préciser que les perspectives d'un certain rétablissement, durant les périodes de vacances, des liaisons avec le Zaïre, sont rassurantes et que les fréquences habituelles seront probablement rétablies jusqu'au mois de septembre, ce qui résoudra aussi le problème de certains de nos compatriotes qui éprouvaient des difficultés à obtenir les billets leur permettant de revenir en vacances chez nous.

Je voudrais également souligner qu'aujourd'hui, a été signé un protocole sectoriel d'accord avec les syndicats de la Régie des Voies aériennes. Ce protocole règle aussi la problématique relative aux contrôleurs aériens; de ce point de vue, la période des vacances devrait donc normalement se dérouler sans encombre. D'ailleurs, il faut bien reconnaître que la qualité du travail de nos contrôleurs aériens est telle que l'aéroport de Bruxelles-National constitue normalement un modèle en la matière et j'espère qu'il en sera ainsi durant toute la période des congés qui se caractérise d'ordinaire par un trafic intense.

Cela ne signifie pas que des retards ne seront pas à déplorer, mais ils seront alors dus, en grande partie, à la saturation de la zone située au-dessus de la France et de la Grande-Bretagne, ce dont nos contrôleurs aériens ne sont évidemment pas responsables.

**M. De Bondt.** — Cela signifie-t-il que les organisations syndicales ont retiré leur préavis de grève?

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Le préavis était déjà retiré au moment où j'ai annulé l'arrêté de réquisition. Les contrôleurs aériens ont mis un terme à leur action lorsque nous sommes parvenus à un accord.

De toepassing van het akkoord zou half juni worden geëvalueerd. Aangezien vandaag een akkoord is gesloten, mag men ervan uitgaan dat de evaluatie positief zal zijn en dat alles normaal verloopt.

**De heer De Bondt.** — Mijnheer de Vice-Eerste minister, geldt dit ook voor het ander personeel van de Regie?

**De heer Dehaene,** Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Inderdaad, daarover is vandaag door de vakbonden onderhandeld. Er is niet alleen een akkoord over de verkeersleiders, maar er is dus ook een akkoord over het geheel van het personeel van de Regie.

J'en arrive aux questions plus spécifiques. Mme Blomme m'a interrogé sur les causes d'accidents survenus à l'avenue Charles Quint. Cette avenue est une voirie d'Etat qui, comme vous le savez, a été transférée à la Région bruxelloise.

Je vous donne lecture de la réponse que m'a fait parvenir mon collègue, Jean-Louis Thys:

« Suite à l'accident mortel du 30 mai dernier au carrefour rue de Ganshoren, rue Beekmans, avenue Charles Quint, une série de travaux ont débuté, le mercredi 14 juin, de manière à sécuriser la traversée des piétons, et ce à courte échéance. Le dispositif adopté a fait l'objet d'une concertation entre les autorités communales, la police et une délégation des riverains.

Ces travaux ont pour objet de rendre mieux perceptible pour les piétons la traversée, en deux phases, de l'avenue Charles Quint. Pour ce faire, les passages pour piétons seront décalés et une aire d'attente sera prévue dans la berme centrale. Les travaux devraient être terminés dans le courant du mois de juillet. Dans un deuxième temps, il est envisagé de doter les feux de piétons d'un dispositif renseignant les piétons sur la durée d'attente, avec la venue d'une phase verte leur permettant de traverser en toute sécurité le flot de la circulation automobile. Dans le même temps, des panneaux munis de dispositifs de détection automobiles rappelleront aux automobilistes la vitesse réelle qu'ils pratiqueront.

S'agissant de la synchronisation des feux, j'attire votre attention sur le fait qu'en principe, les feux lumineux de circulation sont synchronisés sur la base d'une vitesse de référence qui est la vitesse maximale admise sur l'itinéraire en cours.

Par ailleurs, sur certains axes importants de circulation, la synchronisation des feux est également rendue nécessaire pour la gestion même du trafic.

Quant au contrôle du respect des règles de la circulation — dans ce cas particulier, les limitations de vitesse —, il est du

ressort des forces de l'ordre, c'est-à-dire de la police et de la gendarmerie. »

A cet égard, je tiens à souligner que le problème du contrôle des règles de la circulation retient toute mon attention et vous savez que, pour le moment, une campagne consacrée aux problèmes de la vitesse est menée à Bruxelles.

De heer De Looor heeft een vraag gesteld over het vliegveld van Zottegem. Er werden heel wat exploitatievoorwaarden opgelegd. Ik heb aan de Regie der Luchtwezen en aan de administratie van de Luchtvaart opdracht gegeven om ze zorgvuldig te controleren. Indien zou blijken dat die zeer strikte exploitatievoorwaarde niet zou worden gerespecteerd, zal ik niet aarzelen de exploitatievergunning in te trekken.

Tenslotte wil ik nog even handelen over de binnenvaart en de koopvaardijvloot.

Voor de koopvaardijvloot blijven wij in contact met Luxemburg, dat bij mijn weten nog altijd overtuigd is van het nut van Luxemburgse vlag. De verkiezingen van 18 juni hebben bevestigd dat alle formaliteiten tijdig zijn vervuld. De Eerste minister heeft mij persoonlijk bevestigd dat het ontwerp zal worden besproken van zodra een nieuwe regering is samengesteld.

Voor de binnenvaart kan de toekomst gunstig zijn, onder meer in het kader van het gecombineerd vervoer, op voorwaarde dat drastisch wordt gerationaliseerd en gemoderniseerd. Vroeg of laat moet heel de problematiek van de marktorganisatie van deze sector onder ogen worden genomen.

Mijnheer de Voorzitter, ik hoop dat ik op de meeste, zoniet op alle vragen heb kunnen antwoorden. Tot besluit beklemtoon ik nogmaals dat het mijn overtuiging is dat wij in het beleid inzake de problematiek van de verkeersmobiliteit een aantal nieuwe accenten moeten leggen, aangezien wij stilaan het saturatiepunt bereiken. Dit vereist een mentaliteitsverandering. Dat dit een werk van lange adem is, dat slechts op halflange of lange termijn resultaten kan hebben, is duidelijk.

Men zal dus terecht gedurende een zekere periode kritiek kunnen hebben omdat de complementaire taak van het openbaar vervoer achterwege blijft en de files blijven bestaan. Daar ben ik mij van bewust, maar het is geen reden om niet op de ingeslagen weg voort te gaan. Anders evolueren onze steden tot steden van het Amerikaanse type die vaak niet meer zijn dan een kruispunt van autosnelwegen.

Wij hebben er alle belang bij de leefbaarheid van onze oude stadscentra te beveiligen. De mobiliteit moet op een aangepaste wijze worden georganiseerd; wij kunnen de steden immers niet blijven aanpassen aan de steeds groeiende stroom van auto's. Ik wil zeker geen anti-autobeleid voeren, integendeel. Mijn beleid is het enige waarbij de auto zijn ware opdracht kan vervullen. Wij moeten er echter de druk op leggen dat individuele verplaatsingen compatibel moeten worden gemaakt met collectieve mobiliteit.

Indien iedereen verder naar een allerindividueelste oplossing voor zijn mobiliteitsprobleem zoekt, zullen wij uiteindelijk collectief vastlopen en daarmee is niemand gebaat. We moeten dus een juist evenwicht vinden tussen individuele en gemeenschappelijke verplaatsing en de nadruk leggen op de complementariteit en niet op de tegenstelling tussen beide. Meer dan in het verleden moet rekening worden gehouden met de leefbaarheid. De gehele ruimtelijke ordening mag niet aan de mobiliteit en de vereiste infrastructuur worden opgeofferd, en ook verkeersveiligheid en milieueffecten vergen aandacht.

Sinds ik een jaar geleden titularis werd van dit departement probeer ik dat te doen door enerzijds een bijdrage te leveren tot de mentaliteitswijziging en anderzijds een aantal maatregelen en initiatieven te nemen die de zaak in dezelfde richting vooruit kunnen helpen. Het verheugt mij dat in de Senaat daarvoor niet alleen veel begrip, maar ook steun bestaat en ik dank u daarvoor. (Applaus.)

**M. le Président.** — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles de chacun des projets de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.



PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989

*Discussion et vote d'articles*

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989

*Beraadslaging en stemming over artikelen*

**M. le Président.** — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour 1989.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1989.

Au tableau budgétaire, et à l'article premier du projet de loi, le gouvernement présente les amendements que voici :

« Tableau budgétaire

Titre I. — Dépenses courantes

Section 01. — Dépenses de cabinet du Vice-Premier ministre et ministre des Communications

Art. 11.02. — Traitements et indemnités du personnel du cabinet (p. 9).

Ramener le crédit de « 42,5 millions de francs » à « 41,6 millions de francs ».

Répartition des crédits 1989 — après la réforme de l'Etat — par allocation de base

(En millions de francs)

Section 02. — Dépenses de cabinet du Vice-Premier ministre et ministre des Réformes institutionnelles

Art. 11.02. — Traitements et indemnités du personnel du cabinet (p. 9).

Ramener le crédit de « 41,2 millions de francs » à « 40,2 millions de francs ».

« Begrotingstabel

Titel I. — Lopende uitgaven

Sectie 01. — Kabinetsuitgaven van de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen

Art. 11.02. — Jaarwedden en vergoedingen van het personeel van het kabinet (blz. 9).

Het krediet van « 42,5 miljoen frank » terug te brengen tot « 41,6 miljoen frank ».

Sectie 02. — Kabinetsuitgaven van de Vice-Eerste minister en minister van Institutionele Hervormingen

Art. 11.02. — Jaarwedden en vergoedingen van het personeel van het kabinet (blz. 9).

Het krediet van « 41,2 miljoen frank » terug te brengen tot « 40,2 miljoen frank ».

« Le tableau « Répartition des crédits 1989 — après la réforme de l'Etat — par allocation de base » (p. 68) est modifié comme suit :

« De tabel « Verdeling van de kredieten 1989 — na de staats-hervorming — per basisallocatie » (blz. 68) wordt gewijzigd als volgt :

Verdeling van de kredieten 1989 — na de staats-hervorming — per basisallocatie

(In miljoenen franken)

| Article légal<br>—<br>Wettelijk artikel |                         | Répartition entre les allocations de base<br>—<br>Verdeling over de basisallocaties |                                                                             |                                                            |                                                       |                         |
|-----------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------|
| Division<br>—<br>Afdeling               | Article<br>—<br>Artikel | Crédits<br>non dissociés<br>—<br>Niet-gesplitste<br>kredieten                       | Crédits<br>d'ordonnan-<br>cement<br>—<br>Ordonnan-<br>cerings-<br>kredieten | Crédits<br>d'engagement<br>—<br>Vastleggings-<br>kredieten | Division/<br>Programme<br>—<br>Afdeling/<br>Programma | Article<br>—<br>Artikel |

A. Cabinets et ensemble du département. — Kabinetten en geheel van het departement

TITRE I: DEPENSES COURANTES. — TITEL I: LOPENDE UITGAVEN

|    |       |      |   |   |      |               |
|----|-------|------|---|---|------|---------------|
| 01 | 11.02 | 41,6 | — | — | 01/0 | 11.02.01 75   |
| 02 | 11.02 | 40,2 | — | — | 02/0 | 11.02.01 05 » |

« Article 1<sup>er</sup>. Au § 1<sup>er</sup>, remplacer le tableau proposé par le tableau ci-après (en millions de francs) :

|                           | Crédits dissociés     |                      |                       |
|---------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|                           | Crédits non dissociés | Crédits d'engagement | Crédits d'ordonnement |
| <b>TITRE I</b>            |                       |                      |                       |
| Dépenses courantes . . .  | 55 836,5              | —                    | —                     |
| <b>TITRE II</b>           |                       |                      |                       |
| Dépenses de capital . . . | 4 769,5               | 6 533,6              | 14 866,1              |
| <b>Totaux . . .</b>       | <b>60 606,0</b>       | <b>6 533,6</b>       | <b>14 866,1</b>       |

« Artikel 1. In § 1, de voorgestelde tabel te vervangen als volgt (in miljoenen franken) :

|                        | Gesplitste kredieten      |                         |                         |
|------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|
|                        | Niet-gesplitste kredieten | Vast-leggings-kredieten | Ordonnancings-kredieten |
| <b>TITEL I</b>         |                           |                         |                         |
| Lopende uitgaven . . . | 55 836,5                  | —                       | —                       |
| <b>TITEL II</b>        |                           |                         |                         |
| Kapitaaluitgaven . . . | 4 769,5                   | 6 533,6                 | 14 866,1                |
| <b>Totaal . . .</b>    | <b>60 606,0</b>           | <b>6 533,6</b>          | <b>14 866,1</b>         |

De stemming over de amendementen, de stemming over de artikelen waarop ze betrekking hebben, alsmede de stemming over artikel één van het ontwerp van wet worden aangehouden.

Le vote sur les amendements, le vote sur les articles auxquels ils se rattachent, ainsi que le vote sur l'article premier du projet de loi sont réservés.

Daar niemand het woord vraagt in de bespreking van de andere artikelen van de tabel, breng ik die artikelen in stemming.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des autres articles du tableau, je les mets aux voix.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents nos 684-1 à 3, session 1988-1989, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stukken nrs. 684-1 à 3, zitting 1988-1989, van de Senaat.)

**M. le Président.** — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

*Crédits pour les dépenses courantes (Titre I)  
et pour les dépenses de capital (Titre II)*

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1989 des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

|                                | Crédits dissociés     |                      |                       |
|--------------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|                                | Crédits non dissociés | Crédits d'engagement | Crédits d'ordonnement |
| <b>TITRE I</b>                 |                       |                      |                       |
| Dépenses courantes . . .       | 55 838,4              | —                    | —                     |
| <b>TITRE II</b>                |                       |                      |                       |
| Dépenses de capital . . .      | 4 769,5               | 6 533,6              | 14 866,1              |
| <b>Totaux (Titres I et II)</b> | <b>60 607,9</b>       | <b>6 533,6</b>       | <b>14 866,1</b>       |

Ces crédits sont énumérés dans la colonne « Crédits 1989 après la réforme de l'Etat » aux Titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans le tableau « Répartition des crédits 1989 — après la réforme de l'Etat — par allocation de base », font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans le tableau visé au § 2, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu de la cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I)  
en voor de kapitaaluitgaven (Titel II)*

**Artikel 1.** § 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

|                                | Gesplitste kredieten      |                         |                         |
|--------------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|
|                                | Niet-gesplitste kredieten | Vast-leggings-kredieten | Ordonnancings-kredieten |
| <b>TITEL I</b>                 |                           |                         |                         |
| Lopende uitgaven . . .         | 55 838,4                  | —                       | —                       |
| <b>TITEL II</b>                |                           |                         |                         |
| Kapitaaluitgaven . . .         | 4 769,5                   | 6 533,6                 | 14 866,1                |
| <b>Totaal (Titels I en II)</b> | <b>60 607,9</b>           | <b>6 533,6</b>          | <b>14 866,1</b>         |

Die kredieten worden opgesomd in de kolom « Kredieten 1989 na de staatshervorming » onder de Titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernoemen worden in de tabel « Verdeling van de kredieten 1989 — na de staatshervorming — per basisallocatie », maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer in de in § 2 bedoelde tabel de uitsplitsing tussen organisatieafdelingen of programma's gemaakt wordt, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen er bovendien voor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Réservé.

Aangehouden.

*Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes*

**Art. 2.** Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant

maximum de 3 000 000 de francs pour les secours et allocations à caractère social (section 51: art. 33.02; section 40: art. 11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

*Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven*

**Art. 2.** Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulpelden en toelagen van sociale aard (sectie 51: art. 33.02; sectie 40: art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 3.** Le ministre des Communications est autorisé à accorder des indemnités ou des secours dans les conditions qu'il déterminera, à d'anciens agents pensionnés ou non par suite d'accident en service ou d'accident du travail ou pour raisons de santé, à l'effet de ne pas les traiter moins favorablement que les ouvriers se trouvant dans des conditions semblables, et ce nonobstant les dispositions de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles.

**Art. 3.** De minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd, vergoedingen of hulpelden te verlenen onder de voorwaarden die hij zal vaststellen, aan gewezen personeelsleden al of niet gepensioneerd ten gevolge van dienst- of arbeidsongeval of om gezondheidsredenen, om deze niet minder gunstig te behandelen dan de werklieden die zich in gelijkaardige voorwaarden bevinden, en zulks niettegenstaande de bepalingen van de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke pensioenen.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 4.** Par dérogation aux dispositions des articles 5, 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés ci-après peuvent être utilisés pour le paiement de dépenses créées au cours d'années budgétaires antérieures:

Titre I, section 40, articles 12.01, 33.01;

Titre I, section 51, articles 12.01, 12.25, 33.01;

Titre I, section 52, articles 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titre I, section 53, articles 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

**Art. 4.** Bij afwijking van de beschikkingen van de artikelen 5, 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de volgende, niet-gesplitste kredieten worden aangewend tot het vereffenen van uitgaven ontstaan tijdens vroegere begrotingsjaren:

Titel I, sectie 40, artikelen 12.01, 33.01;

Titel I, sectie 51, artikelen 12.01, 12.25, 33.01;

Titel I, sectie 52, artikelen 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titel I, sectie 53, artikelen 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 5.** Le paiement des allocations de naissance et des indemnités pour frais funéraires s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

**Art. 5.** De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafenis kosten geschiedt volgens de regels vastgesteld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijkscomptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 6.** Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 53 (Administration de la Marine et de la Navigation intérieure) du Titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

**Art. 6.** De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 53 (Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) van Titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

*Section particulière (Titre IV)*

**Art. 7.** Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au Titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 6 966,1 millions de francs pour les recettes et à 7 886,0 millions de francs pour les dépenses.

Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au Titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des comptes sont désignés par l'indice A.

Les fonds sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui ont opéré les recettes sont désignés par l'indice C.

*Afzonderlijke sectie (Titel IV)*

**Art. 7.** De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 6 966,1 miljoen frank voor de ontvangsten en op 7 886,0 miljoen frank voor de uitgaven.

De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel dat betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd, worden door het teken A aangeduid.

De fondsen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

— Adopté.

Aangenomen.

*Organismes d'intérêt public (Titre VII)*

**Art. 8.** Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1989 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 5 266 510 000 francs et pour les dépenses à 6 437 942 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 543 150 000 francs.

*Instellingen van openbaar nut (Titel VII)*

**Art. 8.** Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwezen voor het jaar 1989.



Deze begroting belooft voor de ontvangsten 5 266 510 000 frank en voor de uitgaven 6 437 942 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 543 150 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 9.** Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la navigation intérieure de l'année 1989 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 86 805 000 francs et pour les dépenses à 100 530 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 14 600 000 francs et les dépenses pour ordre à 14 600 000 francs.

**Art. 9.** Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor regeling der binnenvaart voor het jaar 1989.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 86 805 000 frank en voor de uitgaven 100 530 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 14 600 000 frank en de uitgaven voor orde op 14 600 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 10.** Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1989 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 7 738 754 000 francs et pour les dépenses à 7 650 227 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 475 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 3 473 813 000 francs et les dépenses pour ordre à 3 473 813 000 francs.

**Art. 10.** Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1989.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 7 738 754 000 frank en voor de uitgaven 7 650 227 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 475 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 3 473 813 000 frank en de uitgaven voor orde op 3 473 813 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

#### Dispositions diverses

**Art. 11.** Pour les articles budgétaires à charge desquels des commandes peuvent être passées à l'intervention de l'OCF, le ministre des Communications est autorisé à opérer des versements provisionnels au profit de l'article 63.01.A de l'OCF et ce par le biais d'ordonnances de paiement par virement dans les écritures de la Trésorerie.

#### Diverse bepalingen

**Art. 11.** Met betrekking tot de begrotingsartikelen ten laste waarvan bestellingen mogen worden gedaan door toedoen van het CBB, is de minister van Verkeerswezen gemachtigd om provisionele stortingen uit te voeren ten bate van artikel 63.01.A van het CBB bij middel van ordonnances van betaling door overschrijving in de schrifturen van de Thesaurie.

— Adopté.

Aangenomen.

**De Voorzitter.** — De aangehouden stemmingen en de stemming over het ontwerp van wet in zijn geheel hebben straks plaats.

Il sera procédé tout à l'heure aux votes réservés ainsi qu'au vote sur l'ensemble du projet de loi.

#### PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1988

##### Discussion et vote des articles

#### ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988

##### Beraadslaging en stemming over de artikelen

**M. le Président.** — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1988.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents n<sup>os</sup> 641-1 et 2, session 1988-1989, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stukken nrs. 641-1 en 2, zitting 1988-1989, van de Senaat.)

**M. le Président.** — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

##### I. Ajustements des crédits

**Article 1<sup>er</sup>.** Les crédits prévus au Titre I — Dépenses courantes et au Titre II — Dépenses de capital, du budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1988, sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi, et à concurrence de (en millions de francs) :

|                                                           | Crédits dissociés     |                      |                       |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|                                                           | Crédits non dissociés | Crédits d'engagement | Crédits d'ordonnement |
| <b>TITRE I</b>                                            |                       |                      |                       |
| <i>Dépenses courantes</i>                                 |                       |                      |                       |
| Ajustements année courante . . . . .                      | — 87,3                | —                    | —                     |
| Crédits supplémentaires pour années antérieures . . . . . | 136,8                 | —                    | —                     |
| <b>TITRE II</b>                                           |                       |                      |                       |
| <i>Dépenses de capital</i>                                |                       |                      |                       |
| Ajustements année courante . . . . .                      | — 0,2                 | — 995,3              | — 226,1               |
| Crédits supplémentaires pour années antérieures . . . . . | —                     | —                    | —                     |

##### I. Kredietaanpassingen

**Artikel 1.** De kredieten ingeschreven onder de Titel I — Lopende uitgaven en onder de Titel II — Kapitaaluitgaven, van

de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken):

|                          |        | Gesplitste kredieten             |                                 |                                    |
|--------------------------|--------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
|                          |        | Niet-<br>gesplitste<br>kredieten | Vast-<br>leggings-<br>kredieten | Ordonnan-<br>cerings-<br>kredieten |
| <b>TITEL I</b>           |        |                                  |                                 |                                    |
| <i>Lopende uitgaven</i>  |        |                                  |                                 |                                    |
| Aanpassingen lopend      |        |                                  |                                 |                                    |
| jaar . . . . .           | - 87,3 | —                                | —                               | —                                  |
| Bijkredieten voor vorige |        |                                  |                                 |                                    |
| jaren. . . . .           | 136,8  | —                                | —                               | —                                  |
| <b>TITEL II</b>          |        |                                  |                                 |                                    |
| <i>Kapitaaluitgaven</i>  |        |                                  |                                 |                                    |
| Aanpassingen lopend      |        |                                  |                                 |                                    |
| jaar . . . . .           | - 0,2  | - 995,3                          | - 226,1                         |                                    |
| Bijkredieten voor vorige |        |                                  |                                 |                                    |
| jaren. . . . .           | —      | —                                | —                               | —                                  |
| — Adopté.                |        |                                  |                                 |                                    |
| Aangenomen.              |        |                                  |                                 |                                    |

## II. Dispositions diverses

**Art. 2.** Le ministre des Communications est dispensé de procéder au recouvrement à charge de la SA « Armement Schelde-Rupel », de la somme de 7 794 684 francs qui lui avait été accordée sous forme de crédit maritime à concurrence de 11 040 000 francs et de 1 957 000 francs dans le cadre de la loi du 23 août 1948.

## II. Diverse bepalingen

**Art. 2.** De minister van Verkeerswezen wordt ontslagen ten laste van de NV Armement Schelde-Rupel de som van 7 794 684 frank terug te vorderen welke deze verschuldigd is uit hoofde van de verleende scheepskredieten ad. 11 040 000 frank en 1 957 000 frank in het kader van de wet van 23 augustus 1948.

— Adopté.  
Aangenomen.

**Art. 3.** Le traitement de M. V.O., dont la nomination au grade d'inspecteur général aux Services du secrétaire général a été annulée par arrêt n° 26998 du 8 octobre 1986 du Conseil d'Etat, est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1985 au 31 octobre 1986.

Cette disposition reste sans effet sur l'avancement de grade et de traitement de l'intéressé.

**Art. 3.** De wedde van de heer V.O., wiens benoeming tot de graad van inspecteur-generaal bij de Diensten van de secretaris-generaal bij arrest nr. 26998 van 8 oktober 1986 van de Raad van State werd vernietigd, wordt behouden voor de periode van 1 september 1985 tot 31 oktober 1986.

Deze bepaling heeft geen uitwerking op de graad- en weddebepaling van de betrokkene.

— Adopté.  
Aangenomen.

**Art. 4.** — Le traitement de M. O.R. dont la nomination au grade de météorologiste de 3<sup>e</sup> classe à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 25609 du 11 novembre 1985 du

Conseil d'Etat, est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 30 septembre 1985.

— Le traitement de M. B.A. dont la nomination au grade de directeur à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 25606 du 11 septembre 1985 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> mars 1983 au 30 septembre 1985.

— Le traitement de M. V.J. dont la nomination au grade de sous-chef d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 25607 du 11 septembre 1985 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 30 septembre 1985.

— Le traitement de M. C.F. dont la nomination au grade de sous-chef d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 25607 du 11 septembre 1985 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 30 septembre 1985.

— Le traitement de M. J.J. dont la nomination au grade de sous-chef d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 25848 du 13 novembre 1985 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1982 au 30 novembre 1985.

— Le traitement de M. T.F. dont la nomination au grade de chef technicien spécialiste de radio à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28329 du 30 juin 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1982 au 30 novembre 1987.

— Le traitement de M. V.G. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28546 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1982 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.F. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.L. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.E. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.E. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28546 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1982 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.W. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.F. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. V.E. dont la nomination au grade de surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. S.C. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. M.E. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. L.Y. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28546 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1982 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. K.W. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28546 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1982 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. J.M. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. F.R. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. E.J. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. D.J. dont la nomination au grade de brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28545 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1981 au 31 juillet 1983.

— Le traitement de M. D.J. dont la nomination au grade de chef brigadier surveillant d'aérodrome à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28544 du 6 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 31 octobre 1987.

— Le traitement de M. K.J. dont la nomination au grade d'officier pompier d'aviation principal à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28631 du 20 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 31 décembre 1986.

— Le traitement de M. V.J. dont la nomination au grade d'officier pompier d'aviation principal à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28631 du 20 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 30 novembre 1987.

— Le traitement de M. H.J. dont la nomination au grade d'officier pompier d'aviation principal à la Régie des Voies aériennes a été annulée par arrêt n° 28631 du 20 octobre 1987 du Conseil d'Etat est maintenu pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 30 novembre 1987.

Ces dispositions restent sans effet sur l'avancement de grade et de traitement des intéressés.

**Art. 4.** — De wedde van de heer O.R. waarvan de benoeming tot de graad van meteoroloog 3e klasse bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 25609 van 11 september 1985 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 30 september 1985.

— De wedde van de heer B.A. waarvan de benoeming tot de graad van directeur bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 25606 van 11 september 1985 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 maart 1983 tot 30 september 1985.

— De wedde van de heer V.J. waarvan de benoeming tot de graad van onderluchthavenmeester bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 25607 van 11 september 1985

van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 30 september 1985.

— De wedde van de heer C.F. waarvan de benoeming tot de graad van onderluchthavenmeester bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 25607 van 11 september 1985 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 30 september 1985.

— De wedde van de heer J.J. waarvan de benoeming tot de graad van onderluchthavenmeester bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 25848 van 13 november 1985 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 september 1982 tot 30 november 1985.

— De wedde van de heer T.F. waarvan de benoeming tot de graad van chef radiotechnicus-specialist bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28329 van 30 juni 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 september 1982 tot 30 september 1987.

— De wedde van de heer V.G. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28546 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 september 1982 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.F. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.L. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.E. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.E. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28546 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 september 1982 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.W. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.F. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer V.E. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer S.C. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer M.E. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer L.Y. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28546 van 6 oktober 1987

van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 september 1982 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer K.W. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28546 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 september 1982 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer J.M. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer F.R. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer E.J. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer D.J. waarvan de benoeming tot de graad van brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28545 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 november 1981 tot 31 juli 1983.

— De wedde van de heer D.J. waarvan de benoeming tot de graad van chef brigadier vliegveldopzichter bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28544 van 6 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 31 oktober 1987.

— De wedde van de heer K.J. waarvan de benoeming tot de graad van eerste aanwzende officier luchtvaartbrandweerman bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28631 van 20 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 31 december 1986.

— De wedde van de heer V.J. waarvan de benoeming tot de graad van eerste aanwzende officier luchtvaartbrandweerman bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28631 van 20 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 10 november 1987.

— De wedde van de heer H.J. waarvan de benoeming tot de graad van eerste aanwzende officier luchtvaartbrandweerman bij de Regie der Luchtwezen werd vernietigd bij arrest nr. 28631 van 20 oktober 1987 van de Raad van State wordt behouden voor de periode van 1 augustus 1983 tot 30 november 1987.

Deze bepalingen hebben geen uitwerking op de graad- en weddebevoordeling van de betrokkenen.

— Adopté.

Aangenomen.

**Art. 5.** Cette loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 5.** Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

— Adopté.

Aangenomen.

**M. le Président.** — Il sera procédé tout à l'heure au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

#### MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

#### COMMUNICATION DE M. LE PRÉSIDENT

**De Voorzitter.** — Hier volgt de uitslag van de stemming over de voordracht van de eerste kandidaat voor een ambt van staatsraad.

Voici le résultat du scrutin pour la présentation du premier candidat à la place de conseiller d'Etat.

Nombre de votants: 135

Aantal stemmenden: 135

Bulletins blancs ou nuls: 0

Blanco of ongeldige stembriefjes: 0

Votes valables: 135

Geldige stemmen: 135

Mme Tulkens obtient 135 suffrages.

Mevrouw Tulkens bekomt 135 stemmen.

En conséquence, Mme Tulkens ayant obtenu la majorité absolue des suffrages, est proclamée premier candidat.

Bijgevolg wordt mevrouw Tulkens die de volstrekte meerderheid der stemmen bekomen heeft, tot eerste kandidaat uitgeroepen.

#### VOORDRACHT VAN EEN DRIETAL VOOR EEN AMBT VAN STAATSRAAD

#### PRESENTATION DE TROIS CANDIDATS A UNE PLACE DE CONSEILLER D'ETAT

**De Voorzitter.** — Wij gaan nu over tot de stemming over de voordracht van de tweede kandidaat voor een ambt van staatsraad.

Nous devons procéder maintenant à la présentation du deuxième candidat à une place de conseiller d'Etat.

Gelieve daartoe uw stembrief in de stembus te steken die zich hier aan mijn rechterzijde bevindt en dit vóór 18 uur 30.

A cet effet, je vous invite à déposer votre bulletin dans l'urne qui se trouve à ma droite et ce avant 18 heures 30.

De geheime stemming is geopend.

Le scrutin est ouvert.

#### DRINGENDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AERTS AAN DE STAATSSECRETARIS VOOR EUROPESE ZAKEN EN LANDBOUW OVER DE «SPREEUWEN- PLAAG IN HASPENGOUW»

#### QUESTION ORALE URGENTE DE M. AERTS AU SECRE- TAIRE D'ETAT AUX AFFAIRES EUROPEENNES ET A L'AGRICULTURE SUR «LA PLAIE DES ETOURNEAUX EN HESBAYE»

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Aerts voor het stellen van een dringende mondelinge vraag aan de heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw over «de spreuwenplaag in Haspengouw».

**De heer Aerts.** — Mijnheer de Voorzitter, de spreuwenplaag is een oud gekend zeer in de kersenteelt in Haspengouw.

In deze periode verzamelen de jonge spreuwen zich in grote vluchten en zwermen zo door heel Europa. De afgelopen jaren verzamelen honderdduizenden, zelfs meer dan één miljoen spreuwen de gehele kersentijd in onze fruitstreek.

Dit jaar vreest men in de streek echter een ware ramp:

1. De kersenproductie is dit jaar niet zo goed geslaagd;

2. Door de droogte vinden de spreuwen, bij gebrek aan regen en water, in de kersen het nodige vocht om in leven te blijven;

3. De laatste jaren werden er geen acties meer ondernomen, zodat de populatie vrij belangrijk is.



De door de kweker ingezette akoestische afweermiddelen falen. Het zal niet lang meer duren of belangrijke woonkernen en steden zullen grote hinder ondervinden bij hoge spreuwenconcentraties.

Graag vernam ik :

1. Waarom de uitdunningsacties werden gestopt;
2. Welke dringende afweermiddelen de minister zal nemen ten einde de spreuwen schade aan de kersenooft te verminderen.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene die zal antwoorden namens de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw.

**De heer Dehaene,** Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, het is mij bekend dat spreuwen belangrijke schade kunnen aanrichten in de kersenteelt.

Het koninklijk besluit van 19 november 1987 betreffende de bestrijding van voor planten en plantaardige produkten schadelijke organismen bepaalt in artikel 57 dat de minister van Landbouw de Dienst voor plantenbescherming de organisatie kan opdragen van een uitroeiingscampagne van spreuwenkolonies die aanzienlijke schade aan teelten toebrengen.

Sinds 1972 werden in de kersenstreek uitdunningen van de spreuwenpopulatie uitgevoerd door de Dienst voor plantenbescherming tot in 1984.

De inspanningen verbonden aan een bestrijdingscampagne zijn bijzonder hoog en uit wetenschappelijk onderzoek, verricht door het departement, is gebleken dat de resultaten op de middellange en lange termijn slechts zeer miniem zijn.

De gedode spreuwen worden immers tamelijk snel — soms zelfs na enkele dagen — vervangen door jonge spreuwen die uit een straal van ongeveer 50 tot 100 km naar de kersenstreek kunnen komen. Bij spreuwenacties in de kersenstreek is het niet mogelijk om de populaties uit deze aangrenzende gebieden — waaronder Nederland en Duitsland — in grote mate te beïnvloeden.

Bovendien beschikken de kersenkwekers zelf over preventieve middelen die — mits ze goed worden aangewend — goede resultaten kunnen geven om spreuwen uit de boomgaarden te verjagen.

Een definitieve oplossing voor de kersenteelt kan volgens mij onder andere worden gevonden in het overschakelen op andere teelttechnieken. Het gebruik van zwakgroeiende onderstammen of nieuwe snoeimethodes, waardoor de bomen kleiner worden gehouden, kan de bescherming met netten tegen vogels mogelijk maken.

In ieder geval moet een eventuele actie tegen spreuwen grondig worden bestudeerd en voorbereid; de organisatie en de financiering ervan dient door de fruitelersorganisaties zelf te gebeuren. Het is voor mijn departement materieel niet meer mogelijk dergelijke acties te organiseren.

#### PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES DOTATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989

##### Discussion générale et vote d'articles

#### ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING DER DOTATIEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989

##### Algemene beraadslaging en stemming over artikelen

**M. le Président.** — Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le budget des Dotations pour l'année budgétaire 1989.

Wij vatten de beraadslaging aan over het ontwerp van wet houdende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est au président du collège des questeurs.

**M. Paque.** — Monsieur le Président, pour ne pas prendre le temps de l'assemblée, je me réfère au rapport écrit de la Question. Je reste évidemment à la disposition des membres qui désireraient poser des questions. (*Applaudissements.*)

**M. le Président.** — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet.

Au tableau budgétaire, le collège des questeurs propose l'amendement que voici :

##### « Titre II

##### Section 32

**Art. 01.12. Sénat.** — *Ramener le crédit de 80 000 000 de francs à 20 000 000 de francs.*

*Réduction : 60 000 000 de francs.*

##### « Titet II

##### Sectie 32

**Art. 01.12. Senaat.** — *Het krediet van 80 000 000 frank terug te brengen tot 20 000 000 frank.*

*Vermindering : 60 000 000 frank.*

De stemming over het amendement, de stemming over het artikel waarop het betrekking heeft, alsmede de stemming over artikel één van het ontwerp van wet worden aangehouden.

Le vote sur l'amendement, le vote sur l'article auquel il se rattache, ainsi que le vote sur l'article premier du projet de loi sont réservés.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des autres articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de andere artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (*Voir documents nos 657-1 et 2, session 1988-1989, du Sénat.*)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (*Zie stukken nrs. 657-1 en 2, zitting 1988-1989, van de Senaat.*)

**M. le Président.** — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

##### Crédits pour les dépenses courantes (Titre I) et pour les dépenses de capital (Titre II)

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. Il est ouvert pour les dépenses de l'année budgétaire 1989 afférentes au budget des Dotations, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

|                           | Crédits<br>non<br>dissociés | Crédits<br>d'engage-<br>ment | Crédits<br>d'ordonnan-<br>cement |
|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------------|
|                           | —                           | —                            | —                                |
| <b>TITRE I</b>            |                             |                              |                                  |
| Dépenses courantes . . .  | 5 200,2                     | —                            | —                                |
| <b>TITRE II</b>           |                             |                              |                                  |
| Dépenses de capital . . . | 236,2                       | —                            | —                                |
| Totaux . . . . .          | 5 436,4                     | —                            | —                                |

Ces crédits sont énumérés aux Titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comparable.

§ 3. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I)  
en de kapitaaluitgaven (Titel II)*

**Artikel 1.** § 1. Voor de uitgaven betreffende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989, worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

|                        | Gesplitste kredieten             |                                 |                                    |
|------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
|                        | Niet-<br>gesplitste<br>kredieten | Vast-<br>leggings-<br>kredieten | Ordonnan-<br>cerings-<br>kredieten |
| <b>TITEL I</b>         |                                  |                                 |                                    |
| Lopende uitgaven . . . | 5 200,2                          | —                               | —                                  |
| <b>TITEL II</b>        |                                  |                                 |                                    |
| Kapitaaluitgaven . . . | 236,2                            | —                               | —                                  |
| <b>Totalen . . .</b>   | <b>5 436,4</b>                   | <b>—</b>                        | <b>—</b>                           |

Die kredieten worden opgesomd in de Titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste niet overschreden worden.

— Réservé.

Aangehouden.

**Art. 2.** En dérogation à l'article 1<sup>er</sup>, dernier alinéa, de la loi du 26 janvier 1965 portant liaison de la Liste civile à l'indice des prix de détail, la Liste civile est payée anticipativement par trimestre.

**Art. 2.** In afwijking van artikel 1, laatste lid, van de wet van 26 januari 1965 tot binding aan de index der kleinhandelsprijzen van de Civiele Lijst, wordt de Civiele Lijst driemaandelijks vooruitbetaald.

— Adopté.

Aangenomen.

**M. le Président.** — Il sera procédé dans un instant aux votes réservés ainsi qu'au vote sur l'ensemble du projet de loi.

De aangehouden stemmingen en de stemming over het ontwerp van wet in zijn geheel hebben straks plaats.

Ann. parl. Sénat de Belgique — Session ordinaire 1988-1989  
Parlem. Hand. Belgische Senaat — Gewone zitting 1988-1989

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

COMMUNICATION DU PRESIDENT

**De Voorzitter.** — Ik herinner de leden eraan dat er op het ogenblik een stemming plaatsvindt voor de aanwijzing van een tweede kandidaat voor een openstaand ambt van staatsraad.

De leden kunnen hun stembiljet deponeren in de stembus aan mijn rechterzijde.

Je vous rappelle que le vote pour la présentation d'un deuxième candidat à une place de conseiller d'Etat est en cours et que les bulletins peuvent être déposés dans l'urne réservée à cet effet.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN  
HET MINISTERIE VAN JUSTITIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989

*Aangehouden stemmingen*

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DE LA JUSTICE POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989

*Votes réservés*

**De Voorzitter.** — Wij moeten thans overgaan tot de aangehouden stemmingen in verband met het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Justitie voor het begrotingsjaar 1989.

Nous devons procéder maintenant aux votes réservés se rapportant au projet de loi contenant le budget du ministère de la Justice pour l'année budgétaire 1989.

Wij moeten ons eerst uitspreken over het amendement van de heer Erdman c.s. bij de begrotingstabel.

Het woord is aan de heer Erdman.

**De heer Erdman.** — Mijnheer de Voorzitter, vermits de minister zich praktisch verleid verklaarde door het amendement en zelfs voorstelde een symbolische frank toe te kennen, hebben de drie ondertekenaars van het amendement beslist ook een symbolische frank te storten en het amendement in te trekken.

**De Voorzitter.** — Dit amendement is dus ingetrokken.

L'amendement est donc retiré.

Mag ik aannemen dat het artikel van de tabel waarop dit amendement betrekking had, alsmede artikel 1 van het ontwerp van wet zijn aangenomen?

Puis-je considérer que l'article du tableau auquel cet amendement se rattachait, ainsi que l'article premier du projet de loi sont adoptés? (*Assentiment.*)

Dan is hiertoe besloten.

Il en est donc ainsi.

De andere artikelen van het ontwerp van wet werden reeds vroeger aangenomen. We stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Les autres articles du projet de loi ayant déjà été adoptés, le vote sur l'ensemble du projet de loi interviendra dans un instant.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN  
HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET  
BEGROTINGSJAAR 1989*Aangehouden stemmingen*PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINIS-  
TERE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUD-  
GETAIRE 1989*Votes réservés*

**De Voorzitter.** — Wij moeten thans overgaan tot de aangehouden stemmingen in verband met het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989.

Nous devons procéder maintenant aux votes réservés se rapportant au projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989.

Nous devons nous prononcer tout d'abord sur les amendements du gouvernement au tableau budgétaire.

Wij moeten ons eerst uitspreken over de regeringsamendementen bij de begrotingstabel.

Nous passons au vote.

Wij gaan over tot stemming.

— Les amendements du gouvernement, mis aux voix par assis et levé, sont adoptés.

De regeringsamendementen, bij zitten en opstaan in stemming gebracht, worden aangenomen.

**M. le Président.** — Puis-je considérer que les articles du tableau auxquels ces amendements se rattachaient, ainsi que l'article premier amendé du projet de loi sont adoptés?

Mag ik aannemen dat de artikelen van de tabel waarop deze amendementen betrekking hadden, alsmede het gewijzigde artikel 1 van het ontwerp van wet zijn aangenomen? (*Instemming.*)

Il en est donc ainsi.

Dan is hiertoe besloten.

Les autres articles du projet de loi ayant déjà été adoptés, le vote sur l'ensemble du projet de loi interviendra dans un instant.

De andere artikelen van het ontwerp van wet werden reeds vroeger aangenomen. We stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING DER  
DOTATIEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989*Aangehouden stemmingen*PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES  
DOTATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989*Votes réservés*

**De Voorzitter.** — Wij moeten thans overgaan tot de aangehouden stemmingen in verband met het ontwerp van wet houdende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989.

Nous devons procéder maintenant aux votes réservés se rapportant au projet de loi contenant le budget des Dotations pour l'année budgétaire 1989.

Wij moeten ons eerst uitspreken over het amendement van het college van quaestoren bij de begrotingstabel.

Nous devons nous prononcer tout d'abord sur l'amendement du collège des questeurs au tableau budgétaire.

Nous passons au vote.

Wij gaan over tot stemming.

— Dit amendement, bij zitten en opstaan in stemming gebracht, wordt aangenomen.

Cet amendement, mis aux voix par assis et levé, est adopté.

**De Voorzitter.** — Mag ik aannemen dat het artikel van de tabel waarop dit amendement betrekking had, alsmede het gewijzigde artikel 1 van het ontwerp van wet zijn aangenomen?

Puis-je considérer que l'article du tableau auquel cet amendement se rattachait, ainsi que l'article premier amendé du projet de loi sont adoptés? (*Assentiment.*)

Dan is hiertoe besloten.

Il en est donc ainsi.

Het ander artikel van het ontwerp van wet werd reeds vroeger aangenomen. We stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

L'autre article du projet de loi ayant déjà été adopté, le vote sur l'ensemble du projet de loi interviendra dans un instant.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN  
HET MINISTERIE VAN JUSTITIE VOOR HET BEGRO-  
TINGSJAAR 1989ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN  
HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET  
BEGROTINGSJAAR 1989ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE  
BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERS-  
WEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988*Stemming*PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINIS-  
TERE DE LA JUSTICE POUR L'ANNEE BUDGETAIRE  
1989PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINIS-  
TERE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUD-  
GETAIRE 1989PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE  
DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE  
1988*Vote*

**De Voorzitter.** — Ik stel de Senaat voor één enkele stemming te houden over deze ontwerpen van wet in hun geheel.

Je propose au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble de ces projets de loi. (*Assentiment.*)

De stemming begint.

Le vote commence.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

133 membres sont présents.

133 leden zijn aanwezig.

102 votent oui.

102 stemmen ja.

27 votent non.

27 stemmen neen.

4 s'abstiennent.

4 onthouden zich.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

Ils seront transmis à la Chambre des représentants.

Zij zullen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui:

Ja hebben gestemd:

MM. Aerts, Antoine, Appeltans, Arts, Baert, Bayenet, Bens, Mme Blomme, MM. Bockstal, Borin, Borremans, Bouchat, Capoen, Cardoen, Cerexhe, Chabert, Claeys, Collignon, Content, Mme Coorens, MM. Crucke, De Belder, De Beul, De Bondt, De Cooman, Deghilage, Dehousse, Delloy, De Loor, Deneir, Deprez, De Seranno, de Wasseige, Didden, Diegenant, Dufaux, Egelmeeers, Erdman, Evrard, Falise, Flagothier, Garcia, A. Geens, Geeraerts, Gevenois, Ghesquière, Gijs, Grosjean, Guillaume, Hismans, Holsbeke, Hotyat, Kelchtermans, Kenzeler, Lallemand, Jan Leclercq, Jean Leclercq, Leemans, Lenfant, Mme Lieten-Croes, MM. Marchal, Mathot, Minet, Moens, S. Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pataer, Peeters, Pinoie, Poulain, Pouillet, Priëls, Schellens, Schoeters, Seeuws, Spitaels, Mme Staels-Dompas, MM. Stroobant, Suykerbuyk, Swinnen, Taminaux, Tant, Toussaint, Mme Truffaut, Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Hooland, Vanlerberghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Van Rompuy, Vanroy, Verhaegen, Verschueren, Weyts, Wintgens et Swaelen.

Ont voté non:

Neen hebben gestemd:

Mme Aelvoet, MM. Barzin, Boël, Bosmans, Declerck, de Clippele, Dierickx, Duquesne, Glibert, Gryp, Mme Harnie, MM. Hatry, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Houssa, Lannoye, Monfils, Mme Nélis, MM. Pede, Peetermans, Petitjean, Saulmont, Simonet, Vaes, Van Aperen, Vandermarliere et Van Thillo.

Se sont abstenus:

Onthouden hebben zich:

MM. Anthuenis, Bock, Luyten et Péciaux.

**De Voorzitter.** — Ik verzoek de leden die zich hebben onthouden, de reden van hun onthouding mede te delen.

Les membres qui se sont abstenus sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

**M. Péciaux.** — Monsieur le Président, j'ai pairé avec M. Decléry.

**De heer Luyten.** — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met de heer Sprockeels.

**De heer Anthuenis.** — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met de heer Pouillet.

**M. Bock.** — Monsieur le Président, j'ai pairé avec Mme Cahay.

## ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING DER DOTATIEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989

### Stemming

## PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES DOTATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989

### Vote

**De Voorzitter.** — Wij moeten ons nu uitspreken over het geheel van het ontwerp van wet houdende de begroting der Dotatiën voor het begrotingsjaar 1989.

Nous devons nous prononcer maintenant sur l'ensemble du projet de loi contenant le budget des Dotations pour l'année budgétaire 1989.

De stemming begint.

Le vote commence.

— Er wordt tot naamstemming overgegaan.

Il est procédé au vote nominatif.

134 leden zijn aanwezig.

134 membres sont présents.

Allen stemmen ja.

Tous votent oui.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Aan de stemming hebben deelgenomen:

Ont pris part au vote:

Mme Aelvoet, MM. Aerts, Anthuenis, Antoine, Appeltans, Arts, Baert, Barzin, Bayenet, Bens, Mme Blomme, MM. Bock, Bockstal, Boël, Borin, Borremans, Bosmans, Bouchat, Bourgois, Capoen, Cardoen, Cerexhe, Chabert, Claeys, Collignon, Content, Mme Coorens, MM. Crucke, De Belder, De Beul, De Bondt, Declerck, de Clippele, De Cooman, Deghilage, Dehousse, Delloy, De Loor, Deneir, Deprez, De Seranno, de Wasseige, Didden, Diegenant, Dierickx, Dufaux, Duquesne, Egelmeeers, Erdman, Evrard, Falise, Flagothier, Garcia, A. Geens, Geeraerts, Gevenois, Ghesquière, Gijs, Glibert, Grosjean, Gryp, Guillaume, Mme Harnie, MM. Hatry, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Holsbeke, Hotyat, Houssa, Kelchtermans, Kenzeler, Lallemand, Lannoye, Jan Leclercq, Jean Leclercq, Leemans, Lenfant, Mme Lieten-Croes, MM. Luyten, Marchal, Mathot, Minet, Moens, Monfils, S. Moureaux, Mouton, Mme Nélis, MM. Op 't Eynde, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pataer, Péciaux, Pede, Peetermans, Peeters, Petitjean, Pinoie, Poulain, Priëls, Saulmont, Schellens, Schoeters, Seeuws, Simonet, Spitaels, Mme Staels-Dompas, MM. Stroobant, Suykerbuyk, Swinnen, Taminaux, Tant, Toussaint, Mmes Truffaut, Tyberghien-Vandenbussche, MM. Vaes, Van Aperen, Vandermarliere, Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Hooland, Vanlerberghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Van Rompuy, Vanroy, Van Thillo, Verhaegen, Verschueren, Weyts, Wintgens et Swaelen.



## PROPOSITION DE LOI MODIFIANT LES ARTICLES 34 ET 35 DE LA LOI DU 13 JUILLET 1981 PORTANT CREATION D'UN INSTITUT D'EXPERTISE VETERINAIRE

## PROPOSITION DE LOI MODIFIANT L'ARTICLE 34 DE LA LOI DU 13 JUILLET 1981 PORTANT CREATION D'UN INSTITUT D'EXPERTISE VETERINAIRE

*Vote*

## VOORSTEL VAN WET HOUDENDE WIJZIGING VAN DE ARTIKELEN 34 EN 35 VAN DE WET VAN 13 JULI 1981, TOT OPRICHTING VAN EEN INSTITUUT VOOR VETERINAIRE KEURING

## VOORSTEL VAN WET TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 34 VAN DE WET VAN 13 JULI 1981 TOT OPRICHTING VAN EEN INSTITUUT VOOR VETERINAIRE KEURING

*Stemming*

**M. le Président.** — Nous devons nous prononcer maintenant sur l'ensemble de la proposition de loi modifiant les articles 34 et 35 de la loi du 13 juillet 1981 portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire.

Wij moeten ons nu uitspreken over het geheel van het voorstel van wet houdende wijziging van de artikelen 34 en 35 van de wet van 13 juli 1981 tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring.

Le vote commence.

De stemming begint.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

132 membres sont présents.

132 leden zijn aanwezig.

123 votent oui.

123 stemmen ja.

8 votent non.

8 stemmen neen.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui :

Ja hebben gestemd :

MM. Aerts, Anthuenis, Antoine, Appeltans, Arts, Baert, Barzin, Bayenet, Bens, Mme Blomme, MM. Bockstal, Boël, Borin, Borremans, Bosmans, Bouchat, Bourgois, Capoen, Cardoen, Cerexhe, Chabert, Claeys, Collignon, Content, Mme Coorens, MM. Crucke, De Belder, De Beul, De Bondt, Declerck, de Clippele, De Cooman, Deghilage, Dehousse, Delloy, De Loor, Deneir, Deprez, De Seranno, de Wasseige, Didden, Diegenant, Dufaux, Duquesne, Egelmeers, Erdman, Evrard, Falise, Flagothier, Garcia, A. Geens, Geeraerts, Gevenois, Ghesquière, Gijs, Grosjean, Guillaume, Hatry, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Holsbeke, Horyat, Houssa, Kelchtermans, Kenzeler, Jan Leclercq, Jean Leclercq, Leemans, Mme Lieten-Croes, MM. Luyten, Marchal, Mathot, Minet, Moens, Monfils,

S. Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pataer, Pécriaux, Pedé, Peetermans, Peeters, Petitjean, Pinoie, Poulain, Priëls, Saulmont, Schellens, Schoeters, Seeuws, Simonet, Spitaels, Mme Staels-Dompas, MM. Stroobant, Suykerbuyk, Swinnen, Taminiaux, Tant, Toussaint, Mmes Truffaut, Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Aperen, Vandermarliere, Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Hooland, Vanlerberghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Van Rompuy, Vanroy, Van Thillo, Verhaegen, Verschueren, Weyts, Wintgens et Swaelen.

Ont voté non :

Neen hebben gestemd :

Mme Aelvoet, MM. Dierickx, Glibert, Gryp, Mme Harnie, M. Lannoye, Mme Nélis et M. Vaes.

S'est abstenu :

Onthouden heeft zich :

M. Bock.

**M. le Président.** — A la suite de l'adoption de cette proposition devenue projet de loi, la proposition de loi modifiant l'article 34 de la loi du 13 juillet 1981 portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire est à considérer comme caduque.

Ingevolge de aanneming van dit ontwerp geworden voorstel van wet, dient het voorstel van wet tot wijziging van artikel 34 van de wet van 13 juli 1981 tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring dan ook als vervallen worden beschouwd.

PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION DE LA CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE TENDANT A EVITER LA DOUBLE IMPOSITION ET A PREVENIR L'EVASION FISCALE EN MATIERE D'IMPOTS SUR LE REVENU ET SUR LES GAINS EN CAPITAL, SIGNÉE A BRUXELLES LE 1<sup>er</sup> JUIN 1987*Vote*

## ONTWERP VAN WET HOUDENDE GOEDKEURING VAN DE OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIE EN NOORD-IERLAND EN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE TOT HET VERMIJDEN VAN DUBBELE BELASTING EN TOT HET VOORKOMEN VAN HET ONTGAAN VAN BELASTING INZAKE BELASTINGEN NAAR HET INKOMEN EN NAAR VERMOGENSWINSTEN, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 1 JUNI 1987

*Stemming*

**M. le Président.** — Nous devons nous prononcer maintenant sur l'ensemble du projet de loi portant approbation d'une Convention entre le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le gouvernement du royaume de Belgique.

Wij moeten ons nu uitspreken over het geheel van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van een Overeenkomst tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de regering van het koninkrijk België.

Le vote commence.

De stemming begint.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

131 membres sont présents.

131 leden zijn aanwezig.

Tous votent oui.

Allen stemmen ja.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera soumis à la sanction royale.

Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Ont pris part au vote:

Aan de stemming hebben deelgenomen:

Mme Aelvoet, MM. Aerts, Anthuenis, Antoine, Appeltans, Arts, Baert, Barzin, Bayenet, Bens, Mme Blomme, MM. Bock, Bockstal, Boël, Borin, Borremans, Bosmans, Bouchat, Bourgois, Capoen, Cardoen, Cerexhe, Chabert, Claeys, Collignon, Content, Mme Coorens, MM. Crucke, De Belder, De Beul, De Bondt, Declerck, de Clippele, De Cooman, Deghilage, Dehousse, Delloy, De Loor, Deneir, Deprez, De Seranno, de Wasseige, Didden, Diegenant, Dierickx, Dufaux, Duquesne, Egelmeers, Erdman, Evrard, Falise, Flagothier, Garcia, A. Geens, Geeraerts, Gevenois, Ghesquière, Gijs, Glibert, Grosjean, Gryp, Guillaume, Mme Harnie, MM. Hatry, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Holsbeke, Hotyat, Houssa, Kelchtermans, Kenzeler, Lallemand, Lannoye, Lannoye, Jan Leclercq, Jean Leclercq, Leemans, Lenfant, Luyten, Mainil, Marchal, Mathot, Minet, Moens, Monfils, S. Moureaux, Mouton, Mme Nélis, MM. Op 't Eynde, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pataer, Pécriaux, Pede, Peetermans, Peeters, Petitjean, Pinoie, Poulain, Priéls, Saulmont, Schellens, Schoeters, Seeuws, Simonet, Mme Staels-Dompas, MM. Stroobant, Suykerbuyk, Swinnen, Taminiaux, Tant, Toussaint, Mmes Truffaut, Tyberghien-Vandenbussche, MM. Vaes, Van Aperen, Vandermarliere, Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Hooland, Vanlerberghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Van Rumpuy, Vanroy, Van Thillo, Verhaegen, Weyts, Wintgens et Swaelen.

#### ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN SOMMIGE BEPALINGEN BETREFFENDE HET MISDRIJF VERKRACHTING

##### *Stemming*

#### PROJET DE LOI MODIFIANT CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES AU CRIME DE VIOL

##### *Vote*

**De Voorzitter.** — Wij moeten ons nu uitspreken over het geheel van het ontwerp tot wijziging van sommige bepalingen betreffende het misdrijf verkrachting.

Nous devons nous prononcer maintenant sur l'ensemble du projet de loi modifiant certaines dispositions relatives au crime de viol.

De stemming begint.

Le vote commence.

— Er wordt tot naamstemming overgegaan.

Il est procédé au vote nominatif.

129 leden zijn aanwezig.

129 membres sont présents.

Allen stemmen ja.

Tous votent oui.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Il sera soumis à la sanction royale.

Aan de stemming hebben deelgenomen:

Ont pris part au vote:

Mme Aelvoet, MM. Aerts, Anthuenis, Antoine, Appeltans, Arts, Barzin, Bayenet, Bens, Mme Blomme, MM. Bock, Bockstal, Boël, Borin, Borremans, Bosmans, Bouchat, Bourgois, Capoen, Cardoen, Cerexhe, Chabert, Claeys, Collignon, Content, Mme Coorens, MM. Crucke, De Belder, De Beul, De Bondt, Declerck, de Clippele, De Cooman, Deghilage, Dehousse, Delloy, De Loor, Deneir, Deprez, de Wasseige, Didden, Diegenant, Dierickx, Dufaux, Duquesne, Egelmeers, Erdman, Evrard, Falise, Flagothier, Garcia, Geeraerts, Gevenois, Ghesquière, Gijs, Grosjean, Gryp, Guillaume, Mme Harnie, MM. Hatry, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Holsbeke, Hotyat, Houssa, Kelchtermans, Kenzeler, Lallemand, Lannoye, Jan Leclercq, Jean Leclercq, Leemans, Lenfant, Mme Lieten-Croes, MM. Luyten, Mainil, Marchal, Mathot, Minet, Moens, Monfils, S. Moureaux, Mouton, Mme Nélis, MM. Op 't Eynde, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pataer, Pécriaux, Pede, Peetermans, Peeters, Petitjean, Pinoie, Poulain, Saulmont, Schellens, Schoeters, Seeuws, Simonet, Mme Staels-Dompas, MM. Stroobant, Suykerbuyk, Swinnen, Taminiaux, Tant, Toussaint, Mmes Truffaut, Tyberghien-Vandenbussche, MM. Vaes, Van Aperen, Vandermarliere, Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Hooland, Vanlerberghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Van Rumpuy, Vanroy, Van Thillo, Verhaegen, Verschueren, Weyts, Wintgens et Swaelen.

#### ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE BEPERKING EN DE CONTROLE VAN DE VERKIEZINGSUITGAVEN, DE FINANCIERING EN DE OPEN BOEKHOUDING VAN DE POLITIEKE PARTIJEN

##### *Algemene beraadslaging*

#### PROJET DE LOI RELATIF A LA LIMITATION ET AU CONTRÔLE DES DÉPENSES AINSI QU'AU FINANCEMENT ET A LA COMPTABILITÉ OUVERTE DES PARTIS POLITIQUES

##### *Discussion générale*

**De Voorzitter.** — Wij vatten de bespreking aan van het ontwerp van wet betreffende de beperking en de controle van de verkiezingsuitgaven, de financiering en de open boekhouding van de politieke partijen.

Nous abordons l'examen du projet de loi relatif à la limitation et au contrôle des dépenses électorales ainsi qu'au financement et à la comptabilité ouverte des partis politiques.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

**Mevrouw Panneels-Van Baelen, rapporteur.** — Mijnheer de Voorzitter, ik wil dit ontwerp in het kort toelichten. Het omvat vijf hoofdstukken.

In hoofdstuk I zijn enkele algemene bepalingen opgenomen waarin het begrip « politieke partij » wordt beschreven. De definitie geldt enkel voor het ontwerp dat wij nu bespreken, dat wil zeggen in verband met de verkiezingen van de leden van Kamer, Senaat en provincie. Bij gemeenteraadsverkiezingen ontstaan er groepen zoals « Gemeentebelangen » die geen binding hebben met een van de partijen vertegenwoordigd in het Parlement.

In dit hoofdstuk wordt eveneens bepaald wat ontvangsten en uitgaven zijn voor een politieke partij.

Hoofdstuk II omvat de beperking en de controle van de verkiezingsuitgaven voor de parlements- en provincieraadsverkiezingen.

Hoofdstuk III bepaalt de financiering van de politieke partijen. Hierover werd reeds in de regering een politiek akkoord bereikt. In 1989 zal 30 miljoen worden vrijgemaakt en in 1990 zal dat 60 miljoen zijn.

Hoofdstuk IV spreekt over de boekhouding van de partijen.

Hoofdstuk V tenslotte bevat overgangs- en slotbepalingen.

Met de algemene principes die ten grondslag liggen aan dit ontwerp, namelijk het reglementeren van verkiezingsuitgaven, was iedereen akkoord. Ter illustratie citeer ik een lid van de commissie die zei: « Men dient inderdaad vast te stellen dat het publiek, juist omwille van regelmatig voorkomende excessen, zich vragen stelt omtrent de oorsprong van de aangewende middelen. Tevens wordt aldus de indruk gewekt dat politiek bedrijven een lucratief tijdverdrijf is. »

Daarentegen was men zeer kritisch en terughoudend wat bepaalde artikelen betrof. Dit blijkt trouwens uit de vele vragen die tijdens de commissievergadering werden gesteld.

De minister gaf toe dat er in het ontwerp veel onvolmaaktheden schuil gaan, maar dat men de wet eerst moet toetsen aan de volgende parlementsverkiezingen.

Bij de artikelsgewijze bespreking heeft artikel 10 bijzonder de aandacht gekregen. Het eerste lid aan dit artikel bepaalt dat de voorzitters van de hoofdbureaus een verslag moeten opmaken van de uitgaven die de kandidaten en de politieke partijen voor verkiezingspropaganda hebben gedaan.

Het tweede lid van dit artikel stelt dat bij het opmaken van dit verslag de voorzitters alle inlichtingen en nadere aanvullingen kunnen opvragen die daartoe noodzakelijk zijn. Dit tweede lid heeft aanleiding gegeven tot een zeer uitgebreide en vinnige gedachtenwisseling omtrent de bevoegdheden van de voorzitters van de hoofdbureaus. Zij kunnen immers inlichtingen verzamelen in verband met de uitgaven voor verkiezingspropaganda.

Ik wil hier enkel een greep doen in de vele vragen:

1. Hebben de voorzitters de bevoegdheid van een onderzoeks-rechter?
2. Kunnen zij rekeninguittrekels opvragen en een onderzoek ter plaatse gelasten?
3. Hoe dient het woord « alle inlichtingen » begrepen te worden?
4. Mogen de voorzitters nagaan of de verschillende inlichtingen juist zijn?
5. Wat met de gezamenlijke propaganda?

Bij al deze vragen wordt opgemerkt dat de voorzitters van de hoofdbureaus weliswaar magistraten zijn, doch niet in die functie zitting hebben. Als voorzitter oefenen zij een administratieve functie uit.

De minister wijst erop dat het verslag van de voorzitter moet worden opgesteld op daartoe bestemde formulieren die door de minister van Binnenlandse Zaken ter beschikking worden gesteld. De opstelling van die formulieren kan heel wat van de gemaakte opmerkingen doen vervallen.

Tevens heeft de minister akte genomen van de vele bekommelingen van de commissieleden in verband met het mogelijke misbruik dat de voorzitters van de hoofdbureaus zouden kunnen maken van de hen toegemeten bevoegdheden.

De minister verwijst eveneens naar de samenhang van de verscheidene artikelen in dit ontwerp die misbruik voorkomen en aan de gerechtvaardigde bekommelingen tegemoetkomen.

Het is ook uitgesloten dat een procureur op eigen initiatief optreedt tegen een overtreder. Dit kan hij slechts doen na klacht van de controlecommissie.

Tenslotte wil ik nog aanstippen dat artikel 13 voorziet in een sanctie voor de politieke partij die de wet overtreedt, namelijk het verbeuren van de dotatie voor vier kwartalen.

Artikel 14 sanctioneert de individuele kandidaten bij overtreding van de maximumbedragen met de in artikel 181 van het Kieswetboek gestelde straffen, namelijk gevangenisstraf van 8 dagen tot een maand en een geldboete van 50 tot 500 frank.

Voor de overige bepalingen van het ontwerp verwijs ik naar het verslag.

Het geheel van dit ontwerp werd aangenomen met 11 stemmen, bij 1 onthouding. (*Applaus.*)

**M. le Président.** — La parole est à Mme Nélis.

**Mme Nélis.** — Monsieur le Président, que dirait Jean de la Fontaine s'il était parmi nous aujourd'hui, lui qui, dans une fable célèbre a parlé du « train de sénateur » pour caractériser une démarche lente et majestueuse?

Nous avons, en effet, traité en commission, en quelques heures, un projet de loi sur lequel les députés ont peiné pendant toute une année.

**Mme Panneels-Van Baelen.** — Nous en avons discuté pendant deux journées!

**Mme Nélis.** — Huit heures au maximum, madame Panneels! Qui oserait encore parler de la lenteur des sénateurs?

On pourrait en conclure que les députés nous ont ciselé ce projet de telle sorte qu'il nous arrive parfaitement au point. Ce n'est pas précisément l'impression que j'ai retirée des réflexions entendues en commission. Une fois de plus j'en conclus que l'urgence décrétée pour le vote d'un projet a prévalu sur l'examen relatif à la qualité technique d'un texte. Nous ne parlerons pas ici du fond qui n'a, pour ainsi dire, pas été abordé.

Je distinguerai, dans l'examen de ce projet, le premier volet relatif au financement des partis et à la transparence dans leur comptabilité du deuxième volet relatif à la limitation et au contrôle des dépenses électorales.

On ne peut nier le rôle joué par les partis politiques dans une saine démocratie et, dès lors, l'importance de leur assurer les moyens financiers nécessaires à un bon fonctionnement.

Ce projet établit le financement par les autorités. C'est souhaitable pour apporter plus de clarté dans les rentrées des partis. Nous nous inscrivons d'ailleurs dans une politique suivie dans d'autres pays et les écologistes jugent cette solution satisfaisante.

Nous aurions donc pu accepter ce projet et nous en réjouir, même s'il offre matière à discussion, notamment en son article 15 qui limite les dotations aux partis représentés au Parlement.

Un autre point est plus essentiel pour nous et fait obstacle à notre adhésion au premier volet de ce projet. Nous souhaitons voir abroger les dispositions prises en 1985 par l'article 71 du Code des impôts qui concerne les ASBL fiscales. Nous déposons d'ailleurs un amendement en ce sens.

Pourquoi? Parce que le poids du financement instauré par les dotations ne justifie plus une pratique qui pèse sur le budget général d'une façon indirecte et que, de plus, c'est un mode de financement difficilement contrôlable, ce qui va à l'encontre du souci de transparence recherché par ce projet. Faut-il ajouter qu'Ecolo-Agalev n'a jamais eu d'ASBL?

Le deuxième volet concerne la limitation et le contrôle des dépenses électorales. Sur ce deuxième volet, nous ne pouvons rejoindre les auteurs du projet. Et pourtant, dès le départ, nos partis ont marqué leur volonté de faire des campagnes électorales différentes. C'est notre fierté d'avoir porté nos idées sans recourir à des campagnes tapageuses, sans affiche personnelle, nous limitant à des investissements modestes pour assurer le droit à l'information de la population sur notre programme et sur nos objectifs. Pour nous, une campagne électorale, c'est convaincre

et non faire subir un matraquage. Ce projet est, à ce niveau, insuffisant.

Les dépenses tolérées à l'article 2 sont trop élevées. Les dépenses personnelles y prennent un poids trop important. Ce n'est ni sain ni bien équilibré. A-t-on fait le décompte global des dépenses qu'on pourrait encore atteindre?

Quant au contrôle à mettre en place, il nous laisse sceptiques.

La commission de contrôle ne sera composée que de parlementaires. En commission, M. le ministre a tenté de me convaincre que notre assemblée étant souveraine, cela était justifié. On peut alors regretter qu'on n'ait pas précisé la composition de la commission pour qu'en tout état de cause, tous les partis soient assurés d'y être représentés. Nous déposons un amendement qui assurerait cette meilleure représentativité.

Les mécanismes eux-mêmes du contrôle semblent difficilement applicables. Ne nous leurrions donc pas sur leur efficacité.

Nous ne pouvons approuver un projet qui apporte une réponse médiocre à un problème qui, pour nous, revêt une importance majeure, et que nous avons inscrit dès le début dans notre programme: l'assainissement de notre vie politique.

Le groupe Ecolo-Agalev votera contre ce projet. (*Applaudissements.*)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Appeltans.

**De heer Appeltans.** — Mijnheer de Voorzitter, het wetsontwerp betreffende de beperking en de controle van de verkiezingsuitgaven, de financiering en de open boekhouding van de politieke partijen, dat vandaag in de Senaat wordt besproken, is mede door de Volksunie tot stand gebracht en onderschreven.

Het ontwerp komt niet 100 pct. tegemoet aan wat de Volksunie zich van een ideale wet dienaangaande had voorgesteld. Toch menen we dat met dit voorstel een belangrijke en onomkeerbare stap wordt gedaan om dichterbij het ideaalbeeld dat de Volksunie zal blijven voorstaan in de toekomst.

De Volksunie zal dus dit wetsontwerp aannemen in het kader van het voortdurend streven naar de versterking van de politieke democratie zoals trouwens ook aangegeven in het regeerakkoord.

Positief aan dit ontwerp is zeker dat hierdoor een maximale grens van verkiezingsuitgaven wordt aangegeven, een grens die voor kleinere fracties als weinig relevant wordt ervaren, maar die zeker grotere fracties moet doen nadenken over de besteding van hun reclamebudget. De aanwending ervan moet trouwens terug te vinden zijn in de aangiften, zoals die beschreven zijn in de voorliggende wetsartikels van hoofdstuk II en geeft de mogelijkheid de aangiften te toetsen aan de werkelijke toestand. Wij zijn ons ervan bewust dat de toepassing van deze wet nog heel wat inspanningen zal vergen. Van groot belang, en dit werd reeds ten dele bewezen door het sluiten en laten uitvoeren van het protocol tussen de grote Vlaamse partijen tijdens de Europese verkiezingen, zullen de maatregelen aansporen tot een meer bewust besteden van de reclamemiddelen. Feit is dat de bevolking en de militanten zullen worden aangezet om de algemene filosofie, die achter deze wet schuilgaat, te aanvaarden. Het wijzigen van de denkwijze over politieke propaganda is even belangrijk als de beperking van de te besteden sommen.

Waar iedereen in grote lijnen dezelfde principes onderschrijft, dus ook de leden van de huidige oppositie, verwacht ik toch grote moeilijkheden in de toepassing ervan en dus uiteraard in de controle. Het is deze controle die in de verdere toekomst, en getoetst aan de ervaringen, zal moeten worden verfijnd. Het is een veel complexer gegeven dan aanvankelijk werd gedacht en wij zullen de eerste toepassingen ervan moeten afwachten.

We herinneren eraan dat ons uiteindelijk streefdoel nog 50 pct. lager lag dan de 50 miljoen, in dit ontwerp vermeld, en dat een evenredig te besteden bedrag onder de kandidaten, vanuit basis-democratisch oogpunt bekeken, toch beter zou geweest zijn. We hopen daar in een later stadium, samen met de anderen, toe te kunnen komen.

In dit verband kan ik niet nalaten de hypocrisie van de PVV-afvaardiging aan te klagen, die eerst pleitbezorger is om een zo hoog mogelijk bedrag als plafond te aanvaarden en dan de volgende week in de kranten en op TV datzelfde bedrag als niet-deontologisch aanvaardbaar te bestempelen.

Als tweede belangrijk positief gegeven moeten we hier zeker vermelden de omschrijving van wat een politieke partij is. Hoewel de politieke partij als rechtspersoonlijkheid niet werd verplicht, wordt hier voor de eerste maal omschreven wat wij verstaan onder een politieke partij en wordt een opsomming gegeven van de mogelijke ontvangsten en uitgaven van een politieke partij.

Het is vreemd te constateren met welke moeite deze begrippen worden aanvaard. Het wezen zelf van een politieke partij in een open democratie bestaat erin inzage te geven in het geheel van de werking van de politieke partij. Hoe kan men burgers ervan overtuigen een doorzichtig, hanteerbaar en op gelijkheid stoelend beleid te ondersteunen als men zichzelf hult in een waas van onduidelijkheid en oncontroleerbaarheid?

Hetzelfde geldt trouwens voor ziekenfondsen en vakbonden die zichzelf en hun geloofwaardigheid een grote dienst zouden bewijzen door hun boekhoudingen en werkwijzen open te stellen voor controle van de publieke opinie, wat de verstandhouding alleen maar ten goede komt.

Het houden en publiceren van een open boekhouding van de politieke partijen dragen in belangrijke mate bij tot de geloofwaardigheid van het politieke bedrijf. Het is een elementaire plicht om de burger in ons democratisch bestel te wijzen op de kosten, die gepaard gaan met de organisatie en het instandhouden van een politieke partij. Politici en hun partijen moeten meer dan wie ook glashelder zijn om respect en waardering af te dwingen.

Zo komen we automatisch bij ons laatste punt: de financiering van de politieke partijen. Ongeacht van het voorgestelde bedrag, wat een compromis vormt tussen een volledig forfaitair bedrag en het koppelen van het bedrag aan het bekomen aantal stemmen bij de vorige parlementsverkiezingen, hebben wij weinig moeite met dit principe. In dit ontwerp wordt de financiering pas aanvaard indien:

1<sup>o</sup> De verkiezingsuitgaven drastisch worden beperkt. De maximale theoretische berekening van professor Dewachter zal immers niet worden bereikt. Bij de campagne van 1987, toen nog geen beperkingen werden opgelegd, besteedde ikzelf als kandidaat op de tweede plaats van de lijst van de Kamer, nog geen kwart van het in de toekomst toegelaten bedrag.

2<sup>o</sup> De verplichting aan de politieke partijen wordt opgelegd om een open en controleerbare boekhouding te hebben waardoor de besteding van de fondsen, door de gemeenschap aan de partijen verschaft, is na te gaan. Persoonlijk geef ik er de voorkeur aan om gemeenschapsgeld openbaar en controleerbaar te besteden aan een politieke partij, liever dan het risico te lopen als vazal te moeten ondergaan wat de privé-sponsor vraagt te verdedigen in zijn of haar persoonlijk belang.

Dit wetsontwerp is dan misschien niet volmaakt. Het is beslist een grote stap in de goede richting. Wat echter niet uitdrukkelijk is vermeld in de teksten, maar herhaaldelijk aan bod kwam tijdens de voorbereidende besprekingen, is dat na de eerste toepassing reeds een noodzakelijke evaluatie dient te worden opgenomen om te komen tot een verfijnd geheel. Logischerwijs zou deze taak moeten worden toegewezen aan de controlecommissie, die paritair wordt samengesteld uit leden van de beide Kamers.

Tot zover onze beschouwingen bij dit ontwerp. Wij mogen ons echter niet beperken tot het aanvaarden van dit ontwerp. In het kader van de versterking van de politieke democratie liggen nog tientallen voorstellen op bespreking en goedkeuring te wachten.

Dit ontwerp komt ons allen ten goede. (*Applaus.*)

**De Voorzitter.** — Dames en heren, ik stel voor deze bespreking te onderbreken.

Je vous propose d'interrompre ici cette discussion. (*Assentiment.*)



## MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

## COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT

De Voorzitter. — Er werden geen opmerkingen gemaakt betreffende de inoverwegingneming van de voorstellen van wet waarvan sprake bij het begin van onze vergadering. Ik veronderstel dus dat de Senaat het eens is met de voorstellen van het bureau.

Aucune observation n'ayant été formulée quant à la prise en considération des propositions de loi dont il a été question au début de la séance, puis-je considérer qu'elles sont renvoyées aux diverses commissions compétentes ? (*Assentiment.*)

Dan zijn de voorstellen van wet in overweging genomen en naar de aangeduide commissies verwezen.

Ces propositions de loi sont donc prises en considération et renvoyées aux commissions indiquées.

De lijst van die voorstellen van wet, met opgave van de commissies waarnaar ze zijn verwezen, zal als bijlage bij de *Parlementaire Handelingen* van heden verschijnen.

La liste de ces propositions de loi, avec indication des commissions auxquelles elles sont renvoyées, paraîtra en annexe aux *Annales parlementaires* de la présente séance.

De Senaat vergadert opnieuw vanavond, te 19 uur 30.

Le Sénat se réunira ce soir, à 19 heures 30.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(De vergadering wordt gesloten te 18 h 30 m.)

(La séance est levée à 18 h 30 m.)

## BIJLAGE — ANNEXE

*Inoverwegingneming — Prise en considération*

Lijst van de in overweging genomen voorstellen van wet:

Liste des propositions de loi prises en considération :

Tot wijziging van de programmawet van 30 december 1988 (van de heren Cooreman en Gijs);

Modifiant la loi-programme du 30 décembre 1988 (de MM. Cooreman et Gijs);

— Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

Renvoi à la commission des Finances.

Stekkende tot het afschaffen van enige arbeidsrechtelijke relatie voor de sportbeoefenaars met een bescheiden vergoeding (van de heer Van Eetvelt c.s.);

Supprimant toute relation avec le droit du travail pour les sportifs à la rémunération modique (de M. Van Eetvelt et consorts);

— Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

Renvoi à la commission des Affaires sociales.

Tot wijziging van artikel 18 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde (van de heer de Clippele).

Modifiant l'article 18 du Code de la taxe sur la valeur ajoutée (de M. de Clippele).

— Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

Renvoi à la commission des Finances.