



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

woensdag

mercredi

24-10-2001

24-10-2001

14:15 uur

14:15 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

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

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

INHOUD

Berichten van verhindering	1
WETSONTWERP	1
Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (1422/1 tot 8)	1
<i>Regeling van de werkzaamheden</i>	1
<i>Sprekers:</i> Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Jos Ansoms , Gerolf Annemans , voorzitter van de VLAAMS BLOK-fractie, Raymond Langendries , voorzitter van de PSC-fractie	
<i>Algemene bespreking</i>	6
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel , rapporteur, Jos Ansoms , Francis Van den Eynde , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Simonne Creyf , Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Raymond Langendries , voorzitter van de PSC-fractie, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Fred Erdman , Marie-Thérèse Coenen , Ludo Van Campenhout , Jan Mortelmans , Daan Schalck , Bart Laeremans , Jean Depreter , Lode Vanoost	
<i>Regeling van de werkzaamheden</i>	59
<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms , Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie	
<i>Hervatting van de algemene bespreking</i>	61
<i>Sprekers:</i> Lode Vanoost , Jos Ansoms , Jean Depreter , Fauzaya Talhaoui , Bart Laeremans , Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, André Smets , Marie-Thérèse Coenen , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
BIJLAGE	77
INTERNE BESLUITEN	77
COMMISSIES	77
SAMENSTELLING	77
INTERPELLATIEVERZOEKEN	78
INGEKOMEN	78
VOORSTELLEN	80
TOELATING TOT DRUKKEN	80
MEDEDELINGEN	80
COMMISSIES	80
VERSLAGEN	80
SENAAT	81
OVERGEZONDEN WETSONTWERPEN	81
AANGENOMEN WETSONTWERPEN	81
EVOCATIE	82
REGERING	83
INGEDIENDE WETSONTWERPEN	83

SOMMAIRE

Excusés	1
PROJET DE LOI	1
Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (1422/1 à 8)	1
<i>Ordre des travaux</i>	1
<i>Orateurs:</i> Yves Leterme , président du groupe CD&V, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Jos Ansoms , Gerolf Annemans , président du groupe VLAAMS BLOK, Raymond Langendries , président du groupe PSC	
<i>Discussion générale</i>	6
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel , rapporteur, Jos Ansoms , Francis Van den Eynde , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Simonne Creyf , Yves Leterme , président du groupe CD&V, Raymond Langendries , président du groupe PSC, Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Fred Erdman , Marie-Thérèse Coenen , Ludo Van Campenhout , Jan Mortelmans , Daan Schalck , Bart Laeremans , Jean Depreter , Lode Vanoost	
<i>Ordre des travaux</i>	59
<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms , Yves Leterme , président du groupe CD&V	
<i>Reprise de la discussion générale</i>	61
<i>Orateurs:</i> Lode Vanoost , Jos Ansoms , Jean Depreter , Fauzaya Talhaoui , Bart Laeremans , Yves Leterme , président du groupe CD&V, André Smets , Marie-Thérèse Coenen , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
ANNEXE	77
DECISIONS INTERNES	77
COMMISSIONS	77
COMPOSITION	77
DEMANDES D'INTERPELLATION	78
DEMANDES	78
PROPOSITIONS	80
AUTORISATION D'IMPRESSION	80
COMMUNICATIONS	80
COMMISSIONS	80
RAPPORTS	80
SENAT	81
PROJETS DE LOI TRANSMIS	81
PROJETS DE LOI ADOPTES	81
EVOCATION	82
GOUVERNEMENT	83
DEPOT DE PROJETS DE LOI	83

OVERGEZONDEN KONINKLIJK BESLUIT	84	ARRETE ROYAL TRANSMIS	84
ALGEMENE UITGAVENBEGROTING 2001	84	BUDGET GENERAL DES DEPENSES 2001	84
INTERNATIONALE VERDRAGEN	84	TRAITES INTERNATIONAUX	84
ARBITRAGEHOF	84	COUR D'ARBITRAGE	84
ARRESTEN	84	ARRETS	84
PREJUDICIËLE VRAGEN	85	QUESTIONS PREJUDICIELLES	85
REKENHOF	86	COUR DES COMPTES	86
LEGERAANKOPEN	86	COMMANDES MILITAIRES	86
RESOLUTIES	86	RESOLUTIONS	86
EUROPEES PARLEMENT	86	PARLEMENT EUROPEEN	86
CONSTITUTIE	88	CONSTITUTION	88
"PARLEMENT WALLON"	88	PARLEMENT WALLON	88
RAAD VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE	89	"RAAD VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE"	89
"ASSEMBLEE DE LA COMMISSION COMMUNAUTAIRE FRANÇAISE"	89	ASSEMBLEE DE LA COMMISSION COMMUNAUTAIRE FRANÇAISE	89
VARIA	89	DIVERS	89
FEDERALE POLITIE	89	POLICE FEDERALE	89
FEDERAAL PLANBUREAU	89	BUREAU FEDERAL DU PLAN	89

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 24 OKTOBER 2001

14:15 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 24 OCTOBRE 2001

14:15 heures

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.17 heures par M. Herman De Croo, président.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:
Ministre du gouvernement fédéral présente lors de l'ouverture de la séance:
Isabelle Durant.

De **voorzitter**: De vergadering is geopend.
La séance est ouverte.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.
Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

**Berichten van verhindering
Excusés**

Pierre Chevalier, Alexandra Colen, met zending buitenslands / en mission à l'étranger;
Stef Goris, Raad van Europa / Conseil de l'Europe.

Wetsontwerp**Projet de loi**

01 Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (1422/1 tot 8)

01 Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (1422/1 à 8)

**Regeling van de werkzaamheden
Ordre des travaux**

01.01 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, vooraleer het debat over het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven te beginnen, wens ik de absolute bevestiging van de regering dat de Europese richtlijnen werden nageleefd en dat het wetsontwerp, conform de procedure, werd aangemeld bij de Europese Commissie en er het fiat van heeft gekregen.

01.01 **Yves Leterme** (CD&V): Je voudrais savoir si ce projet de loi a été communiqué à la Commission européenne conformément à la procédure en vigueur et s'il a été avalisé par les instances européennes.

01.02 **De voorzitter**: Mevrouw de minister, de heer Leterme vraagt zich af of de Europese procedure correct werd gevolgd.

01.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, à propos de cette loi, la Commission européenne a effectivement donné une information. C'était la seule procédure nécessaire. Cette information a été faite en bonne et due forme.

01.03 Minister **Isabelle Durant**: De Europese Commissie werd inderdaad op de hoogte gebracht met inachtneming van de vormvoorschriften.

01.04 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de richtlijn 62/403 van 21 maart 1962, geamendeerd door de richtlijn van 22 november 1973 bevat twee artikelen. Volgens de artikelen 1 en 5 van deze richtlijn moet de lidstaat, enerzijds, een schriftelijke aanmelding bij de Europese Commissie indienen als hij een beslissing neemt inzake vervoer over de wegen, de binnenwateren en het spoor en, anderzijds, de andere lidstaten schriftelijk inlichten.

01.04 **Jos Ansoms** (CD&V): Les articles 1 et 5 de la directive européenne 62/403 du 21 mars 1962, modifiée par la directive du 22 novembre 1973, stipulent qu'une inscription écrite auprès de la Commission est requise et que les Etats membres de l'Union doivent être informés par écrit de cette inscription. Des informations récoltées dans les milieux européens indiquent que les autres Etats membres n'ont pas reçu cette inscription. Je souhaite obtenir des précisions à ce sujet.

We hebben in Europese kringen informatie ingewonnen. Wat blijkt? Men heeft de aanmelding niet ontvangen, laat staan dat de overige 14 lidstaten op de hoogte werden gebracht, conform de richtlijn van 1962, geamendeerd in 1973. Mijnheer de voorzitter, ik wens hierover duidelijkheid te krijgen. Kan de minister een schriftelijk bewijs voorleggen dat de melding wel degelijk is gebeurd?

01.05 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je maintiens ma réponse précédente. En accord d'ailleurs avec le Conseil d'Etat, la Commission européenne a transmis l'information en bonne et due forme, selon la procédure que la Commission européenne elle-même requérait.

01.05 Minister **Isabelle Durant**: Ik blijf bij mijn vorige antwoord: de informatie werd gegeven met inachtneming van de door de Europese Commissie zelf opgelegde procedure.

01.06 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb het horen waaien. Het waait hier wel eens omdat denk ik het dak vroeger open was. Dat is een oude traditie.

01.07 De voorzitter: Men maakt hier veel wind! Dat weet ik.

01.08 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Absoluut, voorzitter. Een van die winden heeft me ingefluisterd dat straks een voorstel naar beneden zal dwarrelen om de bespreking van het federale wetsontwerp in de plenaire vergadering op te schorten in afwachting van de bespreking van een ander ontwerp. Vanmorgen hebben wij in de commissie voor de Infrastructuur vernomen dat dit ontwerp zou gekoppeld zijn aan het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Meer weet ik hier niet over. Eveneens volgens de geruchten zou de minister, bijgestaan door haar groene kompanen die zeer fanatiek zijn – ik weet niet waarom – en de PS proberen dit "nieuw ding" in de commissie te laten goedkeuren.

Mijnheer de voorzitter, heb ik u in de Conferentie van voorzitters goed begrepen dat de plenaire vergadering over dit federaal ontwerp in geen enkel geval zal kunnen samenvallen met een vergadering van de commissie voor de Infrastructuur?

01.08 **Gerolf Annemans** (VLAAMS BLOK): Il semblerait prévu de proposer tout à l'heure de suspendre la discussion relative à ce projet de loi en attendant l'adoption en commission de l'Infrastructure d'un autre projet de loi étroitement lié à celui qui nous occupe. J'avais cru comprendre que ces discussions ne pouvaient pas avoir lieu simultanément. Ces informations sont-elles exactes?

01.09 De voorzitter: Mijnheer Annemans, men heeft gezegd dat het ontwerp dat in de bevoegde commissie wordt behandeld nauw samenhangt met dit ontwerp en dat de behandeling ervan daarom niet kan worden uitgesteld. Ik zie niet in dat men op twee plaatsen

01.09 Le **président**: Ces deux projets sont étroitement liés. Les discussions relatives aux deux projets de loi ne peuvent pas se

tegelijk kan spreken.

01.10 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, bent u bereid de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur - wie het ook moge zijn - te vragen eerst met u contact te nemen vooraleer de commissie samen te roepen? Zo ja, bent u bereid deze beslissing voor te leggen aan de plenaire vergadering?

01.11 De voorzitter: De commissie wordt samengeroepen als dat nodig is. Wij hebben in de plenaire vergadering nooit een debat gevoerd over het bijeenroepen van een commissie.

01.12 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Op dit ogenblik hebt u er geen weet van.

01.13 De voorzitter: Ik heb er geen weet van.

01.14 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): U hebt geen enkele weet ervan? U bent weetloos.

01.15 De voorzitter: Ik ben de heilige onschuld zelve.

01.16 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Ik heb het begrepen, voorzitter.

01.17 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de urgentie is niet meer wat ze geweest is. De urgentie wisselt van week tot week. De ene keer is voor de ene fractie in de meerderheid een bepaald wetsontwerp dringend, de week nadien voor een andere fractie. Vandaag blijkt, om totaal verschillende redenen trouwens, voor twee fracties de spoedbehandeling aan de orde te zijn. Wij gaan de bespreking van het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven aanvatten. Kunt u ons garanderen - ik stel deze vraag naar aanleiding van wat ik vandaag heb meegemaakt in de Conferentie van voorzitters en in de commissie voor de Infrastructuur - dat wij de behandeling van dat ontwerp zullen afronden zonder dat het debat wordt onderbroken door proceduretrucs vanuit de meerderheid, geïnspireerd door een opnieuw anders aanvoelen van de invulling die moet worden gegeven aan het begrip urgentie?

01.18 De voorzitter: Mijnheer Leterme, ik leer elke dag bij. Dit ontwerp staat aan de agenda. De behandeling ervan zal een normaal verloop kennen.

dérouler simultanément.

01.10 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): J'espère que vous nous informerez lorsque le président de la commission de l'Infrastructure convoquera sa commission.

01.17 Yves Leterme (CD&V): Visiblement, l'urgence n'est plus ce qu'elle était. Pouvez-vous nous donner la garantie que nous pourrions examiner le projet de loi SNCB en toute sérénité et en détail, sans qu'un incident de procédure n'interrompe notre travail? Si la question m'intéresse autant, Monsieur le président, c'est parce que, ce matin, à la Conférence, vous vous êtes quelque peu laissé à propos du parallélisme de M. Eerdekens.

Vous avez semblé vouloir faire montre de flexibilité et accepter le calendrier proposé par M. Eerdekens. Ainsi, vous avez laissé entendre que, dans le courant de l'après-midi, vous pourriez suspendre la discussion. J'espère que ce ne sera pas le cas et que l'examen de cet important point de l'ordre du jour, devenu subitement moins urgent à vos yeux, pourra se poursuivre jusqu'à son terme.

01.19 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel u heel in het bijzonder de vraag omdat u zich vanmorgen in de Conferentie van voorzitters een beetje hebt laten gaan, als ik mij zo mag uitdrukken. U hebt gezegd dat de heer Eerdekens had gevraagd dat de behandeling van het voorliggend wetsontwerp parallel zou verlopen met deze van het ontwerp met betrekking tot de samenwerkingsakkoorden, meer bepaald dat er maar tien minuten verschil mag zijn tussen de stemming over beide ontwerpen. U hebt vanmorgen blijk gegeven van een zekere soepelheid door u te willen schikken naar de timing die door de heer Eerdekens wordt geëist. U hebt gesuggereerd dat als er in de loop van het debat deze namiddag de onderbreking van de bespreking zou worden gevraagd, u er zou op ingaan. Aldus zou de bespreking die urgent was, plots minder urgent was, vervolgens opnieuw urgent is, eventjes worden geschorst. Voor de goede gang van zaken vraag ik u, mijnheer de voorzitter, de bevestiging dat wanneer wij dadelijk de behandeling van het wetsontwerp aanvatten, het debat zonder onderbreking zal worden beëindigd.

01.20 De voorzitter: Mijnheer Leterme, in het algemeen komt men niet terug op wat werd besproken in de Conferentie van voorzitters. Enerzijds, kan ik moeilijk aanvaarden dat de bespreking van beide ontwerpen, het ene in de plenaire vergadering, het andere in de commissie voor de Infrastructuur, gelijktijdig plaatsvindt. Anderzijds, is men begonnen met de discussie, misschien niet met het agendapunt zelf, in de commissie. Mevrouw Brepoels, de behandeling van het ontwerp staat geagendeerd. Als het geagendeerd staat, spreekt men over de aangelegenheid. Anders begrijp ik het niet meer. Er is voorgesteld of er geen mogelijkheid was om de bespreking van het ontwerp in de plenaire vergadering te schorsen om de bespreking van het andere ontwerp in de commissie voor de Infrastructuur af te handelen. In de Conferentie van voorzitters was daarover geen consensus.

01.21 Raymond Langendries (PSC): Monsieur le président, la question de M. Leterme était importante puisqu'elle concerne la manière dont nous travaillons en séance plénière. Et vous n'y avez pas répondu. Il faudra sans doute une émission de télévision pour connaître votre réponse, comme cela s'est passé avec Mme Durant ce dimanche.

Le problème, c'est que je n'y vois plus clair du tout. La conférence des présidents s'est déroulée d'une manière pour le moins surréaliste et le début de la présente séance aussi. Or, il est primordial que les choses soient claires dès le départ. En effet, ce débat sera considéré par certains – il est aisé de deviner qui – comme un débat unique, totalement indépendant d'un autre. Mais d'autres dans cette assemblée considèrent que ce débat ne peut être qu'intimement lié à un autre, au point de vouloir les faire voter quasiment en même temps. Cela n'est pas encore possible techniquement, mais s'il existait un moyen, M. Eerdekens et son groupe seraient certainement rassurés.

Monsieur le président, pourrions-nous à tout le moins obtenir la clarté sur ce dont nous débattons. S'agit-il d'un projet de loi unique ou est-il intimement lié à un autre?

Je voudrais également aborder la problématique de la méthode qui a été utilisée. La commission de l'Infrastructuur de ce matin a été

01.20 Le président: A mon sens, les discussions ne peuvent être menées simultanément. La commission de l'Infrastructuur a inscrit ce point à l'ordre du jour. Toutefois, la Conférence des présidents s'est opposée à une suspension éventuelle de la discussion en séance plénière.

01.21 Raymond Langendries (PSC): De vraag die de heer Leterme heeft gesteld is belangrijk. U heeft daar niet op geantwoord. Misschien moet er eerst een televisie-uitzending komen om daarop een antwoord te krijgen!

De Conferentie van voorzitters is op een surrealistische wijze verlopen. Dat geldt ook voor het begin van deze vergadering. Voor sommigen is dit debat een afzonderlijk debat. Voor anderen hangt het dan weer nauw samen met een andere discussie. Kan u daarover duidelijkheid verschaffen?

Het is op zijn minst ongebruikelijk om de commissie voor de Infrastructuur via een om 23.40 uur verstuurd fax bijeen te roepen. Vanmorgen bij de

convoquée par un fax envoyé peu avant minuit. Je sais que nous approchons d'Halloween, période où se produisent des choses horribles. Mais tout de même! Les membres de la commission ont été invités, par un fax envoyé quelques minutes avant minuit, à étudier un tout nouveau projet de loi, dont le document était sur la table ce matin. Et le débat en séance plénière démarre cet après-midi.

Vous me permettez, en tant que président honoraire de l'assemblée – et ce n'est pas souvent que j'évoque ce titre –, de trouver ce système très innovant. Bravo! Voilà la nouvelle culture politique. Il ne nous reste plus qu'à inscrire cette technique dans le Règlement.

Alors, si on épuise le débat aujourd'hui – et je suppose que c'est le souhait de Mme la ministre –, nous n'aurons pas la garantie que demain nous débattons sur l'autre projet de loi dans la mesure où la commission de l'Infrastructure n'a pas encore entamé la moindre discussion du deuxième projet de loi. Nous ne sommes donc pas sûrs de respecter les délais pour débattre en séance publique et voter, demain, le deuxième projet. Or, pour le PS, c'est très clair: il est hors de question de voter l'un sans l'autre.

Je vois M. Eerdekens opiner du chef. Il est filmé; on pourra donc faire référence à son geste.

Monsieur le président, il faut que l'on y voie clair, car pour l'instant, c'est plutôt nébuleux.

01.22 Le président: Je crois que vous allez chercher midi à quatorze heures.

Ce projet a été inscrit à l'ordre du jour. Je vais donc entamer le débat.

01.23 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, kunnen we van u, als voorzitter die u bent en die u altijd hebt willen zijn, de garantie krijgen dat er morgenvoormiddag tijdens de fractievergaderingen geen plenaire vergadering zal zijn, zoals in het Reglement van de Kamer staat?

01.24 De voorzitter: Mijnheer Annemans, als de Kamer daaraan niets verandert, zal er morgenvoormiddag geen plenaire vergadering zijn.

01.25 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, aan het Reglement kunt u niets veranderen.

01.26 De voorzitter: Mijnheer Annemans, ik zal er niets aan veranderen.

01.27 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, blijkbaar was mijn vraag vruchteloos. Ik wilde van u vernemen of u uw rol van voorzitter correct zult invullen. Daarmee bedoel ik dat u niet de mogelijkheid biedt om de bespreking van dit agendapunt plots te onderbreken, terwijl in de commissie voor de Infrastructuur gedurende een of twee dagen het ander ontwerp wordt besproken. Meer heb ik u niet willen vragen.

aanvang van de commissievergadering bevond zich een document op tafel. Dat is een nieuwe manier van werken, maar ik denk dat die in het reglement moet worden opgenomen, zoniet dreigt een en ander compleet vast te lopen.

Die bespreking moet met succes worden afgerond, maar wij hebben geen enkele garantie dat er een bespreking van het tweede ontwerp komt. De PS heeft duidelijk gesteld dat zij het ene ontwerp niet los van het andere zal goedkeuren. *(De heer Claude Eerdekens knikt)*

01.22 De voorzitter: Ik denk dat men spijkers op laag water zoekt. Die bespreking staat op de agenda en is nu aan de orde.

01.23 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Aurons-nous au moins la garantie qu'il n'y aura pas de séance plénière demain matin pendant les réunions des groupes?

01.24 Le président: Aucune réunion plénière ne figure à l'ordre du jour pour demain matin.

01.27 Yves Leterme (CD&V): Je voulais uniquement savoir si vous comptez jour correctement votre rôle de président et si vous n'avez pas l'intention d'interrompre subitement la discussion de ce point de l'ordre du jour pour traiter un autre projet qui se trouve en commission de l'Infrastructure.

01.28 De voorzitter: Mijnheer Leterme, zoals het normaal mijn taak is, heb ik in de Conferentie van de voorzitters een voorstel geformuleerd voor de goede ordening van de werkzaamheden. Over mijn voorstel is geen consensus bekomen. Ik kom dus tot de dagorde, die gewoon afgewerkt moet worden.

01.29 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, nu draait u de zaken wel om. Uw voorstel bestond erin de dagorde aan te vatten en die later op de dag te onderbreken. Dat zult u vandaag ook doen. Wedden?

01.30 De voorzitter: Mijnheer Annemans, daarover bestond geen consensus.

01.31 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, we zullen straks weten of ik gelijk heb.

Algemene bespreking **Discussion générale**

01.32 De voorzitter: De algemene bespreking is geopend.
La discussion générale est ouverte.

01.33 Olivier Chastel, rapporteur: Monsieur le président, la réunion de commission a duré jusque tard dans la nuit. Le rapport est volumineux. Les différents intervenants voudront sans doute reprendre certains arguments aujourd'hui. Donc je me réfère au rapport en vous disant que ce projet de loi a été adopté en commission sans modification par 10 voix contre 4, et que ce rapport a été approuvé à l'unanimité de la commission.

01.33 Olivier Chastel, rapporteur: Ik verwijs naar mijn schriftelijk verslag, maar geef u wel nog even mee dat het ontwerp ongewijzigd werd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen. Het verslag werd eenparig goedgekeurd. (*Applaus op alle banken*)

01.34 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, binnen afzienbare tijd – volgens sommigen begin volgend jaar, volgens anderen in 2003 – zal een oordeel wordt geveld over het beleid van de regering-Verhofstadt. Wanneer die geschiedenis van het Verhofstadt-beleid wordt geschreven, ben ik honderd procent zeker dat als illustratie het NMBS-dossier zal worden aangehaald. De commentatoren zullen dit dossier als exemplarisch voor dit beleid beschouwen. Waarom ben ik daarvan zo zeker? Welnu, het vertoont alle kenmerken van de wijze waarop men aan politiek doet. (*Rumoer in de zaal*)

01.34 Jos Ansoms (CD&V): Lorsque, dans un proche avenir, la politique de M. Verhofstadt sera évaluée, le dossier de la SNCB sera sans nul doute cité comme exemple caractéristique de cette politique. En effet, il illustre tout à fait le style de ce gouvernement. Il faut évoquer tout d'abord le comportement iconoclaste de la ministre à l'égard de la SNCB, de l'administrateur délégué et du personnel.

01.35 De voorzitter: Collega's, ik verzoek u om te luisteren. De bespreking zal veel vlugger verlopen.

01.36 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, kan er geen schorsing van vijf minuten worden voorgesteld?

01.37 De voorzitter: Zij kunnen ook buiten gaan, mijnheer Van den Eynde. Heren fractievoorzitters, als u onderling van gedachten wil wisselen, kunt u dat ook buiten dit halfroond doen.

01.38 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het NMBS-dossier zal dus als voorbeeld worden aangehaald voor de Verhofstadt-aanpak en wel omdat het alle kenmerken van zijn manier om aan politiek doen vertoont. In de eerste plaats is er de wijze waarop deze regering in de persoon van mevrouw Durant als een beeldenstormster op de NMBS afstormde. U herinnert zich met welke interviews zij bij haar aantreden in juli 1999 de strijd is aangegaan ten aanzien van de NMBS als maatschappij, haar beleidsmensen zoals de heer Schouppe, de vakbonden en het personeel. Als een beeldenstormster zou zij in een mum van tijd die maatschappij hervormen. Zij zou voor transparantie zorgen, de treinen zouden op tijd rijden, de heer Schouppe zou na enkele maanden aan de deur worden gezet en de vakbonden zouden worden buitengegoid.

Dit was de beginfase van het beleid van mevrouw Durant. Misschien was het opgelegd door de heer Verhofstadt om op die manier erin te vliegen.

Ik kom tot het tweede kenmerk van het NMBS-dossier zoals het nu reeds gedurende twee jaar voorligt. In overeenstemming met de gekende Slangen-communicatie is het een dossier waarin ontzettend veel wordt beloofd. Prachtige verpakkingen - lege dozen met rode, groene en blauwe strikken - worden naar de bevolking gestuurd. Het zijn ongelooflijke beloften, waarvan ik er een paar zal noemen.

De NMBS zou op korte termijn, achtereenvolgens vóór het einde van de jaren 1999, 2000 en 2001, worden hervormd tot een nieuw transparant bedrijf dat zou deelnemen aan het mobiliteitsbeleid van deze regering. Deze regering zou ontzaglijk veel geld aan de NMBS geven. Deze middelen zouden worden aangewend om te kunnen deelnemen aan het mobiliteitsbeleid. Na twee jaar heeft de regering 687 miljard frank over voor de NMBS om bijkomende investeringen te doen. Men heeft natuurlijk niet gezegd dat daarvan 247 miljard frank door de NMBS zelf moest worden opgehoest en dat van 2004 tot 2012 - dus vooral door de volgende regeringen - 440 miljard frank ter beschikking zou worden gesteld. Binnen de vier jaar van haar verantwoordelijkheid zal deze regering welgeteld 3,7 miljard frank meer aan de NMBS geven. De andere miljarden zullen moeten worden gevonden door de volgende regeringen, niet door deze regering. Het is dus niet deze regering die 687 miljard frank aan de NMBS geeft. Het is de NMBS zelf die grotendeels moet opdraaien voor deze middelen, met alle gevolgen van dien. Het is niet deze regering die tijdens haar eigen vier jaar van verantwoordelijkheid en beleidsvoering meer geld geeft. Neen, 3,7 miljard frank meer, terwijl deze regering gedurende de voorbije twee jaar van haar beleid wegens de economische hoogconjunctuur 480 miljard frank meer heeft ontvangen. Welgeteld 3,7 miljard frank daarvan geeft zij aan de NMBS. Dit is de Slangen-speak, dit is de Verhofstadt-speak. Men doet beloften en verpakt ze mooi, met allerlei kleurrijke strikken. In feite zijn het lege dozen en de verantwoordelijkheid wordt naar de volgende regeringen doorgeschoven. Dit is het tweede kenmerk van een typische Verhofstadt-aanpak.

Ik kom tot het derde kenmerk. Alles wordt in het werk gesteld om de publieke opinie te verbergen dat er in feite geen akkoord bestaat. Men verklaart over een akkoord te beschikken, waarmee uiteindelijk niemand akkoord gaat. Toch doet men alsof er een groot akkoord

Ensuite, il s'agit d'un dossier dans lequel nombre de belles promesses ont été faites. Je songe à la réforme visant à faire de la SNCB une société transparente et au financement nécessaire pour que la SNCB puisse s'inscrire dans la politique de mobilité. Finalement, le budget prévu sera de 687 milliards pour la période allant jusqu'à 2012. Il faut noter que la SNCB devra trouver elle-même 247 milliards alors que le gouvernement ne devra déboursier que 3,7 milliards et cela, dans une période de haute conjoncture. Quant au montant restant, ce seront les futurs gouvernements qui devront le trouver.

Pour ce gouvernement, seul importe l'emballage. Les responsabilités devront être assumées par le prochain gouvernement.

Ce gouvernement donne toujours l'impression qu'il y a un accord mais comment pourrait-on parvenir à un accord au sein d'une coalition aussi disparate? Ce gouvernement sème le vent et récolte, dès lors les tempêtes qu'il mérite. La violence des propos qu'il tient à propos de la SNCB, depuis l'été 1999, ont profondément indisposé la direction et les syndicats de la SNCB. L'accident tragique de Pécrot a été utilisé pour forcer un semblant d'accord sur le programme d'investissement. Un projet de loi a finalement été élaboré et l'urgence a été invoquée pour le faire passer à la hussarde en commission. C'est un bel exemple de la nouvelle culture politique et de la revalorisation du Parlement.

Puis, nous avons assisté au vaudeville de la semaine dernière qui a d'abord été marqué par la demande de traitement en urgence émanant du gouvernement, suivie de la requête de M. Eerdekenens visant à

bestaat binnen de bonte paarsgroene coalitie. In feite is er echter geen akkoord, en dat wordt vandaag nogmaals bewezen. Deze grootsprakerigheid, deze torenhoge beloften, deze besluiteloosheid en ook dit onbehoorlijk bestuur hebben tot gevolg dat er wordt gestaakt, niet alleen bij het spoor, maar ook door de geneesheren, in het onderwijs en bij Sabena. Deze manier van politiek voeren heeft tot gevolg dat iedereen wordt opgejaagd. Men zaait wind en men oogst storm. Het algemeen belang, waarvoor u bent aangesteld, verliest u uit het oog. U dient het niet en maakt er één grote chaos van. Het beste bewijs is de manier waarop dit wetsontwerp vandaag in deze Kamer is terechtgekomen.

Collega's, u herinnert zich de eerste uitspraken van mevrouw Durant nog, in oktober 1999. Zij had toen de grote lijnen uitgetekend voor de nieuwe NMBS. Er zouden structuurhervormingen komen, meer geld, meer investeringen. Het eerste regeringsjaar ging stilaan voorbij. Er gebeurde niets. Wij zagen niets gebeuren. Alleen deed zij de ene aanval na de andere naar de maatschappij en naar de verantwoordelijken van de maatschappij. Verder niets. Toen kwam de regeringsverklaring van oktober 2000. U herinnert zich nog wel dat het grote hoofdstuk daarin de hervorming van de NMBS betrof. Dat grote hoofdstuk voorzag in bijkomende middelen voor de NMBS. In oktober 2000 was dat. Er zou een wetsontwerp worden ingediend, nog voor het einde van het jaar. Er zou een nieuw investeringsprogramma komen voor het einde van het jaar. Er kwam echter niets. Integendeel, in januari en februari 2001 hebben wij in ons land voor het eerst een minister van Mobiliteit gehad zonder Mobiliteit, zonder Verkeer, zonder Infrastructuur, want de kabinetschef van de eerste minister had deze bevoegdheden tijdelijk naar zich toegetrokken om zo te proberen uit het moeras te komen. Weken, maanden lang werd er gediscussieerd onder leiding van de kabinetschef van de eerste minister, de heer Coenen, niet onder leiding van de bevoegde minister. En nog kwam men niet tot een akkoord.

Toen gebeurde, spijtig genoeg, het dramatische ongeval te Pécrot. Onder druk van de publieke opinie werd toen op enkele dagen tijd, zelfs op enkele uren tijd, zagezegd een akkoord klaargestoomd. Dat ongeval was de eigenlijke aanleiding voor een akkoord. Mevrouw Durant dacht: "Nu heb ik eindelijk mijn wetsontwerp. Eindelijk heb ik mijn hervorming. Eindelijk is er een investeringsprogramma". Zij dacht al dat zij haar palmares kon gaan voorleggen aan haar groene achterban. Natuurlijk was dit buiten de waard gerekend. Immers, de vakantieperiode naderde stilaan.

Collega's, u herinnert zich wel dat de minister van Begroting toevallig vergeten had het wetsontwerp door te sturen naar de Raad van State. Men moest toen vaststellen dat de bevoegde minister er zelfs niet in slaagde haar wetsontwerp op tijd bij de Raad van State te krijgen. Ik heb in de kranten gelezen dat dit gebeurde door een vergetelheid van de heer Vande Lanotte. Uiteindelijk werd het wetsontwerp toch ingediend. Eind goed, al goed. Nu zou eindelijk de nieuwe aanpak van deze meerderheid aan bod komen: een nieuwe politieke cultuur, een herwaardering van het Parlement - niet waar, mijnheer Vanoost? -, een ruime discussie, democratische gedachtewisselingen. Wat moest er echter nog gebeuren? Voor het nieuwe parlementaire jaar werd ingezet, moest er nog een commissievergadering plaatsvinden. Deze heeft wel nog een dag en een nacht geduurd. Tijdens die vergadering moest het nieuwe wetsontwerp er worden doorgejaagd. Dit was

reporter la discussion d'une semaine. Le PS, et peut-être le SP.A avait en effet fait des concessions importantes au VLD. C'est ainsi que les syndicats ont perdu leur siège au sein du conseil d'administration. Par conséquent, le PS ne pouvait marquer son accord qu'à condition que soit approuvé un accord de coopération relatif aux investissements qui soit favorable à la Wallonie et donc néfaste pour la Flandre.

Ce matin, on nous a alors annoncé par fax qu'une réunion de la commission de l'Infrastructure se tiendrait, avant midi, afin d'adopter en vitesse, à la demande de Mme Durant, cet accord de coopération dont le texte ne compte pas moins d'une centaine de pages. Finalement, le VLD et le SP.A, probablement inspirés par d'honnêtes scrupules, ont demandé de ne pas, provisoirement, entamer la discussion. Lors de la Conférence des présidents, M. Eerdekens a exigé que l'on vote presque simultanément sur les deux projets.

Comment le président De Croo réglera-t-il tout cela pour demain midi?

On joue ici avec un dossier vital: celui du rôle de la SNCB dans la politique de mobilité. Ce dossier concerne 40.000 travailleurs inquiets. Il s'agit d'un programme d'investissement que la Flandre n'acceptera jamais.

L'avis du Conseil d'Etat était sévère: l'accord de coopération doit être revu. Le gouvernement en tient-il compte? Apparemment non, car il veut entamer la discussion dans l'urgence. Cette attitude est typique de ce gouvernement irresponsable et irréfléchi.

Les exemples de mauvaise administration sont légion: le projet

blijkbaar de nieuwe democratische aanpak, de nieuwe politieke cultuur.

Alsof dit alles nog niet genoeg was, hebben wij vorige week de vaudeville meegemaakt waarin door de regering de urgentie voor dit wetsontwerp gevraagd werd. Het werd op een dag en een nacht door de commissie gejaagd, zonder dat men er een ernstig debat over kon houden. Toen het wetsontwerp in plenaire zitting zou worden besproken, kwam de heer Eerdeken plots droogweg zeggen: "Nee, ik vraag een week uitstel".

Collega's, waarom vroeg de heer Eerdeken een week uitstel? Natuurlijk gebeurde dat omdat hij de bui zag hangen. In het wetsontwerp had de PS grote toegevingen gedaan, bijvoorbeeld het verwijderen van de vakbonden uit de raad van bestuur van de NMBS. De PS - en anderen in deze regering; ik vermoed ook de SP, maar dat is zeer onduidelijk in dit debat, want de SP zwijgt in alle talen, hoewel dat vandaag misschien verandert - had duidelijk een toegeving moeten doen aan de VLD en de PRL, te weten de verwijdering van de vakbonden uit de raad van bestuur. Achteraf is duidelijk gebleken dat dit allemaal niet veel met ideologie te maken had, maar dat het een manier was om de liberale vakbond op een of andere manier mee in het bestuur te krijgen. Ik kom hier straks nog op terug. Het had allemaal niet zoveel met ideologie en principes te maken, wel met platte politiek in de slechte zin van het woord. Er werd alleen geprobeerd om de VSOA mee in het bestuur van de NMBS te krijgen.

Zij moesten hun symbool hebben, de vakbonden moesten uit de raad van bestuur. Dat ligt uiteraard zeer moeilijk voor de PS. De PS heeft haar huid dan ook heel duur verkocht. Zij ging uiteindelijk akkoord met deze hervorming van de NMBS onder de opschortende voorwaarde dat er een Waalsvriendelijk investeringsplan zou worden goedgekeurd. Een Waalsvriendelijk investeringsplan is een anti-Vlaams investeringsplan. Daarna kwam natuurlijk de vraag om uitstel. (...)

Als het gaat om Waalsvriendelijk geld, gaat het in deze ook om Vlaamsonvriendelijk geld. Ik zal dat straks bewijzen aan de hand van cijfers. Binnen zowat een uur zal ik u bewijzen dat dit voor Vlaanderen onaanvaardbaar is.

De heer Eerdeken wist heel goed wat hij deed. Hij vroeg een week uitstel in de hoop dat hij tijdens die periode de zekerheid zou krijgen dat het samenwerkingsakkoord dat voor Vlaanderen onaanvaardbaar is, zou worden goedgekeurd. Men ging zelfs zo ver dat wij deze ochtend zeer vroeg een fax kregen om ons te melden dat er om 10.30 uur plots een vergadering zou komen van de commissie voor de Infrastructuur met het samenwerkingsakkoord aan de agenda. Het ging om een boekdeel van zo'n 100 bladzijden dat wij op onze bank vonden. Mevrouw Durant vroeg ons om het onmiddellijk te bespreken en binnen de vijf minuten goed te keuren. De heer Eerdeken had immers de voorwaarde gesteld dat er alleen over het wetsontwerp kon worden gestemd als er tegelijkertijd ook over het samenwerkingsakkoord zou worden gestemd. Dat is de nieuwe politieke cultuur, een illustratie van de democratische meerwaarde die de groenen leveren in het politieke bedrijf dat wij kenden, de verfoeilijke manier van werken van de vorige regering. Wij hebben nu

aurait déjà dû être adopté début octobre car, le 13 octobre, la moitié du conseil d'administration de la SNCB était démissionnaire. On s'efforce de remédier à ce problème par la voie d'un courrier.

het verfrissend geluid gehoord van de groenen die het wel eens op een andere manier zouden gaan aanpakken. Dit lukte echter niet want uit oprechte schaamte en na anderhalf uur discussie waren het vooral onze collega's van de VLD en de SP die het ook niet langer konden aanzien. Samen met ons waren zij echt de schaamte voorbij. Zij hebben er uiteindelijk na anderhalf uur mee ingestemd om de discussie voorlopig niet aan te vatten. Het waren de heren Bartholomeeussen en Van Campenhout die uiteindelijk wat gezond verstand toonden, uit eerlijke schaamte en misschien ook om andere overwegingen die ik niet ken. Zij hebben voorgesteld de bespreking voorlopig niet te starten. Wij zijn er echter nog niet uit. Wij hebben van onze fractievoorzitters immers vernomen dat de heer Eerdekens in de Conferentie van voorzitters herhaald heeft dat dit niet zomaar kan en dat er in elk geval met misschien een tussentijd van enkele minuten zal moeten worden gestemd over het wetsontwerp tot hervorming van de NMBS en het wetsontwerp over het samenwerkingsakkoord. De heer De Croo zit nu dus als voorzitter met het probleem opgezadeld dat hij moet proberen tegen 16.00 uur morgennamiddag de bespreking van dit wetsontwerp af te handelen. Er moet dan ook nog de commissie voor de Infrastructuur vergaderen. Men heeft zojuist immers gezegd dat het niet kan dat de commissie voor de Infrastructuur zou vergaderen terwijl hier in de plenaire vergadering een belangrijk wetsontwerp wordt besproken dat de leden van de commissie voor de Infrastructuur aanbelangt. Op een bepaald ogenblik zal de discussie hier afgelopen zijn. Gaan de dames en heren van de commissie voor de Infrastructuur zich dan terugtrekken en de discussie aangaan over dit samenwerkingsakkoord, een boekdeel van 100 bladzijden? Het moet immers morgennamiddag om 16.00 uur samen met dit wetsontwerp worden goedgekeurd.

Dan zijn we er nog niet. Ik moet nog enkele voorbeelden geven van de nieuwe aanpak van de groenen in deze regering. U hebt al gehoord waar wij staan, met welke knoeiboel de voorzitter wordt geconfronteerd door toedoen van de meerderheid die hem hier heeft geïnstalleerd. Hoe hij dat zal oplossen, weet ik niet. Ik denk dat hij morgen voor de eerste keer zal moeten toegeven dat ook hij het niet kan oplossen.

01.39 De voorzitter: Wait and see.

01.40 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik geloof nooit dat u het morgen opgelost krijgt. Moest het allemaal niet over ernstige zaken gaan, dan zou men er nog mee kunnen lachen. Het gaat echter over een zeer ernstig dossier. Het gaat over de hervorming van de NMBS, die belangrijke maatschappij die een immens grote rol heeft te spelen bij de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk in ons land. Het gaat over een maatschappij waar meer dan 40.000 mensen werken die nu zeer ongerust zijn. Ik heb het nog over de redenen daarvan en waarom men naar het stakingswapen grijpt. Ik zal dat nog proberen aan te tonen, maar dat is niet de verantwoordelijkheid van de werknemers, mevrouw de minister, maar van u met uw Verhofstadt-aanpak. Daar ligt de verantwoordelijkheid voor de stakingen van vorige week en voor mogelijk andere gebeurtenissen.

Het gaat dus over een zeer ernstig dossier. Het gaat over een investeringsprogramma dat met haken en ogen aan elkaar hangt en waarvan de Vlaamse regering nu reeds heeft gezegd dat zij het nooit kan goedkeuren. Zij hebben het nu niet goedgekeurd, ze zullen het

later niet goedkeuren en het Vlaams Parlement zal dat ook niet doen, omdat het dat nu eenmaal niet kan. Ik zal proberen u dat aan te tonen. Dat is echter nog niet genoeg om dat nu eens rustig en goed te bespreken: het gaat nog verder. In de enkele minuten tijd die wij daarvoor kregen, heb ik toch eens het advies van de Raad van State gelezen. Wat staat in het besluit daarvan? Ik lees het u voor; het zijn nog geen tien regeltjes: "Het besluit van de Raad van State is dan ook dat het onderzochte samenwerkingsakkoord moet worden herzien in deze zin dat de bepalingen waarbij de gewesten instemmen met regelingen die uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale staat inzake spoorwegvervoer behoren, daaruit worden weggelaten, en de cofinanciering door de gewesten van die aspecten van de betrokken aangelegenheden die onder hun bevoegdheden vallen, beter worden afgebakend". Dat is de conclusie van de Raad van State: dit samenwerkingsakkoord moet worden herzien.

Dit advies werd gisteren in de late namiddag uitgebracht. Wij hebben de minister gevraagd in welke Ministerraad men kennis heeft genomen van dit niet onbelangrijke advies. Ik heb alleen nog maar de conclusie voorgelezen en van de rest nog niet gesproken. De minister kon niet antwoorden. Bij mijn weten is er geen Ministerraad geweest die hiervan kennis heeft genomen. Toch vraagt men vanmorgen niet alleen de bespreking hiervan aan te vatten, maar dit ook op enkele minuten goed te keuren. Dat is de nieuwe aanpak van deze regering, dat is een prototype van Verhofstadt-beleid: er onbezonnen invliegen, zonder enige zin voor verantwoordelijkheid en zonder zicht op wat het algemeen belang vereist, allerlei beloftes maanden en jaren lang sturen naar de bevolking, een hoop lege dozen met een prachtige strik errond, en dan belanden in besluiteloosheid en illustreren dat men niet bekwaam is een dergelijk belangrijk dossier tot een goed einde te brengen, een dossier dat toch zo belangrijk is voor dit land, voor de mensen die hier wonen, voor de mobiliteit, voor de mensen die in deze maatschappij werken. Men moet zich dan gaan behelpen met allerlei ongehoorde vormen van bestuur. U weet het en de minister heeft het gezegd: zij moet dat wetsontwerp hebben! Zij moet dat hebben begin oktober 2001.

Op 13 oktober 2001 vervallen de beheersmandaten van de helft van de raad van bestuur. Vandaag is het 24 oktober 2001. Wij weten niet wat er met de eis van de heer Eerdekens zal gebeuren. In het beste geval zal er nog een maand bijkomen. Wat doet deze regering dan? Ze hanteert een nieuwe, frisse aanpak – dit in tegenstelling met de wijze waarop u vroeger het beleid voerde, mijnheer Van Rompuy - en schrijft op 5 oktober 2001 een brief naar de voorzitter van de raad van bestuur waarin staat dat de regering heeft beslist om de hervorming van de NMBS door te duwen, dat er een wetsontwerp terzake is en dat daarover zal worden gestemd. Dat valt nog af te wachten. De heer Eerdekens en zijn groep zal wel beslissen of daarover zal worden gestemd. Dat zullen wij niet beslissen en u ook niet, mevrouw Durant. Ondertussen zit de helft van de bestuurders eigenlijk in een vacuüm. Ik ben geen specialist inzake bevoegdheden en verantwoordelijkheden, maar ik weet wel dat het niet normaal is dat de mandaten van deze mensen niet zijn verlengd of dat ze niet door andere bestuurders werden vervangen. Ten einde raad hebt u een brief naar de voorzitter van de raad van bestuur, de heer Damart, geschreven waarin u zegt dat het de taak van de bestuurders is om de openbare dienstverlening te vertegenwoordigen. U zegt dat dit niet alleen een recht, maar ook een plicht is. Ik ben geen jurist - dit zal

momenteel wel juridisch worden onderzocht - maar daar rijzen toch problemen. De helft van de bestuurders hebben immers slechts een half mandaat, want zij zijn volgens de minister alleen maar bevoegd inzake openbare dienstverlening, het binnenlands personenvervoer. Mevrouw de minister, zijn deze bestuurders ook bevoegd en verantwoordelijk voor het goederenspoor, voor het internationaal treinverkeer? Ik denk het niet, want u zegt zelf dat de enige grond die hen verplicht daar te blijven de openbare dienstverlening is. U hebt zich in een moeras begeven. Dat ter illustratie van uw aanpak van dit dossier en hoe u er niet in slaagt om het tot een goed einde te brengen.

01.41 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je voudrais rappeler qu'en termes de nouvelle culture politique que vous mettez en avant, c'est la première fois que nous avons travaillé sur base d'un audit de la Cour des comptes ce qui n'avait pas été possible lors de la législature précédente.

L'audit de la Cour de comptes a entièrement dicté les différentes parties du projet de loi. Au-delà de la méthode, on se fonde sur un rapport de la Cour des comptes demandé par le parlement et qui identifie tous les points auxquels la loi répond un par un.

01.42 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, ik vestig er uw aandacht op dat in een spreektijd van dertig minuten werd voorzien, al kan dat eventueel een beetje worden gerektd.

01.43 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben nog maar aan mijn inleiding.

01.44 De voorzitter: Ja, mijnheer Ansoms, maar ons Reglement is ook al lang ingeleid.

01.45 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ofwel bundel ik alles in mijn betoog en zal ik niet interveniëren bij de bespreking van de amendementen die wij hebben ingediend, ofwel zal ik tijdens de bespreking van de artikelen de toegemeten spreektijd volledig aanwenden.

01.46 De voorzitter: Dat lijkt mij wat moeilijker, want ik moet alle leden gelijk berechtigen.

Normaal gezien bedraagt de spreektijd dertig minuten en per amendement wordt vijf minuten uitgetrokken, al kent u allen ongetwijfeld het Reglement terzake.

De heer Ansoms werd onderbroken in het begin van zijn betoog en ik wil zijn spreektijd best wat verlengen, maar dat geldt dan ook voor de andere leden.

Mijnheer Ansoms, het zou goed zijn mocht u uw essentiële standpunten kunnen ontwikkelen binnen de u toegemeten tijd. Nadien kunt u dan opnieuw het woord nemen bij de verdediging van de amendementen; daarmee heb ik geen enkel probleem. Het is een kwestie van fair-play en ik weet dat u daaraan geen gebrek hebt en ik evenmin. Uw spreektijd bedraagt thans nog ongeveer vijf minuten.

01.41 Minister Isabelle Durant: Men heeft tegenwoordig de mond vol van de nieuwe politieke cultuur. Mag ik u er dan ook op wijzen dat wij voor het eerst zijn uitgegaan van een door het Parlement gevraagde audit door het Rekenhof. De audit bevat antwoorden op elke door het Parlement opgeworpen vraag.

01.42 Le président: Le règlement stipule que vous disposez de trente minutes pour votre exposé général et de cinq minutes par amendement.

01.47 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat betekent dat de sprekers van mijn fractie en ikzelf opnieuw het woord zullen vragen bij de artikelsgewijze bespreking, waarbij wij de ons toegemeten spreektijd volledig zullen uitputten.

Mijnheer de voorzitter, het is jammer dat zelfs in plenaire vergadering bij een dergelijk belangrijk debat dat twee jaar aansleepte, de oppositie wordt verzocht haar standpunt in dertig minuten uiteen te zetten. Dat is beneden alle peil en dat siert u niet.

01.48 De voorzitter: Het Reglement moet worden nageleefd.

01.49 Jos Ansoms (CD&V): U had dat eerder kunnen meedelen, mijnheer de voorzitter.

01.50 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, wat ik daarnet zei staat in het Reglement.

01.51 Jos Ansoms (CD&V): Geen nood, mijnheer de voorzitter. Wij zullen hoe dan ook het Reglement naleven en wij vinden wel een oplossing.

01.52 De voorzitter: Ongetwijfeld. Ik moet u trouwens toch niet de pap in de mond geven? (*Protest*)

Mevrouw Creyf, u bent niet verplicht een half uur te spreken. Wat kan ik u weigeren?

01.53 Simonne Creyf (CD&V): Goed, mijnheer de voorzitter.

01.54 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal mij voor het overige beperken tot de twee volgende punten.

Ten eerste, het Vlaamsonvriendelijk karakter van dit voorstel, gekoppeld aan het samenwerkingsakkoord.

U herinnert zich wellicht de eisen en de vragen van Het Vlaams Parlement. Er werd een zitje gevraagd in de raad van bestuur en men wenste samenwerkingsakkoorden en regionale beheerscontracten te sluiten. Minister Stevaert eiste zelfs dat De Lijn bepaalde lijnen zou kunnen exploiteren. Wat kwam er uiteindelijk uit voort? Niets!

De bestuurders die het Vlaams Gewest en De Lijn vertegenwoordigden werden uit de raad van bestuur gezwaard en er werd hen een achterpoortje getoond in het strategisch comité. Niet het Vlaams Gewest, maar De Lijn wordt daarin opgenomen en zij moeten zich uitspreken over het spoorbeleid, dus ook over de goederen.

Ten tweede, ik ga ervan uit dat de heer Van den Bossche de heer Schouppe opvolgt. Hij is, tot nader order, een Vlaming. Immers, in het wetsontwerp werd opgenomen dat indien een Vlaming afgevaardigde beheerder wordt, de voorzitter van de raad van bestuur een Franstalige moet zijn. Bovendien – en dat is nieuw – komt er een adjunct van de andere taalrol naast deze afgevaardigde beheerder te staan. Alle documenten moeten aldus door beide personen – heren of

01.47 Jos Ansoms (CD&V): Lors de la discussion des articles, nous épuiserons donc le temps qui nous est imparti. Il est inacceptable que le temps de parole de l'opposition soit limité dans un dossier aussi important et en souffrance depuis tant d'années.

01.48 Le président: Tel est le règlement à l'heure actuelle.

01.54 Jos Ansoms (CD&V): La proposition est défavorable à la Flandre. Toutes les belles promesses sont restées lettre morte. Les administrateurs de De Lijn et de la Région flamande sont mis sur la touche.

M. Vandebossche sera peut-être nommé administrateur délégué. Dans ce cas, le président du conseil d'administration devra appartenir à l'autre rôle linguistique. L'administrateur délégué sera assisté d'un adjoint de l'autre rôle linguistique. Ils devront signer conjointement tous les documents. Je suis surpris que les partis flamands de la majorité aient pu approuver cela.

De plus, le programme d'investissements reste défavorable à la Flandre. En effet, la maudite règle 60/40 figure, cette fois encore, dans l'accord de

dames, want een derde zullen dames zijn – worden ondertekend.

coopération. De surcroît, elle doit, aux termes de l'article 6, être prorogée d'année en année jusqu'en 2012, ce qui rendra tout investissement flamand impossible.

En Flandre, l'accord de coopération n'a donc pas été approuvé. Il sera soumis au SERV, puis au Mina et, enfin, au Conseil d'Etat. Son contenu est en totale contradiction avec la résolution flamande y afférente. Pour cette raison, le Parlement flamand émettra un vote négatif.

01.55 Isabelle Durant, ministre: M. Ansoms disait "peut-être une femme", moi je dis heureusement.

01.56 Jos Ansoms (CD&V): Ik herhaal dus dat er een adjunct van de andere taalrol naast de afgevaardigde beheerder zal staan. Dat wordt zo vastgelegd en het is onvoorstelbaar dat Vlaanderen en de Vlaamse leden van de meerderheid een dergelijke beslissing aanvaarden. Dat begrijp ik werkelijk niet. Structureel en statutair worden de Waalse belangen binnen de NMBS vergrendeld.

Ik kom thans tot het Vlaamsonvriendelijk investeringsprogramma.

Weet u wat in artikel 6 van dit samenwerkingsakkoord staat? Ik spreek over de vermaledijde 60/40-regeling waarvan de Vlaamse regering, het Vlaams Parlement, het VEV en de SERV zeggen dat zij moet verdwijnen. Heel Vlaanderen eist dat, maar toch staat dit wafelijzer weer in het akkoord. Alleen Agalev heeft dat niet gezegd, dat weten we.

Er staat nog veel meer, collega's. Artikel 6 van het samenwerkingsakkoord bepaalt dat die 60/40-regeling per burgerlijk jaar in stand moet worden gehouden. Kunt u zich dat voorstellen? Als men in Antwerpen uiteindelijk beslist om met prefinanciering, cofinanciering of rentetoelagen – voor 25 of 29 miljard frank naargelang het ontwerp – de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven aan te leggen, kunnen zich maar twee zaken voordoen. Ofwel gaat men in Wallonië het bedrag in dat burgerlijk jaar ook moeten optrekken, ofwel zal in de rest van Vlaanderen geen enkele investering kunnen gebeuren. De 60/40-regeling is immers jaar per jaar gebetonneerd van 2001 tot 2012.

Mevrouw de minister, weet u nu waarom de Vlaamse regering vorige week het samenwerkingsakkoord niet heeft goedgekeurd? Zij heeft het samenwerkingsakkoord principieel goedgekeurd, zeggende dat zij het eerst aan de SERV en de Minaraad zal voorleggen. Als zij er niets aan wijzigen, zal de regering het akkoord aan de Raad van State voorleggen, maar u weet dat in de SERV de vakbonden en het VEV zijn vertegenwoordigd en dat zij in maart al hebben verklaard niet akkoord te gaan.

Ik vestig uw aandacht op de resolutie van het Vlaams Parlement,

ingediend door SP, Agalev, VU en VLD en goedgekeurd op 25 juli 2001. Hierin eisen zij dat de 60/40-regeling moet verdwijnen. De resolutie bepaalt dat de Vlaamse regering het samenwerkingsakkoord maar voor een periode van twee jaar mag goedkeuren om de lopende dossiers te kunnen afhandelen. Daarna moet het gedaan zijn. Dat staat allemaal in die tekst die door de vier Vlaamse meerderheidspartijen is ingediend. Hoe kunt u ons en de PS, die daarop wachten, doen geloven dat het samenwerkingsakkoord zal worden goedgekeurd? Het samenwerkingsakkoord zal niet worden goedgekeurd. De Vlaamse regering heeft het niet goedgekeurd en het Vlaams Parlement zal het niet goedkeuren.

01.57 Minister **Isabelle Durant**: Dat is ondertekend door drie ministers, namelijk van de VU, de VLD - althans die oorspronkelijk van de VU komt – en de SP.

01.57 **Isabelle Durant**, ministre: Il a été signé par trois ministres appartenant à la VU, au VLD et au SP.A.

01.58 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw Brepoels zal u straks lezing geven van de beslissing van de Vlaamse regering, namelijk dat de Vlaamse regering het ontwerp niet zal goedkeuren.

01.59 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, sta mij toe een voorstel te doen. Kan er gedurende een paar minuten worden geschorst om te luisteren naar de verklaring van de heer Eerdeken voor de camera's?

01.60 **De voorzitter**: Mijnheer Leterme, dat ligt buiten mijn bevoegdheid.

01.61 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, u hebt ooit gezegd dat dit ook behoorde tot de aangelegenheden van het halfroond, meer bepaald met betrekking tot het vaststellen van de aanwezigheid van Kamerleden. Dus, de heer Eerdeken is aanwezig, laten wij naar zijn verklaringen luisteren.

01.62 **De voorzitter**: U zal dat wel bij Belga lezen!

Ik verzoek de heer Ansoms af te ronden.

01.63 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal mijn conclusie trekken namens de CD&V: het moge duidelijk zijn dat wij dit ontwerp niet zullen goedkeuren. De regering plaatst de NMBS in een onmogelijke situatie door haar te verplichten allerlei investeringen te doen en er zelf geen financiële middelen voor ter beschikking te stellen. Dit zal tot gevolg hebben dat de NMBS, in navolging van Sabena, regelrecht naar het faillissement gaat. Dat is wat hier vandaag onder uw verantwoordelijkheid wordt beslist.

Ik heb de cijfers bij de hand van de revisoren. Welnu, de schuldenlast zal oplopen tot 600 miljard. De regering geeft blijk van een groot optimisme, want in deze cijfers wordt inzake de schuldopbouw bij de NMBS zelfs geen rekening gehouden met het exploitatietekort van vorig jaar en van dit jaar - vorig jaar 3 miljard, dit jaar 3,5 miljard frank. Zelfs dat is er nog niet inbegrepen. Bovendien wordt er geen frank gegeven voor het exploitatietekort, want de heer Vande Lanotte heeft beslist geen geld uit te trekken. De regering geeft 3,7 miljard frank meer voor investeringen, maar zelfs het jaarlijks exploitatietekort

01.63 **Jos Ansoms** (CD&V): En tout cas, le CD&V n'adoptera pas ce projet qui mènera la SNCB droit à la faillite. Sous le principe de corporate *governance*, qui sert prétendument de guide à l'action du gouvernement, se cache la plus médiocre des politiques puisque la coalition actuelle procède à des parachutages politiques. Cet accord de coopération n'est intéressant qu'en apparence et le Parlement flamand ne l'adoptera jamais. Le drame, c'est que le gouvernement condamne à une faillite certaine notre société nationale des chemins de fer.

wordt door de Groenen binnen deze regering niet bijgepast. Men zorgt ervoor dat die maatschappij ten onder gaat, dat ze failliet gaat.

Onder het mom van het Rekenhof, corporate governance en dergelijke, wordt het onvoorstelbare voorgesteld. Men doet hier aan platte politieke afrekeningen, men voert een bureaucratisering in zonder voorgaande, weliswaar onder grote, prachtige woorden, want daar bent u sterk in. Aldus worden allerlei veranderingen aangebracht, die tot gevolg hebben dat die maatschappij niet meer zal kunnen werken en dat u ter plaatse uw pionnen kan zetten. Dat is gewoon platte politiek en ik heb reeds het voorbeeld gegeven van het VSOA.

01.64 De voorzitter: Mijnheer Vanoost, u wil dat het snel gaat en telkens trekt u de stekker uit!

Mijnheer Ansoms, gelieve te eindigen.

01.65 Jos Ansoms (CD&V): Wij gaan niet akkoord met dit wetsontwerp en wij zullen uiteraard evenmin akkoord gaan met het samenwerkingsakkoord. Dit is voor Vlaanderen onaanvaardbaar door de wijze waarop de PS u allen, Vlaamse vertegenwoordigers van de meerderheid, dwingt het samenwerkingsakkoord goed te keuren. U weet immers evengoed als ik dat het Vlaams Parlement dit nooit zal en kan goedkeuren. Wat u naar voren brengt, is eigenlijk Grote Schijn, maar Hyacinth Bucket wordt door u overtroffen, mevrouw Durant! Er is immers geen akkoord en er zal geen akkoord tot stand komen over de investeringen van de NMBS. Het droevige van de zaak is echter dat deze maatschappij door uw aanpak, door dit ontwerp, op termijn ten gronde wordt gericht.

01.66 De voorzitter: Ik durf de woorden "schone schijn" niet uitspreken, want ik heb problemen met de uitspraak.

01.67 Raymond Langendries (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, mon intervention sera brève. Notre collègue à la commission de l'Infrastructure, M. Smets, entrera dans les détails du projet de loi en discussion aujourd'hui.

Je ne puis m'empêcher de parler d'autre chose. Je ne parlerai pas de la Sabena. Mais si je me dois de faire la liaison avec l'autre projet de loi qui n'a pas encore été soumis à la discussion de la commission de l'Infrastructure, c'est à la suite des interventions insistantes du PS, et particulièrement de son chef de groupe faisant état du sentiment de son parti de subordonner son vote à la Chambre, donc en principe demain, à l'adoption par les différents gouvernements de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement et donc aussi au deuxième projet de loi déposé ce matin sur les bancs de la commission de l'Infrastructure et qui n'est pas encore soumis à discussion.

Je ne sais pas comment vous allez faire, monsieur le président, ni qui est chargé d'intervenir et à quel moment pour vous demander de suspendre cette séance de débat de ce projet de loi-ci, en attendant que l'autre ait pu commencer. J'avoue que le système est innovant mais il ne correspond pas du tout à nos règles ni à nos procédures écrites. A partir du moment où un parlement se permet de sortir de ses règles, il n'y a plus de limite et nous constaterons que, sur d'autres points des deux projets de loi inscrits à la discussion aujourd'hui et sans doute demain, il y a des éléments sur lesquels le

01.67 Raymond Langendries (PSC): De PS koppelt haar goedkeuring van dit ontwerp dus aan de stemming over het ontwerp dat vanochtend werd ingediend in de commissie voor de Infrastructuur. Dit is voorwaar een innovatief procédé. Het strookt alleen niet met onze regels.

Als het Parlement zijn Reglement loslaat, is het einde zoek. Men vergrijpt zich hier niet alleen aan de Grondwet, maar ook aan ons Reglement.

Op institutioneel vlak zal de goedkeuring van het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het investeringsplan vertraagd worden door de toepassing van artikel 3, § 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, waarbij het wetsontwerp teruggezonden moet

parlement sortira encore probablement de ces règles. Non content de violer cette brave dame qu'est la Constitution - et qui n'y a pas pris plaisir, croyez-moi! -, nous allons, gouvernement et parlement ensemble ou en tout cas une majorité de ce parlement, bravement violer le règlement. Encore une fois, je le répète, le PS ayant fait la liaison entre les deux projets, je ne peux faire autrement que de souligner un élément tout à fait nouveau en ce qui concerne les pièces versées au dossier, à savoir l'avis du Conseil d'Etat sur le projet de loi portant accord de coopération.

Je voudrais d'abord souligner une chose et je me tourne aussi vers vous, monsieur le président. Sur le plan institutionnel, l'adoption du projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement, à mon sens et si nous respectons les règles, - j'espère que M. Eerdekens m'entend, où qu'il soit -, sera retardée, ne fût-ce que par l'application de l'article 3, paragraphe 3, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat que je me ferai le plaisir de vous relire et qui vous impose un renvoi du projet de loi au comité de concertation, lorsque le Conseil d'Etat estime qu'il est contraire à la répartition des compétences. L'avis du Conseil d'Etat indique effectivement qu'il y a contrariété en termes de répartition des compétences. L'article 3, paragraphe 3, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat me semble clair en cette matière. Je vous en donne lecture: « Lorsque, selon l'avis de la section de législation, un avant-projet ou une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance ainsi qu'un amendement ou un projet d'amendement excèdent, selon le cas, la compétence de l'Etat, de la communauté ou de la région, cet avant-projet, cette proposition ou cet amendement sont renvoyés au comité de concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980. Ce comité de concertation donne, endéans les 40 jours et suivant la règle du kern consensus, son avis sur la question. »

Le Conseil d'Etat énonce, en page 11, le paragraphe suivant: « Il en résulte que, puisque le transport par rail appartient aux compétences fédérales, son financement relève également de l'autorité fédérale et non des régions et qu'un accord de coopération ne peut attribuer à celles-ci une partie de ces financements ».

Le Conseil d'Etat est donc très clair dans son avis de la section de législation. Suivant les règles du Conseil d'Etat, loi que nous avons votée, il doit y avoir renvoi au comité de concertation.

Je veux ainsi souligner à l'intention de Claude Eerdekens que, si nous suivons nos propres règles, si nous ne les violons pas, il n'est normalement pas question de voter sur le second projet de loi demain ou même à l'occasion de la prochaine séance plénière après les vacances de Toussaint. Il reste du pain sur la planche!

Je ne sais donc pas à quel moment de ce débat ni par qui il y aura une demande de suspension. Je pense que tout membre peut le faire.

Je propose tout simplement de suspendre le débat en séance plénière maintenant pour y voir plus clair, peut-être à l'occasion du débat en commission de l'Infrastructure sur le deuxième projet de loi, afin que l'on puisse se pencher sereinement sur cet avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

worden aan het overlegcomité wanneer de Raad van State in zijn advies stelt dat het strijdig is met de bevoegdheidsverdeling. Die terugzending is verplicht. Er kan dus geen sprake zijn van een stemming, morgen, over het tweede wetsontwerp. Het debat zal derhalve moeten worden opgeschort, mijnheer de voorzitter, teneinde ons de mogelijkheid te geven ons te beraden over het advies van de Raad van State.

Je ne crois pas que ma proposition sera suivie. Mais ce dont je suis sûr néanmoins c'est qu'elle sera sans doute faite par un autre, peut-être même par le gouvernement. Peut-être Mme Durant demandera-t-elle au président de cette assemblée de reporter la suite de la discussion à demain ou à un autre moment.

Je vais donc la précéder et je vous propose de suspendre le débat en ce qui concerne ce projet de loi. Ce serait plus clair pour tout le monde. Mais surtout, si on n'est pas d'accord, je souhaiterais savoir si le gouvernement a l'intention de suivre la règle et de demander l'avis du comité de concertation suite à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat. Selon moi, c'est un moment important de la suite du débat.

01.68 Le président: Monsieur Langendries, vous visez surtout l'autre projet?

01.68 De voorzitter: U heeft het hier over het andere wetsontwerp.

01.69 Raymond Langendries (PSC): Monsieur le président, j'ai précisé dès le départ, non pas que je m'associais à M. Eerdekenis ni que je me sentais solidaire avec lui mais il avait par définition lié les deux. On ne pouvait être plus clair que M. Eerdekenis lors du débat et il l'a répété lors de la conférence de présidents au nom du groupe socialiste.

01.69 Raymond Langendries (PSC): De heer Eerdekenis koppelt de twee wetsontwerpen aan elkaar.

Ik denk dat wij ons moeten verlaten op het oordeel van het overlegcomité.

On ne va pas mener des débats décalés. Nous sommes déjà dans un système à tiroirs. Premier tiroir: le gouvernement demande l'extrême urgence. Deuxième tiroir: le gouvernement demande le report. Troisième tiroir: le gouvernement redemande l'extrême urgence. Enfin, M. Eerdekenis l'a encore répété aujourd'hui: il n'est pas question, selon lui, de voter le présent projet sans que soit entamé l'examen du deuxième. Je ne me laisserai personnellement pas enfermer dans un tel système.

Ce projet de loi a pour le parti socialiste, groupe de la majorité, une importance considérable à la condition que l'autre projet soit voté - dirais-je - simultanément, si c'était possible techniquement!

Je vous demande donc, très clairement, sur un élément de droit, de règle de l'Etat de droit, quelle est la position du gouvernement par rapport à l'élément du Conseil d'Etat et de l'obligation que nous avons de soumettre le dossier au comité de concertation? Ou bien répondez-moi que vous n'en avez rien à faire du comité de concertation!

Je vous avoue qu'au fur et à mesure que nous avançons dans la législation, je me pose des questions. Nous violons nos règles; nous allons mal finir!

Pour moi, il est important, même s'il s'agit du deuxième projet de loi, de connaître la position du gouvernement en la matière.

01.70 Le président: Madame la ministre, le projet de loi dont parle M. Langendries n'est pas à l'ordre du jour mais il est clair, qu'à un moment donné, vous devrez répondre à la question, que ce soit dans cet hémicycle ou en commission.

01.71 Raymond Langendries (PSC): On ne va pas s'en tirer comme

cela! Il serait assez simple de répondre ici puisque, de toute façon, nous devons interrompre le débat, sachant que tout est lié, que tout est dans tout! Il ne faut pas me raconter des histoires! Il serait bon que nous obtenions la réponse maintenant!

01.72 Isabelle Durant, ministre: L'avis du Conseil d'Etat qui met en évidence des éléments liés à des problématiques de compétences et la manière dont le gouvernement souhaite en tenir compte sont des points qui font partie du débat que nous tiendrons en commission à propos de l'accord de coopération. Or, ce matin le PSC a dit qu'il ne voulait pas en discuter. J'ai du mal à vous comprendre!

01.73 Raymond Langendries (PSC): C'est fini! Nous ne discutons plus dans les conditions dans lesquelles on nous place! Recevoir des fax à 23 heures pour une réunion qui se tient le lendemain et prendre connaissance du document au moment où l'on prend place sur les bancs On a déjà été confronté à cette situation ces dernières semaines! Quelle exagération! On ne va pas continuer comme cela avec l'opposition!

01.74 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de heer Langendries heeft, mijns inziens zeer terecht, de problematiek van de bemerkingen van de Raad van State uitvoerig toegelicht.

In de Conferentie van Voorzitters heeft de vertegenwoordiger van de regering duidelijk gemaakt dat een samenwerkingsakkoord niet geamendeerd kan worden. Het is te nemen of te laten. Het wetsontwerp heeft slechts een artikel. Dit artikel bepaalt, ik citeer: "De regering vraagt om in te stemmen met het samenwerkingsakkoord zoals het voorligt". Ik herhaal dat het samenwerkingsakkoord niet geamendeerd kan worden.

Mijnheer de voorzitter, ik steun de heer Langendries en herhaal de vraag. Op welke wijze denkt de regering het debat in de commissie te voeren als het Parlement geen wijzigingen mag aanbrengen? De regering was aan zet. Zij had rekening moeten houden met het advies van de Raad van State en het samenwerkingsakkoord principieel en fundamenteel moeten wijzigen. Het Parlement kan geen wijzigingen aanbrengen. Het Parlement kan het akkoord alleen goedkeuren of verwerpen.

Mevrouw de minister, welke discussie wenst u te voeren in de commissie? Waarom heeft de regering het samenwerkingsakkoord niet aangepast?

01.75 Raymond Langendries (PSC): Monsieur le président, je voudrais savoir si la ministre veut intervenir sur ce qui vient d'être dit ou si elle le fera demain lors de la discussion qui aura lieu en commission. Le gouvernement n'a donc pas de position sur l'avis du Conseil d'Etat et l'obligation que nous avons de soumettre cet avis au comité de concertation!

J'attire votre attention sur les dangers existants - et les collègues socialistes présents dans la salle feront sans doute la relation avec ce que j'ai déjà dit à M. Eerdekens. A tout le moins, tout m'a l'air fortement improvisé!

Premier danger. En liant exclusivement son accord à la décision des

01.72 Minister Isabelle Durant: Dat debat moet in de commissie worden gehouden. Maar vanmorgen nog heeft de PSC geweigerd die discussie aan te gaan.

01.73 Raymond Langendries (PSC): Jawel, en terecht: wij zullen niet langer accepteren dat de oppositie zo behandeld wordt.

01.74 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Langendries a raison d'évoquer les observations émises par le Conseil d'Etat. Le Parlement n'a pas la possibilité d'amender l'accord de coopération qui est à prendre ou à laisser. Comment devrait se dérouler le débat en commission, d'après la ministre? Seul le gouvernement était à même de modifier l'accord pour tenir compte des observations du Conseil d'Etat, mais il a omis de le faire.

01.75 Raymond Langendries (PSC): Als een van de betrokken parlementen de tekst niet goedkeurt, zit de heer Eerdekens met een probleem. Ik zal trouwens een amendement indienen opdat de wet pas van kracht zal kunnen worden als alle parlementen hun instemming hebben verleend.

Niets belet ons overigens een scenario te bedenken waarin het Arbitragehof de wet betreffende

gouvernements, M. Eerdekenens risque de rencontrer un problème si un des parlements ne marque pas son accord sur l'accord de coopération. A ce propos, je me dois de vous dire, dès à présent, afin que vous ayez le temps d'y réfléchir, que nous déposons un amendement qui vise à supprimer cet obstacle. En fait, on pourrait ne faire entrer la loi en vigueur qu'après l'assentiment par les trois parlements des accords de coopération. Cela va rassurer tout le monde, surtout le PS!

Deuxième danger. Si on ne prend pas en compte la loi de l'Etat de droit en ce qui concerne le comité de concertation, rien ne peut vous empêcher d'imaginer qu'il y aura un recours à la Cour d'arbitrage. Rien! Vous aurez sauté au-dessus de tout! Rien ne peut vous empêcher de penser qu'il y aura annulation de la loi sur l'accord de coopération. Excusez-moi mais dans de telles conditions, M. Eerdekenens et son groupe seront deux fois cocus! Et je me permets d'employer ce terme car M. Eerdekenens l'a utilisé lui-même. Je pense que ce ne serait pas une bonne chose!

01.76 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil dieper ingaan op het punt dat de heer Langendries heeft ontwikkeld inzake de gelijktijdigheid die werd geëist door de heer Eerdekenens. De CD&V-fractie zal eveneens een amendement terzake indienen.

Vanmiddag heeft Vlaams CD&V-volksvertegenwoordiger Caluwé een actuele vraag gesteld aan minister Stevaert. De minister heeft bevestigd dat de Vlaamse regering tot op dit ogenblik alleen akte heeft genomen en het dossier heeft doorgezonden naar de MINA-raad en de SERV. De Vlaamse regering engageert zich dat zij het samenwerkingsakkoord ter ratificatie zal voorleggen aan het Vlaams Parlement. Minister Stevaert heeft eraan toegevoegd dat het aan het Vlaams Parlement zal toekomen te beslissen. Dit is zeer belangrijk niet alleen inzake de positie van het Vlaams Parlement maar ook omdat deze assemblee een aantal maanden geleden op voorstel van de meerderheid een resolutie heeft goedgekeurd die haaks staat op de inhoud van het samenwerkingsakkoord. Ik wens dit aan de aanwezige leden mede te delen om het debat te vervolledigen.

01.77 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is intussen duidelijk voor ons allemaal dat de NMBS met een malaise te kampen heeft. Dat is allang geen nieuws meer. De oorzaak daarvan is volgens mij tweërlei. Enerzijds, is het duidelijk dat de NMBS al lang gebukt gaat onder een stuitende politisering, ook in deze legislatuur, die van de NMBS een pion maakt op het politieke schaakbord. De concrete zetten zien wij voortdurend voor de ogen, dit ten bate van een aantal partijpolitieke en syndicale belangen.

Anderzijds, is er natuurlijk de wet waar wij het vandaag over hebben, van 21 maart 1991, waardoor de NMBS een autonoom overheidsbedrijf werd. In de praktijk betekent deze wet dat de overheid als hoofdaandeelhouder weliswaar veel geld op tafel legt, maar dat de NMBS autonoom over de aanwending van deze financiële middelen kan beslissen. Dat biedt natuurlijk de NMBS niet alleen de mogelijkheid om zich aan elke controle, ook vanwege de hoofdaandeelhouder te onttrekken, ze kan het zich ook permitteren om zich op ieder ogenblik van het algemene mobiliteitsbeleid van de regering, zo dat er al zou zijn, te distantiëren.

het samenwerkingsakkoord zou nietig verklaren. Dan zal collega Eerdekenens twee keer bedrogen uitkomen!

01.76 Yves Leterme (CD&V): Nous déposerons un amendement. J'attire votre attention sur le fait que le ministre Stevaert a confirmé au Parlement flamand, en réponse à une question de Ludwig Caluwé, que le gouvernement flamand a jusqu'à présent seulement pris acte du projet. La résolution adoptée, il y a quelque temps, au Parlement flamand va cependant à l'encontre de ce projet.

01.77 Frieda Brepoels (VU&ID): La SNCB vit un malaise en raison d'une politisation écœurante et de la loi du 21 mars 1991 qui l'a transformée en entreprise publique autonome où les pouvoirs publics, en tant qu'actionnaire majoritaire, fournissent les moyens financiers et où la SNCB décide seule de leur affectation. La SNCB peut se soustraire aux contrôles et ignorer la politique de mobilité, comme en témoignent la règle absurde des 60/40, le fait que certaines régions soient traitées en parent pauvre, l'attitude arrogante de certaines sociétés de transport régionales, etc.

Les pouvoirs publics ont omis

De resultaten van de audit van het Rekenhof die wij het voorbije voorjaar hier in het Parlement toegestuurd hebben gekregen waren op dat vlak zeer verhelderend. Getuige daarvan, vanuit mobiliteitsoogpunt, de absurde 60/40-verhouding voor investeringen in het tienjarenplan die duidelijk niet op de echte noden en behoeften, maar op politieke evenwichten gestoeld is. Getuige daarvan de stiefmoederlijke behandeling van bepaalde regio's, bijvoorbeeld de provincie Limburg en grote delen van West-Vlaanderen. Getuige daarvan de hooghartige houding ten opzichte van de regionale vervoersmaatschappijen bij wijzigingen aan de treindienst. Het is zo dat de regionale vervoersmaatschappijen zich telkens opnieuw moeten aanpassen aan soms arbitraire wijzigingen aan de treindienst zonder dat de NMBS rekening houdt met de specifieke exploitatieproblemen die zo een wijziging voor de regionale vervoersmaatschappijen met zich brengt. Getuige daarvan ook de vaak problematische en zelfs soms onbestaande aansluitingen tussen trein en bus en omgekeerd. Getuige daarvan het feit dat de NMBS volgens het geldende tweede beheerscontract onmiddellijk het aantal gepresteerde treinkilometers met 10% mag verminderen en dat ze zelfs dan nog aan alle voorwaarden voldoet.

Uiteraard ligt de schuld van dit alles niet uitsluitend bij de NMBS. Dat is nogal duidelijk. De Staat heeft hier immers nagelaten - dat is zeer belangrijk en wij hebben dat ook in de commissie uitdrukkelijk naar voren gebracht - om zelf de nodige kennis te vergaren om op voldoende onafhankelijke basis de Nationale Spoorwegmaatschappij te kunnen controleren.

Vandaag kan de regering slechts vertrouwen op de expertise van de NMBS zelf, wat natuurlijk de spoorwegmaatschappij de onaantastbare status bezorgt tegelijkertijd rechter en partij te zijn. Minister Durant deelde aan het Rekenhof mee dat sedert oktober 2000 in de regering gedebatteerd wordt over de oprichting van een Federaal Instituut voor de Mobiliteit, een instituut dat onder meer zou kunnen optreden als orgaan dat waakt over de correcte uitvoering van het gewestelijke, het federale maar ook het Europese mobiliteitsbeleid ten aanzien van de spoorwegen, maar dat ook volledig onafhankelijk is van de NMBS.

Het lijkt erop dat dit debat binnen de regering tot geen enkel resultaat heeft geleid. Tot nu toe hebben wij nog geen enkel bericht ontvangen over om het even welk concreet initiatief van minister Durant terzake.

Het volgende is nog erger. De Staat gaf haar laatste troef uit handen toen met de wet van 21 maart 1991 het eigendomsrecht van de volledige spoorinfrastructuur aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd overgedragen. De NMBS kan het zich sindsdien bijvoorbeeld permitteren om het ruimtelijk structuurplan voor Vlaanderen zonder blikken of blozen naast zich neer te leggen. Als voorbeeld noem ik de stad Maasmechelen uit mijn provincie, die niet op het spoorwegnet is aangesloten, alhoewel er voor die aansluiting voldoende objectieve argumenten bestaan. Zo kan ik nog meer steden noemen.

Bij haar aantreden, meer dan twee jaar geleden, kondigde de regering-Verhofstadt bij monde van minister van Vervoer Durant met veel bombarie aan dat zij met de NMBS wel eens korte metten zou maken. Het bleef ook lange tijd bij die aankondiging. Het nieuwe

d'organiser un contrôle indépendant de la SNCB et doivent donc se satisfaire de l'expertise de la SNCB. Selon certaines informations, le gouvernement débattait depuis le mois d'octobre 2000, de la création d'un institut fédéral indépendant pour la mobilité mais, jusqu'à présent, aucune initiative n'a été prise.

Le 21 mars 1991, la propriété de l'infrastructure ferroviaire a été intégralement transférée à la SNCB, si bien que la SNCB peut sans problème ignorer le plan structurel d'aménagement flamand et décider comme bon lui semble de raccorder ou non des villes au réseau, même si les raisons objectives ne manquent pas.

Le plan d'investissement 2001-2010 qui a abouti tardivement, n'est toujours pas opérationnel et liera surtout les prochains gouvernements sur le plan budgétaire. Chacun sait, en effet, que l'actuel gouvernement ne consent guère d'efforts budgétaires.

Dans son Plan de Mobilité fédéral, la ministre a annoncé une nouvelle méthode de prise de décision pour la SNCB. Le gouvernement doit toutefois soumettre d'abord un nouveau contrat de gestion et la SNCB présenter un nouveau plan de transport. Mon groupe a souscrit à ce point de départ par principe, bien que j'aie toujours douté de sa faisabilité. En commission, j'ai posé à ce sujet au ministre une question à laquelle elle m'a fourni une réponse rassurante. Nos craintes semblent à présent se vérifier dans les faits. Il n'est plus guère question du plan de transport.

Ce projet de loi tend à adapter la structure de la SNCB mais il ne transformera pas la SNCB en un instrument dynamique dans le cadre d'une politique de mobilité efficace et cette société ne sera

investeringsplan voor de periode 2001-2010 raakte pas met grote vertraging klaar. Zoals wij weten, is dat plan nog steeds niet operatief. Bovendien werd dat plan over twaalf jaar gespreid. Dat plan dumpst dus eigenlijk vooral de volgende regeringen op budgettair vlak. De financiële inspanningen van deze regering zijn al vaker zeer erg mager genoemd.

In het federaal mobiliteitsplan van oktober 2000 kondigde minister Durant een nieuwe beslissingsmethode voor de NMBS aan. De regering stelde immers terecht vast dat de vroegere beslissingen voor een tienjarenplan vóór en ook los van de fundamentele keuzes in verband met het mobiliteitsbeleid genomen werden. Volgens haar federaal mobiliteitsplan moet de regering dan ook eerst een nieuw beheerscontract uitwerken en moet de NMBS een nieuw vervoersplan presenteren. Pas op basis van die twee documenten kan een investeringsplan worden opgesteld. Mijn fractie onderschreef dat uitgangspunt principieel, maar ik heb vaak mijn bedenkingen geuit bij de haalbaarheid ervan. Op 22 oktober 2000 drukte ik in de commissie in een mondelinge vraag aan de minister de vrees uit dat er, gezien de korte termijn, van die vrome wensen niet veel in huis zou komen. Minister Durant stelt ons altijd gerust en dat was toen niet anders. Men zou het voorziene tijdschema uitdrukkelijk kunnen respecteren, zij het dat men het misschien pas in juni 2001 met een zekere retroactiviteit zou afsluiten. Onze vrees van toen blijkt nu gegrond te zijn. Wie heeft er sindsdien al iets gehoord over een nieuw beheerscontract? Naar verluidt organiseert momenteel zelfs een extern studiebureau her en der consultatierondes in verband met dat derde beheerscontract waarnaar de minister altijd verwijst. De activiteiten van dat studiebureau zouden volgens sommige bronnen geen echt succesvolle aangelegenheid zijn. Ook van het vervoersplan van de NMBS horen wij niets meer.

Vandaag ligt echter een wetsontwerp van de regering voor. Door een wijziging van de wet van 21 maart 1991 wil de regering de structuur van de NMBS aanpassen.

Collega's, het is al vaak beklemtoond in de commissie, maar ik wil het hier nogmaals herhalen: dit wetsontwerp van de regering is ronduit bedroevend. Het maakt van de NMBS zeker geen slagkrachtig bedrijf, enerzijds een instrument voor een verstandig en toekomstgericht mobiliteitsbeleid die naam waardig en anderzijds voldoende competitief als over enkele jaren concurrerende maatschappijen hun opwachting maken op het Belgische spoorwegnet. Het is duidelijk dat de regering-Verhofstadt de kool en de geit probeert te sparen. Met een aantal halfslachtige maatregelen beweert ze te raken aan de macht van de vakbonden, maar eigenlijk durft ze dat niet echt uit schrik voor de reactie van die syndicaten. Desondanks betaalden vele reizigers en pendelaars vorige week eens te meer het gelag. Zij worden geplaagd door een zoveelste stakingactie bij het spoor die als enige echte doelstelling heeft het veiligstellen van de machtspositie van de twee grote vakbonden. Het feit alleen al dat meer dan 700.000 treingebruikers willens nillens een dergelijke actie moeten ondergaan toont aan dat de machtspositie van de vakbonden ernstig moet worden in vraag gesteld.

Evenzeer durft de regering – dit vooral onder druk van de PS – de politisering van de MNBS-top en de Raad van Bestuur niet aan te pakken. Diezelfde PS poogt de voor de hand liggende en

pas en mesure de faire face à la concurrence internationale telle qu'elle se dessinera à l'avenir. Le gouvernement ne prend que des demi-mesures et n'ose pas s'attaquer réellement aux syndicats. La semaine dernière, les voyageurs en ont été, une fois de plus, les victimes.

Sous la pression du PS, ce gouvernement craint de s'attaquer à la politisation au sein de la SNCB et n'ose pas concrétiser une régionalisation même partielle. Nous lisons, dès lors, que l'entité juridique sera maintenue, ce qui paraît plus important que de veiller à disposer d'une compagnie de transport dynamique. Nous attendions une autre attitude de la part d'une ministre écolo.

Si l'on veut faire fonctionner la SNCB de manière optimale, il faut se départir des habitudes et des structures. Mais ce n'est pas l'attitude adoptée par les socialistes et les verts: la structure unitaire leur importe plus que l'efficacité.

M. Ansoms a déjà décrit de quelle manière lamentable le Parlement a traité ce projet crucial. C'est naturellement en grande partie dû aux divergences de vue au sein du gouvernement à propos de ce dossier. Le PS a menacé d'un blocage total si un accord de coopération n'est pas conclu d'abord avec les Régions. Ce projet aussi nous a donc été imposé.

J'en viens à la mission de la SNCB. J'avais proposé de modifier l'article 156 de la loi qui prévoit que les infrastructures appartiennent à la SNCB. En effet, à l'heure actuelle, la SNCB décide elle-même des investissements en matière d'infrastructure. Combiné avec la règle des 60/40, il en résulte pratiquement que des investissements moins urgents priment des travaux plus nécessaires. La ligne Athus-

onvermijdelijke evolutie in de richting van een op zijn minst gedeeltelijke regionalisering van de NMBS met alle mogelijke middelen te verhinderen. Om zowel de vakbonden en de PS – en bij uitbreiding zou ik zeggen de Waalse politici in het algemeen – gerust te stellen wordt ook in dit wetsontwerp beklemtoond dat de juridische eenheid van de onderneming moet bewaard blijven. Het is duidelijk dat dit axioma voor de regering primeert op de doelstelling een krachtadige en functionele spoorwegmaatschappij uit te bouwen die zich volledig in het mobiliteitsbeleid inschrijft. Van een groene minister als mevrouw Durant zou men toch mogen verwachten dat zij voor de trein, het milieuvriendelijke vervoermiddel bij uitstek, de rode loper zou uitrollen. Hoe beter de NMBS functioneert, hoe groter haar aandeel zou worden. Dat zou toch de achterliggende redenering moeten zijn.

Collega's, structuren en geplogenheden die de NMBS bij het functioneren hinderen zouden dan moeten worden aangepakt, maar mevrouw Durant schuift dat meteen van tafel als de eenheid van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen in het gedrang dreigt te komen. En zij niet alleen. Ook de groene partij, die daarover al duidelijke uitspraken deed, zegt dat zij liever een ontoereikend spooraanbod voor Vlaanderen hebben, dan dat het Vlaamse gewest zelf initiatieven op spoorgebied zou mogen nemen. Met andere woorden, naar goede Belgische gewoonte weerklinkt dan "L'union fait la force", maar wij weten al langer dan vandaag wie daar in de Belgische context forser uitkomt.

Zoals gezegd bespreken wij vandaag een bedroevend slecht wetsontwerp. Mijnheer de voorzitter, ik ga dadelijk in op een aantal tekortkomingen. Ik zal ook proberen een deel van mijn betoog naar de artikelsgewijze bespreking te verschuiven.

01.78 De voorzitter: Dat is zeer pertinent, mevrouw.

01.79 Frieda Brepoels (VU&ID): Hoewel het voor een deel niet meer relevant is, wil ik toch wijzen op de manier waarop de regering dit wetsontwerp door het Parlement heeft proberen te jagen. Dit getuigt van weinig respect voor de democratische instellingen van dit land. De bespreking in de commissie van dit belangrijke wetsontwerp is dan ook halsoverkop moeten gebeuren. Indien het van de meerderheid had afgehangen en zonder het hevige protest vanwege enkele collega's en mezelf, zou dit ontwerp op nauwelijks twee uur tijd zijn behandeld op een tijdstip dat op het laatste nippertje werd gewijzigd. Het stoort mij ook mateloos dat elke vorm van amendement werd tegengewerkt, niet alleen door de regering – dat zou men nog kunnen verwachten – maar ook door verschillende collega's van verschillende meerderheidspartijen.

Mijnheer de voorzitter, als vertegenwoordiger van het volk mag ik toch verwachten dat de uitvoerende macht het nodige respect opbrengt voor de wetgevende macht. Intussen zijn we al wat wijzer geworden en weten we dat dit te maken heeft met de onenigheid binnen de regering, niet alleen over dit ontwerp maar toch vooral over de ontwerpen over de NMBS. De PS heeft permanent de bespreking geblokkeerd, niet alleen in de commissie. Op een bepaald ogenblik heeft de PS zelfs tegen de eerste minister gezegd dat ook het andere ontwerp deze week moet worden goedgekeurd. Zoals u ziet, mijnheer de voorzitter, is het moeilijk dat we hier vandaag de twee ontwerpen

Meuse a par exemple été électrifiée, alors que le deuxième désenclavement du port d'Anvers n'a pas été réalisé. L'infrastructure ferroviaire est pourtant essentielle pour l'économie flamande.

noodgedwongen haast door elkaar moeten behandelen, omdat ze precies door de regering met elkaar worden verbonden. De eerste minister is dadelijk in het gelid gaan staan – ik ken niet zoveel van legertermen, mijnheer Erdman, maar...

01.80 De voorzitter: Mevrouw, ik ben reserveofficier. Als u wilt, kan ik u daarbij helpen. In het gelid staan heeft weliswaar een dubbele betekenis.

01.81 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik wist niet welke betekenis ik hier moest gebruiken, mijnheer de voorzitter.

01.82 De voorzitter: Ik probeer slechts een bijdrage te leveren aan de dubbelzinnigheid van de Nederlandse taal.

01.83 Fred Erdman (SP.A): Mevrouw Brepoels, onder uw bevelen zou in het gelid staan heel plezierig kunnen geweest zijn.

01.84 Frieda Brepoels (VU&ID): Dank u, mijnheer Erdman. Ik beeldde me alleen in hoe deze discussie in de Ministerraad is verlopen. Dit ontwerp was immers niet geagendeerd voor de Ministerraad van 12 oktober 2001 en toch kon dit opeens worden behandeld. Het was zelfs nog niet goedgekeurd door de gewesten, want de Vlaamse regering heeft pas een week later, op 19 oktober 2001, het samenwerkingsakkoord goedgekeurd.

Deze goedkeuring door het Vlaams Parlement kwam er in tegenstelling tot de motie van aanbeveling en tot het voorstel tot resolutie vanwege de heer André Denys – tot nader order toch lid van de VLD –, vanwege Robert Voorhamme van de SP, Johan Malcorps van Agalev en Jos Bex en Jan Loonens van VU&ID-fractie, die toch duidelijk gesteld hadden onder welke voorwaarden de Vlaamse regering tot het afsluiten van een samenwerkingsakkoord met de federale regering kon overgaan. Wij stellen vandaag vast dat in het federale wetsontwerp van dit alles niets overeind blijft.

Mijnheer de voorzitter, als u het mij toestaat, wil ik heel even iets zeggen over de opdracht van de NMBS. Bij een van de volgende artikels zullen we wellicht de kans hebben om daar iets dieper op in te gaan. Tijdens de commissiebesprekingen heb ik al voorgesteld om een bestaand onderdeel van artikel 156 van de wet te wijzigen. Dit artikel bepaalt dat de volledige spoorinfrastructuur eigendom is van de NMBS. Ik denk dat in het licht van de liberalisering – die door Europa niet alleen wordt voorgesteld maar ook afgedwongen – er op dit punt duidelijk een wijziging moet komen. Nu beslist de NMBS nagenoeg autonoom welke infrastructuurwerken moeten worden uitgevoerd. Niet alleen dit feit, maar ook de 60/40 verhouding voor infrastructuurinvesteringen, maakt dat in sommige gevallen geen infrastructuurwerken worden uitgevoerd hoewel ze nodig zijn, terwijl elders bepaalde overbodige of toch minder prioritaire werken wel worden uitgevoerd. Ik geef een voorbeeld. Ondanks een felle terugloop van het staaltransport heeft men in Wallonië het afgelopen decennium de Athus-Meuse-lijn wel geëlektrificeerd terwijl men nog steeds niet gestart is met de uitvoering van de veel dringender tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Is het niet waar, mijnheer Van Campenhout, u die net de zaal verlaat?

Collega's, de spoorinfrastructuur is voor de economie van ons land

van strategisch belang. Mevrouw Coenen, u bent het hiermee blijkbaar niet eens?

01.85 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): "Athus-Meuse" a été financé entièrement via l'enveloppe attribuée à la Wallonie, tandis que le Diabolo figurera dans l'enveloppe fédérale. Un travail a été fait du côté wallon, avec, il est vrai, priorité au transport des marchandises.

01.85 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ik wijs erop dat Athus-Meuse volledig in de Waalse enveloppe in aanmerking werd genomen, terwijl de dure Diabolo van Zaventem met geld uit de federale enveloppe wordt gefinancierd

01.86 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw Coenen, u blijft redeneren in termen van de 60/40-verhouding. Ik was net bezig met aantonen dat een federale vervoersmaatschappij prioritaire werken moet aanvatten en minder prioritaire werken achterwege moet laten. Ik was aan het zeggen dat de spoorinfrastructuur voor de economie van ons land van zo'n strategisch belang is dat de infrastructuur als zodanig ook in handen moet zijn van de overheid – en volgens mij het liefst in de handen van de gewestelijke overheden. De spoorweginfrastructuur moet door een onafhankelijke instantie – in onze opvatting zou dat een intergewestelijk instituut moeten zijn – beheerd worden. Zowel de federale als de gewestelijke of - waarom niet - de provinciale overheid zou delen van het spoorwegnetwerk in eigendom kunnen hebben.

Mevrouw de minister, vorige zondag heb ik gezien dat collega Dirk Sterckx van het Europese Parlement tijdens het debat in 'De Zevende Dag' dat u onder meer met hem voerde, er terecht op wees dat het voor de NMBS zeer belangrijk is dat de eigendomsplitsing van de lijnen op korte termijn kan worden doorgevoerd.

Ik was zeer blij om dat van de VLD te horen maar hier in het federale parlement hoort men dan weer een andere stem klinken. In het Vlaamse parlement is er uiteraard nog een andere stem te horen.

De NMBS zal bovendien binnen afzienbare tijd als gevolg van de liberalisering wellicht slechts een van de operatoren op het Belgische spoornet zijn, of men dat nu graag hoort of niet. Het toekennen van rijpaden op dat net moet dan ook in volledige onafhankelijkheid door de overheid worden gedaan. Als men de huidige wetgeving niet wijzigt, dan is het duidelijk dat de NMBS tegelijkertijd rechter en partij zal zijn. Dat kan niet. Ik heb dan ook voorgesteld om een amendement aan het betrokken artikel toe te voegen. Ik zal dat straks verdedigen. De Europese richtlijn 2001/12 legt de Europese lidstaten deze verplichting trouwens op. Ik weet dat de minister zal antwoorden dat dit wel mogelijk is maar dat de Belgische regering beslist heeft om die richtlijn niet volledig in Belgische wetgeving om te zetten. Zij maken een keuze die niet de onze is en die zeker niet gericht is op de toekomst van een maatschappij die werkelijk deel wil uitmaken van het Europese spoorvervoer. In de richtlijn schrijft men dat de lidstaten de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat de taken die in bijlage II vermeld zijn en die bepalend zijn voor billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoerdiensten verlenen. Aangetoond moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuur. Het is duidelijk dat onder andere de besluitvorming in verband met het

01.86 Frieda Brepoels (VU&ID): Vous continuez à raisonner sur la base de la clé de répartition 60/40. Je pense quant à moi que l'infrastructure ferroviaire de notre pays est très importante et qu'elle doit donc rester la propriété de l'Etat et, de préférence, des Régions, tout en étant gérée par un organisme indépendant. A mon sens, il est urgent de scinder l'infrastructure et l'exploitation. Si on ne modifie pas la législation, la SNCB sera à la fois juge et partie. La directive européenne 2001/12 impose d'ailleurs cette scission aux Etats membres. La ministre me répondra que le gouvernement n'a pas entièrement transposé cette directive en droit belge. Je n'approuve pas cette attitude. La directive concernée prévoit que les Etats membres doivent prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les missions mentionnées à l'annexe 2, qui doivent assurer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, soient remplies par une institution ou une entreprise qui ne fournit pas elle-même des services de transport ferroviaire. La prise de décision concernant l'autorisation, l'attribution de la capacité d'infrastructure et la rémunération ressortissent à ces missions.

La SNCB s'est vu attribuer une nouvelle tâche dans le cadre des missions de service public pour résoudre le problème du trafic transfrontalier onéreux. Ce nouvel élément risque d'amener la SNCB à décider de ne plus desservir que

verlenen van vergunningen, het toewijzen van infrastructuurcapaciteit en de gebruiksheffingen tot die taken behoren. Alleen om die reden zal ik mijn amendement op dit artikel straks aanhouden.

Het is duidelijk dat de regering een punt wil toevoegen aan de opdrachtschrijving van de NMBS in verband met de reikwijdte van de opdracht van openbare dienst zoals aangegeven in artikel 3 van het ontwerp. Dat nieuwe punt zou het probleem moeten oplossen van een aantal dure, grensoverschrijdende verbindingen. Het is duidelijk dat iedereen de mond vol heeft over het Europa zonder grenzen. In de praktijk bestaat dat al voor veel vervoersvormen maar niet voor het spoor. Nationale netwerken die stoppen aan de grenzen en een aantal hoge grensoverschrijdende tarieven vormen de oorzaak van het feit dat de trein nauwelijks een rol speelt in grensoverschrijdende verplaatsingen, zeker als het om relatief korte afstanden gaat. Men moet dan veeleer spreken van regionale verplaatsingen in het grensgebied van twee of meer Europese lidstaten. Een strikte toepassing van dit nieuwe punt zou er echter toe kunnen leiden dat de NMBS slechts een degelijke verbinding verzorgt tot de eerste halteplaats in het buurland, ook als die bij wijze van spreken midden in het veld zou liggen. Wij hebben heel die discussie al gevoerd. Dit nieuwe punt heeft natuurlijk alleen zin als de binnenlandse dienstverlening verzekerd wordt tot in het eerste knooppunt in het buitenland.

Die wijziging garandeert aansluitingsmogelijkheden op andere treinen of op stads- en streekvervoer. Vanzelfsprekend kan dergelijke aanpassing slechts als de spoorwegmaatschappijen van de ons omringende landen wederkerig dezelfde houding zouden aannemen. Het is duidelijk dat voor een automobilist een verplaatsing per auto van honderd kilometer binnen België even duur is als een verplaatsing per auto van honderd kilometer vanuit België naar een buurland. Met de trein is dat niet zo. Met de trein betaalt hij in het eerste geval, dus voor een binnenlandse verplaatsing, vierhonderd frank. In het tweede geval, voor een grensoverschrijdende verplaatsing, is dat vijfhonderdachtig frank. Als hij dus een historische en bijna verdwenen grens oversteekt per trein, maakt dat de verplaatsing 45% duurder. Het ligt dus niet alleen voor de hand dat binnenlandse treinen tot het eerste knooppuntstation over de grens moeten rijden, maar dat ook de binnenlandse vervoerbewijzen tot daar geldig moeten zijn. Het is logisch dat op dit vlak een Europese aanpak is vereist.

01.87 De voorzitter: Mevrouw Brepoels, mag ik u vragen af te ronden en straks opnieuw het woord te vragen? Ik moet u op dezelfde wijze behandelen als de heer Ansoms.

01.88 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog even tijd nodig. In het kader van het Europese voorzitterschap hadden wij kunnen verwachten dat België een voortrekkersrol had kunnen spelen. Helaas stel ik vast dat minister Durant tot nu toe nog geen enkel initiatief terzake heeft genomen. Het openbaar vervoer wordt hier benadeeld ten opzichte van andere vervoersvormen.

01.89 Isabelle Durant, ministre: Madame Brepoels déplore qu'aucune initiative ne soit prise au niveau européen sur le terrain ferroviaire pendant la présidence belge. Je signale qu'à ce sujet, le paquet ferroviaire relève de la Commission. Celle-ci n'a rien déposé. Il

la première gare après la frontière. Cette nouvelle tâche n'a de sens que si les correspondances sont garanties jusqu'au premier échangeur après la frontière et si les pays limitrophes adoptent la même approche. A l'heure actuelle, chaque trajet d'un train transfrontalier est 45% plus cher. Il faut une approche européenne et la Belgique devrait jouer un rôle moteur au cours de sa présidence de l'UE. Mais, jusqu'à présent, la ministre Durant n'a pris aucune initiative.

01.89 Minister Isabelle Durant: U betreurt het gebrek aan initiatief van het Belgische voorzitterschap, maar de Commissie heeft hierover

est donc difficile de faire quoi que ce soit. Je voulais le signaler pour éviter toute équivoque.

01.90 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, dat belet niet dat u met uw collega's afspraken zou maken over dit grensoverschrijdend vervoer. U maakt nu de gemakkelijkste keuze door het gewoon op te nemen in het gesubsidieerde systeem van het binnenlandse treinverkeer, het personenverkeer dus. Dat stoort mij als wij dan vaststellen dat er in Wallonië negen grensovergangen zijn tegen een in Vlaanderen. Voor bijkomende grensovergangen in Vlaanderen wordt altijd het principe van de rendabiliteit gehanteerd, terwijl daarmee in Wallonië blijkbaar geen rekening wordt gehouden: daar hoeft de rendabiliteit niet te worden bewezen! Ik heb u in de commissie gevraagd naar het financieel plaatje van deze maatregel. Wat gaat dit bijkomend kosten aan de subsidiëring van de NMBS door de Belgische Staat? Wij hebben daarop geen antwoord gekregen.

Mijnheer de voorzitter, ik zal hier afsluiten en de rest van mijn uiteenzetting bewaren voor de artikelsgewijze bespreking. Wij hebben de minister veel vragen gesteld bij de bespreking in commissie en weinig of geen antwoorden gekregen. Het wetsontwerp zorgt niet voor een feitelijke en duidelijke scheiding tussen infrastructuur en exploitatie.

De zoveelste nieuwe structuur voor de NMBS zal zeker niet tot gevolg hebben dat de maatschappij in haar beleid de 21^{ste} eeuw binnenstapt. Dat is jammer, want het spoor zal de volgende jaren een zeer belangrijke rol in de beheersing van de mobiliteit krijgen. Als die rol niet krachtadig kan worden opgenomen, graaft men zijn eigen graf.

01.91 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, collega's, op zondag 21 oktober 2001 keek ik - verplicht - naar het NMBS-debat in De Zevende Dag omdat, mijnheer Leterme, het Vlaams Blok daar conform het censuurstatuut van de VRT nooit mag aan deelnemen. Alleen weldenkende en politiek correcte mensen worden door de openbare omroep uitgenodigd om aan het debat deel te nemen. Niettemin vond ik het nodig om het debat gezien de politieke actualiteit met aandacht te volgen.

Op een bepaald ogenblik werd door de moderator – ik weet niet meer wie het was, de censuur heeft vele gezichten - de vraag aan onder meer mevrouw Durant gesteld wat er aan de hand is met de NMBS. Toen kreeg de kijker een aantal antwoorden van verschillende politieke fracties van de meerderheid en de oppositie die technisch logisch in elkaar zaten, maar die vooral één gemeenschappelijk aspect hadden, namelijk dat zij de gewone consument, de reiziger onberoerd lieten. Mevrouw de vice-eerste minister, als de modale reiziger, zoals uw dienaar hier die dagelijks met de trein naar het werk gaat, de vraag zou worden gesteld wat er aan de hand is met de NMBS, zou hij niet beginnen over de samenstelling van de raad van beheer, over de vorm van kapitalisatie, enzovoort. Het antwoord zou luiden dat de NMBS slecht functioneert, dat de treinen heel vaak niet op tijd komen en dat het meer en meer voorvalt dat treinen eenvoudigweg worden afgeschaft. Ik maakte het onlangs mee. Plots werd meegedeeld dat een bepaalde trein niet zou vertrekken omdat de machinist niet was komen opdagen. Nochtans was er geen

uiteindelijk ook geen enkel voorstel gedaan.

01.90 Frieda Brepoels (VU&ID): La Wallonie compte beaucoup plus de lignes transfrontalières que la Flandre. Seraient-elles si rentables en Wallonie?

Ce projet de loi n'instaure pas la scission nécessaire entre l'infrastructure et l'exploitation. Il ne faut donc pas – et c'est particulièrement regrettable – s'attendre à une société moderne qui contribuerait de manière significative à la mobilité au XXI^e siècle.

01.91 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Dimanche dernier, au cours du débat sur la SNCB à l'émission *De Zevende Dag*, dont la VRT a banni le Vlaams Blok qu'elle considère comme un parti politiquement incorrect, j'ai été surpris de constater combien les explications techniques des responsables politiques présents laissaient indifférents les usagers ordinaires. Ceux-ci se soucient davantage du mauvais fonctionnement des transports ferroviaires, du manque de ponctualité des trains et de la suppression de certaines lignes.

Par conséquent, les usagers ne croient pas Mme Durant quand elle leur promet d'augmenter de 50% le nombre de voyageurs d'ici à 2012. On s'agite beaucoup dans le dossier SNCB mais, en réalité, rien ne change.

La manière dont les deux projets

staking. Dat is er aan de hand. Dat is het hoofdprobleem van de NMBS.

Mevrouw de minister, neemt u het mij niet kwalijk als ik zeg dat u ons als een soort vrouwelijke sinterklaas belooft dat er tegen 2012 50% meer reizigers zullen zijn. Dit wordt door de modale Vlaming zelfs niet op scepticisme onthaald, het wordt gewoon niet geloofd.

Het is uiteraard de stijl van deze regering om beloftes te doen die zullen worden gerealiseerd tijdens een latere legislatuur. Ook dat maakt deel uit van wat ik noem de Sint-Niklaasstijl, weze hij mannelijk of vrouwelijk.

Vanzelfsprekend gebeurt er een en ander rond de NMBS. Dat weten wij ook wel en dat ervaren wij in dit gebouw, in deze assemblee meer nog dan elders. Er is veel poeha rond de NMBS, er wordt veel schuim rond gemaakt en er worden veel rookgordijnen opgehangen, maar aan de essentie ervan wordt niets gedaan.

De zogenaamde debatten rond de NMBS daarentegen, die krijgen wel een andere vorm. Neemt u het mij niet kwalijk, mijnheer de voorzitter, maar het moet mij nogmaals van het hart dat de wijze waarop de wetsontwerpen die thans voorliggen, worden behandeld door deze assemblee, mij niet alleen leiden tot de conclusie dat voorzitter zijn van de Kamer geen sinecure is, maar meer nog, dat de huidige meerderheid en in het bijzonder de harde kern ervan, de kern die het voor het zeggen heeft, namelijk de PS en de Ecologisten, zeer weinig kaas hebben gegeten van parlementaire democratie. Zij huldigen zonder meer het principe dat hun wil wet is. Ongeacht of regels of reglementen hun wensen in de weg staan of de zaken vertragen, iemand zal toch zeggen, zoals in de Angelsaksische rechtbanken: "Overruled". Daarna gaan de zaken zonder meer voort.

Dat is de situatie waarmee wij worden geconfronteerd sedert de bewuste nacht toen het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven – zo heet dit monster – door de commissie voor de Infrastructuur werd gejaagd met de karwats, zoals "politiek wijlen" Hugo Schiltz ooit verklaarde.

Mijnheer de voorzitter, de fractie van het Vlaams Blok schetst volgende analyse van de huidige wettelijke situatie van de NMBS.

Rekening houdend met de vaststelling die ik daarnet maakte en die elke spoorweggebruiker maakte, met name dat de NMBS niet of slecht functioneert, kunnen wij er onmogelijk van uitgaan dat de bestaande situatie die al tien aanhoudt, goed was. Ik moet wel toegeven, niet ter verdediging van de huidige regering, maar eenvoudigweg uit objectiviteit, dat het geen nieuw gegeven is dat de NMBS slecht functioneert. Dat slecht functioneren nam geen aanvang bij het aantreden van de paars-groene regering, maar dat was al langer het geval. Jammer genoeg heeft de paars-groene regering er niets aan verbeterd, integendeel.

Wij zitten namelijk met een reusachtig bedrijf van 40.000 werknemers waarin de raad van bestuur zich tot een soort burcht heeft omgetoverd die onaantastbaar zou moeten zijn. Op dat vlak neem ik afstand van de stelling van de andere Vlaamse oppositiepartij, de

de loi relatifs à la SNCB sont traités dans cette assemblée m'inspire une seule réflexion, à savoir que le noyau dur de cette coalition, constitué du PS et d'Ecolo, n'est pas du tout au fait du fonctionnement démocratique de ce Parlement. Ces deux partis cherchent à faire passer le présent projet à la cravache.

La SNCB fonctionne mal mais c'était déjà le cas avant ce gouvernement. Malheureusement, cette coalition arc-en-ciel ne fait rien pour y remédier. La SNCB est une entreprise gigantesque qui compte 40.000 travailleurs et dont le conseil d'administration est intouchable. M. Schouppe a bien organisé sa forteresse. Il est même parvenu à mobiliser les syndicats pour la défendre. Pour cela, on n'hésite pas à prendre les voyageurs en otage. Il existe une coalition malsaine entre les dirigeants de l'entreprise et les syndicats dont l'attitude est bien éloignée de leur mission fondamentale. La ministre veut mettre fin à cette alliance contre nature et nous ne pouvons que l'applaudir.

Pour le surplus, ce projet nous inspire de nombreuses critiques.

Il s'agit d'une proposition idéologique truffée de principes dogmatiques, d'un belgicisme ringard. Vous posez comme principe que l'unité juridique de la SNCB ne peut être mise en péril. C'est une exigence des Verts, qui n'hésitent pas à prêcher, envers et contre tout, leur foi en une patrie indivisible.

Nous autres, Flamands, devrions même nous estimer heureux car, si la clé de répartition 60-40 est maintenue, la Flandre est habilitée à préfinancer et à cofinancer, ce qui revient à payer deux fois, une fois pour la SNCB et une autre fois pour les affaires spécifiquement flamandes. Certains Verts vont plus loin encore, puisque votre

CD&V, die de onaantastbaarheid van die burcht die zij in het verleden mee heeft opgericht, probeert te verdedigen. Ik wil de burcht van de heer Schouppe – laten we een kat een kat noemen – niet verdedigen, omdat de boel slecht draait.

Dat de heer Schouppe die burcht goed heeft georganiseerd en de verdediging piekfijn en strategisch heeft opgebouwd, staat ook buiten kijf. Wij mochten het nog meemaken dat op het ogenblik dat er verandering dreigde, de NMBS erin slaagde – dat mag eens worden gezegd, mijnheer Vanoost – de vakbonden te mobiliseren, niet om de belangen van de werknemers, maar van die van het huidige bestuur van de maatschappij te verdedigen. Het is niet voor niets dat de heer Schouppe destijds de vakbonden in zijn raad van bestuur heeft betrokken. Op dat vlak zijn zijn vakbondsbondgenoten allesbehalve ondankbaar. Dankbaar zijn is een goede kwaliteit, maar het is een gruwelijke zaak om gedurende drie dagen honderdduizenden reizigers te gijzelen omwille van de verdediging van het zittend bestuur.

Er moet trouwens worden aan toegevoegd dat bovendien die staking niet zo populair was bij het personeel van de Spoorwegen. Collega's, er sijpelen meer en meer gegevens door over het aantal aanwezigen tijdens de stakingsdagen. Wie vaststelt dat heel vaak in de stations meer dan 50% van de werknemers aanwezig was en bijgevolg werkwilgig, moet tot de conclusie komen dat deze staking geforceerd werd door de vakbonden die in de raad van beheer van de NMBS zetelen. Bijgevolg wordt de hele zaak niet alleen uitgevoerd zonder rekening te houden met de belangen van de werknemers, maar ze werd doodgewoon georganiseerd in een soort van ongezonde coalitie tussen de leiding van het bedrijf en de syndicaten.

Wie in de syndicaten gelooft, althans in de echte syndicaten, in zij die er zijn om de belangen van de werknemers te verdedigen, kan alleen maar vaststellen dat die vakbonden bij de NMBS doodziek zijn.

Mevrouw Durant, wanneer uw huidig ontwerp ertoe strekt om die collusie, dat onnatuurlijk bondgenootschap van vakbond en patronaat in de leiding van dat reuzenbedrijf, ongedaan te maken door de vakbonden uit de raad van beheer te doen verdwijnen, dan hebt u onze steun. Dat moet ik bekennen. Voor alle duidelijkheid herhaal ik: niet omdat wij per definitie antisyndicaal zouden zijn, niet omdat wij per definitie de vijanden zijn van de vakbonden – omgekeerd is helaas wel waar – maar doodgewoon omdat wij geloven in echte vakbonden, niet in vakbonden die zich in de plaats stellen van de werkgever. Want, wanneer de vakbond de werkgever is, waar kan de werknemer dan nog terecht voor de verdediging van zijn belangen?

Mevrouw de vice-eerste minister, mocht het alleen maar dat zijn – ik weet het, u zou zich dood schrikken – dan kreeg u onze steun. Wij zullen u dat niet aandoen, niet uit medelijden, maar doodgewoon omdat wij in verband met uw ontwerp toch nog wat anders hebben op te merken.

Ten eerste, dit is een verdomd ideologisch ontwerp, het bulkt van dogmatische principes, zelfs van ouderwets belgicisme. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de zinsnede waarin u zegt dat de juridische eenheid van de NMBS niet in het gedrang mag komen. Dat is museumtaal! Om het in uw taal te zeggen: c'est du belgicisme suranné". Dat is

coreligionnaire Deleuze va jusqu'à refuser aux Flamands de recevoir gratuitement de l'électricité de leurs propres autorités.

Nous n'acceptons pas de devoir toujours cofinancer. Nous refusons cette clé de répartition dogmatique 60-40, à l'instar des collègues d'autres partis. En commission de l'Infrastructure, Daan Schalk a souligné l'inéquité de cette répartition. Le SP.A. est muet dans ce dossier ; il préfère s'abstenir de tout commentaire, peut-être en raison d'intérêts supérieurs. Qu'en est-il de la lutte pour une répartition plus juste et plus objective?

La ministre annonçait avec un certain triomphalisme que le conseil d'administration compterait désormais un tiers de femmes. Je suis d'avis que la compétence constitue un meilleur critère de sélection que le génotype du candidat.

Le conseil d'administration devrait respecter les équilibres existant au niveau de l'Etat belge, et notamment la clef de répartition 60-40. Cependant, cela semble trop demander.

Après la discussion du projet de loi en commission, le PS paraissait euphorique à la perspective du butin emporté. Mais il a changé d'attitude en comprenant qu'il pourrait obtenir davantage. Même le PS considère que la construction unitaire de la SNCB ne pourra tenir à terme. Le parti tentera dès lors d'obtenir le maximum pour sa Région. Si cette attitude est compréhensible, elle se traduit toutefois par un report inacceptable des investissements ferroviaires nécessaires en Flandre.

Je demande instamment à la ministre de veiller à garantir un service ferroviaire ponctuel et satisfaisant. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

verouderd, dat heeft geen zin, maar dat moet er nu eenmaal in vermeld worden, want de groenen zijn nu eenmaal patriottisch, Belgisch en tricolore.

De groenen zijn immers patriottisch, Belgisch en tricolor en willen te pas en te onpas hun geloof in dat ene en onverdeeldbare vaderland belijden. Daarom mag de NMBS niet gesplitst worden. Meer nog, er moet dogmatisch worden vastgelegd dat de eenheid van de NMBS bewaard moet blijven.

Mevrouw de vice-eerste minister, wij worden verondersteld u als brave Vlamingen dankbaar te zijn. U hebt immers beklemtoond dat Vlaanderen, ondanks de 60/40-verdeling, de werken die voor de Vlaamse regio, haar economie en welzijn van belang zijn mag prefinancieren en cofinancieren. Wat lief van u! We mogen twee maal betalen: eerst voor de NMBS en dan nog eens voor de Vlaamse zaak en de NMBS. We mogen twee maal centen op tafel leggen en worden verondersteld vriendelijk te glimlachen en braaf dankjewel te zeggen. Ik geef toe dat u het iets minder bruin bakt dan uw partijgenoot Deleuze. Hij wil niet dat Vlamingen gratis elektriciteit krijgen van de Vlaamse regering! U bent minder radicaal. Mevrouw de vice-eerste minister, ik zal eerlijk zijn. Ik, mijn fractie en, mijns inziens, een steeds groeiend aantal Vlamingen trappen hier niet meer in. "Mogen" bijbetalen en verondersteld worden dankbaar te zijn, neen, daar trappen we niet meer in.

We trappen evenmin in de 60/40-verdeling die op dezelfde dogmatische manier wordt opgelegd. Ook dit punt heeft me verbaasd. We wisten reeds lang dat de groenen belgicistisch zijn en zeer weinig aandacht hebben voor de rechtmatige belangen van de Vlamingen. Andere regeringspartijen hebben ons op dit punt wel verbaasd. Ik herinner me dat de heer Schalck in de commissie voor de Infrastructuur namens zijn fractie rustig meedeelde geen frontvechter van de communautaire aangelegenheden te zijn maar de 60/40-verdeling niet langer aanvaardbaar te vinden. Volgens hem was deze verdeling niet rechtvaardig en moest een meer objectieve verdeelsleutel worden uitgewerkt. Ik was verheugd hem dat te horen zeggen. Dat was goed nieuws. Er is meer vreugde in de hemel voor de bekering van een zondaar dan voor honderd rechtvaardigen. Ik ging ervan uit dat de toenmalige SP het meende en op die manier de verdediging van de Vlaamse belangen verstevigde. Helaas, is de SP.A tijdens de bespreking van het voorliggend wetsontwerp in de commissie op dit punt stom gebleven. Ik vrees dat de heer Schalck teruggefloten werd omwille van hogere regeringsbelangen of hogere ideologische belangen.

Ik vrees dat de heer Schalck ondertussen teruggefloten werd, en misschien nog andere collega's, wegens hogere regeringsbelangen of hogere ideologische belangen. Ik weet het niet. In elk geval, op het ogenblik zwijgt het front van de Vlaamse socialistische kanonnen.

Wat mij zeker verbaasd heeft, is de triomfantelijke aankondiging, mevrouw de minister, dat u iets gedaan hebt voor "l'égalité des gendres". Ik ben maar een Vlaams Blokker en ik dacht dat het woord "gendre" vertaald werd met schoonzoon. Dat was duidelijk niet de bedoeling. Het woord is kennelijk afgeleid van het Engelse gender. Dat is waarschijnlijk progressistische newspeak. In ieder geval, het woord werd mij pas duidelijk toen u uitlegde dat de raad van bestuur

voor één derde uit vrouwen zal worden samengesteld. Voor mij niet gelaten. Voor mijn part mogen het er zelfs meer zijn. Maar ik heb wel bezwaren tegen het feit dat voortaan als voornaamste criterium om te worden geselecteerd voor de raad van bestuur van de spoorwegen, de chromosomale kenmerken van de persoon in kwestie zullen worden gehanteerd. Naïef dacht ik dat moest worden gekozen op basis van de competentie van de kandidaten. Voor mij kan een vrouw even competent of zelfs competenter zijn dan een man. Ik heb daar geen probleem mee. Wanneer echter alleen de chromosomale kenmerken bepalend zijn, dan is dat toch een brug te ver. Maar goed, op dat vlak bent u wel politiek correct. Dat herinnert mij aan een bericht van het persagentschap BELGA dat ik vanmiddag las, namelijk dat de Britse winkelketen Woolsworth voortaan niet alleen meer van father christmas zou spreken maar ook van mother christmas conform, weeral, de gelijkheid van de genders.

Wat niet in het ontwerp is ingeschreven - dat lijkt mij van veel groter belang - is dat de raad van bestuur zou moeten beantwoorden aan de realiteit en de samenstelling van onze Staat, die nu eenmaal - ik kan daar niets aan doen; ik kan dat alleen maar vaststellen - een meerderheid Vlamingen telt. Eigenlijk zou u beter in de tekst de fameuze 40/60 verdeling, waar u toch zo aan vasthoudt, hebben opgenomen en toegepast op de raad van bestuur. Dan zou u kunnen zeggen dat de raad van bestuur conform uw filosofie is samengesteld uit 60% Vlamingen en 40% Franstaligen. Dat is natuurlijk teveel gevraagd. Sinterklaas is vrouwelijk geworden. Sinterklaas komt of zal komen, maar niet voor de Vlamingen.

Bovendien ging er bij mij een alarmbelletje rinkelen, mevrouw de vice-eerste minister, toen ik tijdens de besprekingen in commissie de triomfantelijke uiteenzetting van de woordvoester van de PS, mevrouw Lalieux, hoorde.

Op dat ogenblik was de Parti Socialiste nog tevreden. Zij had kunnen vermijden dat er qua investeringskapitaal iets aan de 60/40-verhouding veranderd zou worden. Zij kon eveneens vermijden dat de havens en de luchthavens buiten die 60/40-verhouding zouden vallen. De PS kon gerust zeggen dat de buit binnen was en ze liet dat ook blijken. Als u mij niet mocht geloven, verwijs ik naar het verslag waarin u ook het triomfalisme van mevrouw Lalieux kan terugvinden.

Zoals het bij de PS echter vaak gaat, was de vreugde om de binnengehaalde buit van korte duur. Eenmaal die buit binnen was, meende de PS dat ze nog veel meer kon binnenhalen. Daarom is onze voorzitter ei zo na verplicht om binnenkort - wat mij betreft mag dat nog lang op zich laten wachten - twee wetsontwerpen van de regering tegelijkertijd ter stemming te brengen, want dat was de wil van de fractievoorzitter van de PS. Er moest een nieuwe buit binnengehaald worden.

Waar is het de PS in dit geval om te doen? De PS keurt het idee van de unitaire NMBS goed. De dogmatische eenheid van de spoorwegen wordt in dit wetsontwerp als het ware vastgemetseld. De PS gaat er echter blijkbaar van uit dat die constructie toch niet overeind blijft. Volgens de PS zal de NMBS vroeg of laat gesplitst worden. Op dat ogenblik zal de NMBS pogen het maximum binnen te halen voor de eigen regio. Die filosofie schuilt achter heel dit manoeuvre. Ik kan dat de PS niet kwalijk nemen. Ik vind het wel erg dat Vlaanderen een

ernstige inzet voor de eigen spoorwegen moet missen. De IJzeren Rijn blijft er maar bij liggen en de ontsluiting van onze havens, die van Antwerpen in het bijzonder, blijft achterwege. Ondanks al uw mooie beloftes voor 2002 is het op dit ogenblik voor de modale Vlaming steeds moeilijker om zich te overtuigen van het belang van het gebruik van de trein.

Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn besluit formuleren. Daarmee blijf ik binnen mijn spreektijd.

01.92 De voorzitter: Mijnheer Van den Eynde, ik had dat van u niet anders verwacht.

01.93 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de vice-eerste minister, in plaats van het maken van allerlei bespiegelingen voor de toekomst, wil ik u vandaag namens het Vlaams Blok vragen om het Belgisch karakter van de spoorwegen of die sacrosancte 60/40-verhouding niet per se te willen redden. Ik vraag u wel om ervoor te zorgen dat onze treinen opnieuw op een fatsoenlijke manier rijden, en dat is uw essentiële plicht als bevoegde minister. Ik smeed u bijna: laat de treinen eindelijk terug op tijd komen en rijden.

01.94 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het wetsontwerp heeft heel wat oponthoud veroorzaakt in de commissie. Tijdens een nachtelijke commissievergadering werden de belangen van de vakbonden lang en hevig verdedigd, zowel door de PS als door onze vrienden van - toen nog - de CVP. Dit wetsontwerp heeft ook vorige week voor oponthoud gezorgd toen de vakbonden op hun plaats hun belangen hebben verdedigd. Traditioneel hebben zij de gebruikers gegijzeld en de mobiliteit in heel België gedurende drie dagen vastgezet.

Collega's, met dit wetsontwerp streven wij een aantal doelstellingen na. Ten eerste, wordt het creëren van een doorzichtiger financiële structuur beoogt en belangrijker nog, extra controle op het gebruik van de openbare middelen. Gezien de evolutie in een aantal dossiers zal deze controle voor de VLD van groot belang zijn. Andere doelstellingen zijn het verbeteren van de relaties tussen de NMBS en de overheid en vooral een verbetering van de prestaties van de NMBS, zowel bij de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst als bij de commerciële activiteiten. Daarvoor is er trouwens een zeer ambitieus investeringsplan ten bedrage van 687 miljard.

Wij zouden het vergeten tijdens deze zeer formalistische, soms zelfs corporatistische discussie in de commissie, maar het gaat hier voornamelijk over de belangen van de gebruikers. Mevrouw de minister, dit wetsontwerp moet ertoe strekken de ambitieuze doelstellingen van de regering waar te maken, namelijk het optrekken van het NMBS-aandeel met 50% tegen 2010, zowel inzake reizigers- als goederenvervoer.

01.94 Ludo Van Campenhout (VLD): Ce projet de loi a entraîné suffisamment de retards, non seulement en commission mais aussi sur les rails mêmes. Songez aux grèves, par exemple.

Ce projet de loi visait la création d'une structure financière transparente et un contrôle supplémentaire de l'utilisation des deniers publics ainsi que le renforcement des relations entre la SNCB et le gouvernement, entre autres par le biais d'un plan d'investissement ambitieux. Il y va des intérêts des usagers et du relèvement de la part de la SNCB de 50 pour cent d'ici à 2010 en nombre de passagers et de transport de marchandises.

Toutefois, cette proposition s'accompagne d'une série d'occasions manquées. Elle n'est pas conforme à l'esprit de la réglementation européenne. Aucune unité commerciale individuelle, dotée d'une comptabilité séparée, n'a été créée.

Nous regrettons que le gouvernement souhaite maintenir la clé de répartition existante 60/40. La ministre devait rassurer

notre collègue Ansoms en précisant que le cofinancement et le préfinancement ne sont pas inclus dans l'enveloppe budgétaire.

01.95 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, de heer Van Campenhout heeft blijkbaar de volledige steun van zijn fractie.

Voorzitter: Lode Vanoost, ondervoorzitter.

Président: Lode Vanoost, vice-président.

01.96 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, collega's, wij menen evenwel dat er een aantal gemiste kansen zijn in dit wetsontwerp. Zoals aangehaald is de geest van de Europese regelgeving niet volledig gevolgd. Mevrouw de minister, wij betreuren dus dat er geen aparte businessunits worden opgericht met gescheiden boekhouding voor reizigersvervoer, infrastructuur en goederenvervoer, waar - horresco referens - zelfs de inbreng van privé-kapitaal zou moeten mogelijk zijn.

In een algemener kader betreuren wij dat men verder vasthoudt aan de 60/40-regeling. Mevrouw de minister, ik zou willen vragen dat u collega Ansoms geruststelt, want hij merkt inderdaad op dat in artikel 6 van het samenwerkingsakkoord staat dat de 60/40-regel elk jaar moet worden bekeken. Collega, er is ook artikel 15 dat bepaalt dat de co- en prefinanciering van de gewesten volledig buiten de verdeelsleutel valt.

01.97 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer Van Campenhout, ik weet dat dit pas straks aan bod komt, maar wat doet u met de bijlage van het samenwerkingsakkoord? Daarin wordt de regionale verdeling jaar per jaar bepaald, niet alleen voor infrastructuurwerken, maar ook voor de HST en het GEN-project. Hoe denkt u dit te verbreken op het ogenblik dat Vlaanderen aan prefinanciering doet? U zegt dat dit daarbuiten valt, maar dat is niet juist. De minister heeft gezegd dat de cofinanciering buiten de 60/40-verdeling valt - het tegendeel zou maar erg zijn. Dit kan u echter niet meer verbreken, want het is eraan gekoppeld. Hoe wil u dit dan verwezenlijken?

01.97 Frieda Brepoels (VU&ID): Que faites-vous de l'annexe dans laquelle la clé de répartition régionale est fixée année par année?

01.98 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer Van Campenhout, indien ik u goed begrijp, volgt u a contrario de redenering die ik daarstraks heb ontwikkeld: we worden door de 60/40-verdeling bedrogen - daarmee bent u het zelf eens en u betreurt het - maar we moeten toch dankbaar zijn, want de schade die we ermee oplopen mogen we uit eigen zak betalen. Neem me niet kwalijk, maar dat is tweemaal bedrogen worden. Dit vind ik een klein beetje te veel.

01.98 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Cette clé de répartition est une supercherie. Nous sommes tous d'accord là-dessus. La Flandre est juste autorisée à payer elle-même les dommages qu'elle subit en raison de cette clé de répartition. Et selon M. Van Campenhout, nous devrions en être reconnaissants.

01.99 Jos Ansoms (CD&V): Het gaat om een zeer belangrijke zaak: het is de achillespees van dit samenwerkingsakkoord. Dat is reden waarom de Vlaamse regering het niet heeft goedgekeurd en het Vlaamse Parlement het ook niet zal goedkeuren: Vlaanderen betaalt volgens dit akkoord reeds driemaal, mijnheer Van den Eynde.

01.99 Jos Ansoms (CD&V): C'est le talon d'Achille de ce projet. La Flandre paiera trois fois. En vertu de cette clé de répartition, la Flandre paie trop puisqu'elle débourse aussi dans le cadre du

Ten eerste, volgens de 60/40-verdeling betalen we te veel. Ten tweede, we betalen ook voor de nationale projecten, zoals de couponnetjestrein van Brussel naar Luxemburg. Ten slotte, mogen we ook nog prefinancieren en cofinancieren. Artikel 6 bepaalt echter dat de verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd. Daaruit kan ik besluiten dat, indien u de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven vervroegd wil aanleggen, u volgens de tabel over enkele honderden miljoenen frank beschikt. De tweede spoortoegang kost echter 29 miljard frank en kan dus pas worden aangelegd als de rest bovenop uit de Vlaamse begroting wordt bijgepast. Moet ik het zo begrijpen? En dat is een overwinning voor Vlaanderen?

01.100 Ludo Van Campenhout (VLD): Collega's, ik heb gezegd dat we de 60/40-verdeling betreuen. Ik heb ook in de bevoegde commissie gezegd dat we met de cofinanciering dezelfde infrastructuur tweemaal betalen. Om u – en niet mezelf – gerust te stellen heb ik echter aan de minister gevraagd dat de cofinanciering buiten de klassieke verdeelsleutel zou vallen. Ik heb er alle vertrouwen in dat mevrouw de minister in haar repliek u – en misschien ook mij – die geruststelling zal geven.

Collega's, wat betreuen wij nog? De vertegenwoordiging van de gewesten. Er is inderdaad co- en prefinanciering, maar er is jammer genoeg geen rechtstreekse vertegenwoordiging van de gewesten in de beheersorganen. Dit vind ik een gemiste kans, niet zozeer vanuit communautair standpunt, maar vanuit het standpunt van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het leeuwenandeel van de mobiliteit is immers weg: de binnenvaart en de havens. Dit vormt bijna 90% van het goederenvervoer. Het zijn gewestelijke bevoegdheden. Alleen het spoor blijft een federale bevoegdheid. De niet-vertegenwoordiging van de gewesten is volgens ons een gemiste kans, vooral met het oog op een duurzame mobiliteit.

Er gaat veel aandacht naar de investeringen, maar aan de structurele exploitatietekorten wordt voorlopig te weinig aandacht besteed. De wet gaat ook voorbij aan de evolutie van de Europese regelgeving, waarbij een afzonderlijke netprovider, los van mogelijke exploitanten, wordt verplicht.

Collega's, gisteren werd in de commissie voor de Infrastructuur de minister nog geïnterpelleerd omdat dit wetsontwerp geen extra instrumenten biedt voor extra financiële controle, bijvoorbeeld in het ABX-dossier. Voor ABX verricht de NMBS aankopen voor enkele tientallen miljarden frank. ABX is een conglomeraat dat intussen een omzet heeft die meer dan het dubbele bedraagt van deze van de NMBS zelf. In ABX wordt geïnvesteerd, daar worden verliezen gedekt en waarborgen gesteld die zeer omvangrijk zijn. Wij menen dat hierop in de toekomst meer controlemogelijkheden moeten komen. Mevrouw de minister, we moeten kunnen nagaan of er bij ABX al dan niet sprake is van een oneigenlijke afwending van de middelen die bestemd zijn voor de openbare dienst.

Collega's, in dit wetsontwerp zitten vooral ook belangrijke verbeteringen. Dit wetsontwerp zal leiden tot meer transparantie, tot meer objectiviteit, tot meer onafhankelijkheid. In het ontwerp worden belangrijke principes van corporate governance geïntroduceerd. Zo is

projet des trains à destination de Luxembourg qu' empruntent les actionnaires belges qui vont y percevoir leurs dividendes. Enfin, la Flandre a le triste privilège de pouvoir participer au cofinancement et au préfinancement. Et vous trouvez que c'est un point positif?

01.100 Ludo Van Campenhout (VLD): Nous déplorons la règle des 60/40, et le cofinancement implique que nous paierons deux fois la même infrastructure. J'espère que la ministre nous confirmera tout à l'heure que ce cofinancement n'est pas compris dans l'enveloppe budgétaire.

Les Régions ne sont pas représentées dans les organes de gestion, ce qui est regrettable dans le contexte de la politique suivie en matière de mobilité. Car cette politique est en grande partie tributaire des Régions.

Par ailleurs, le gouvernement prête trop peu attention aux coûts d'exploitation structurels. Il n'évoque pas non plus un contrôle indépendant, portant entre autres sur les activités commerciales du conglomérat ABX.

Le présent projet comporte aussi des éléments positifs: il y aura une plus grande transparence, une plus grande objectivité et une plus grande autonomie. En scindant le conseil d'administration et le comité directeur, le gouvernement jette sur les fonds baptismaux la *corporate governance*. La comptabilité sera transparente et on prévoira une comptabilité séparée pour les projets d'investissements. Un comité d'audit sera créé. De plus, l'Etat pourra intervenir en tant qu'actionnaire quand des erreurs de gestion seront commises. Autre élément important: le

er de scheiding tussen de raad van bestuur en het directiecomité. Daardoor is er minder kans op belangenvermenging. Er is vooral ook meer transparantie in de boekhouding. We gaan naar een volwaardige analytische boekhouding, met aparte resultaatrekeningen voor de filialen. Er komt een aparte boekhouding voor de investeringsprojecten. Samen met de oprichting van het auditcomité moet dit bijkomende financiële controlemogelijkheden bieden. De overheid zal – als enige aandeelhouder – kunnen ingrijpen wanneer het management niet ten volle de belangen van de overheid dient.

Voor onze fractie is het belangrijkste punt in dit wetsontwerp het nieuwe proces om tot een nieuw beheerscontract te komen. Ik herhaal, de discussie over dit wetsontwerp is vooral van formalistische aard. Wij menen dat de onderhandelingen over een nieuw beheerscontract fundamenteeler zullen blijken om de belangen van de gebruikers van de NMBS te dienen. Wij zien dus vooral uit naar het dringend nodige debat over het nieuwe beheerscontract. Wij vinden dat het de verdienste is van de huidige regering dat een jarenlang durende inertie inzake de NMBS doorbroken wordt. Wij weten ook wel dat dit wetsontwerp niet perfect is, maar wij vinden dat het een belangrijke stap is om van de NMBS een transparante en dynamische onderneming te maken die haar eigen ambitieuze doelstellingen en deze van de overheid moet realiseren.

Zoals wij vorige week al zegden, zullen wij dit wetsvoorstel ongewijzigd en met enthousiasme goedkeuren.

01.101 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Van Campenhout, in uw conclusie zegt u dat de inertie inzake de NMBS eindelijk doorbroken wordt door dit wetsontwerp. Ik wil u een vraag stellen, specifiek over de investeringsmiddelen. Bent u het met mij eens dat deze regering binnen haar eigen legislatuur – dus in de vier jaar waarin zij waarschijnlijk deze verantwoordelijkheid zal dragen – slechts 3,7 miljard frank aan middelen meer geeft? Dit bedrag staat toch in schril contrast met de investeringen van de vorige regering? Tijdens de regeerperiode Dehaene I werd 17 miljard frank meer gegeven, en tijdens de periode Dehaene II – nochtans een budgettair moeilijke periode omdat we de Maastrichtnorm moesten halen – werd 33 miljard frank meer gegeven. De huidige regering heeft in de afgelopen twee jaar 480 miljard frank meerinkomsten geboekt dank zij de hoogconjunctuur, maar zij geeft welgeteld 3,7 miljard frank meer middelen. Noemt u dat het doorbreken van de inertie inzake de NMBS?

01.102 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, ik herhaal dat wij vinden dat door dit wetsontwerp in ieder geval op formeel vlak de inertie doorbroken wordt. *(Gelach)* Er zijn nu meer kansen om tot een dynamische onderneming te komen. Collega Ansoms, het debat over het investeringsplan hebben wij in de commissie gevoerd. Wij zullen het uitvoeren. Als u echt ten gronde wil debatteren, moet u zich wenden tot de minister, want ik ben maar een bescheiden Kamerlid.

01.103 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, il me semble que si l'on veut modifier le fonctionnement de notre société, il faut suivre un parcours de combattant, tellement les obstacles et l'inertie sont importants dans la volonté d'améliorer un outil et de le rendre plus

gouvernement a amorcé le mouvement qui devrait aboutir à un nouveau contrat de gestion, ce qui profitera aux usagers.

Nous attendons avec impatience le débat sur le nouveau contrat de gestion. Ce projet est peut-être imparfait, mais il permettra toutefois de rompre l'inertie actuelle. *(Applaudissements)*

01.101 Jos Ansoms (CD&V): Malgré les 480 milliards de recettes supplémentaires dont il dispose, ce gouvernement n'a investi que 3,7 milliards dans la SNCB. Sous les gouvernements Dehaene I et II, les investissements supplémentaires se chiffraient respectivement à 17 et à 33 milliards. Estimez-vous réellement que la maigre somme de 3,7 milliards soit de nature à mettre fin à l'inertie?

01.102 Ludo Van Campenhout (VLD): L'inertie est formellement rompue. Pour une discussion de fond, je vous renvoie à la ministre.

01.103 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Wie iets wil veranderen in onze maatschappij, moet voorwaar een hele hindernisloop doorspartelen. Ik

efficace, tout en le valorisant et en lui conservant sa place dans notre projet de société.

Même si la tâche est difficile, je suis contente que l'on débattenne aujourd'hui de la réforme de la loi de 1991. Comme je l'ai dit en commission, cela fait dix ans que la SNCB est devenue une entreprise autonome de service public. Il est temps à présent de procéder à une évaluation et de modifier ce qui doit l'être. Il faut lui accorder de meilleurs outils et accroître ses possibilités.

Je regrette toutes les incertitudes qui pèsent aujourd'hui sur le débat. Cette situation n'est pas la meilleure pour la société nationale de chemins de fer qui est une entreprise à part entière depuis la loi de 1991. L'incertitude est néfaste pour la dynamique de l'entreprise, ainsi que pour les travailleurs. Pour améliorer les résultats économiques, il faut développer la confiance.

Les orateurs qui m'ont précédée ont dit que "tout est dans tout" et ils ont raison. Il est question ici de la relation entre l'Etat et la SNCB. Mais l'Etat a, dans ce cas-ci, une double casquette puisque, d'une part, il est actionnaire de la SNCB à raison de 98% - il est donc responsable vis-à-vis des citoyens de l'affectation des moyens qui lui sont attribués - et, d'autre part, il exerce une tutelle sur l'entreprise puisqu'il lui a confié une mission de service public. A ce titre, l'Etat doit vérifier si le contrat passé avec la SNCB est bien respecté.

Le processus a été lancé dès 1999. Une grande inquiétude régnait alors au sein de la commission de l'Infrastructure. Au bout de six mois, elle a déposé une proposition de résolution et a chargé la Cour des comptes d'effectuer une enquête sur les activités de la société nationale des chemins de fer.

La commission jointe des Finances et de l'Infrastructure a examiné l'audit remis par la Cour des comptes. Tout le monde a admis que cette enquête avait été réalisée de manière sérieuse et objective et que le rapport constituait une bonne base de travail pour réformer la société.

Une série de recommandations ont été faites. Le projet de loi dont nous discutons maintenant est en quelque sorte le reflet des recommandations pointées par la Cour des comptes.

Le changement des structures de la SNCB était nécessaire pour accorder un meilleur service universel, pour avoir une plus grande lisibilité dans les flux pour l'affectation des fonds, mais aussi pour mieux identifier le fonctionnement de chaque organe de décision: comité de direction, conseil d'administration, comité stratégique, comité d'orientation.

Et on ne dira jamais assez que ce projet de loi est et reste un compromis et que, évidemment, la place des syndicats dans le comité stratégique n'était peut-être pas la solution idéale pour parvenir à un consensus dans le cadre d'un plan de réforme d'une société.

Néanmoins, je voudrais vous faire remarquer que, traditionnellement, ce ne sont pas nécessairement les réformes de structures qui occupent le débat au parlement, mais bien plus le plan d'investissement. C'est là que les milliards se trouvent et c'est là aussi

ben tevreden dat de herziening van de wet van 1991 eindelijk haar beslag krijgt.

Na tien jaar was het tijd voor een evaluatie. Ik betreur de onzekerheid die in dit debat heerst, en die gevolgen heeft voor de werknemers van het bedrijf. De staat draagt in deze twee petjes: hij controleert 98% van de aandelen van de NMBS en is tegelijk toezichhoudende overheid, daar de staat de NMBS met een opdracht belast heeft die enkel de spoorwegmaatschappij kan vervullen.

Het proces werd in 1999 op gang gebracht, toen de commissie voor de Infrastructuur het Rekenhof een onderzoek vroeg naar de toestand van de NMBS. Een verandering van de structuren van de spoorwegmaatschappij was nodig teneinde de rol van elk beheersorgaan van de NMBS beter af te bakenen en de vakbonden goed te situeren binnen het bedrijf.

Het Parlement is niet te kort geschoten. Het is geen gemakkelijk onderwerp, omdat er uiteraard een link is met de gewestelijke bevoegdheden. Er diende op harmonieuze wijze samengewerkt te worden, onder meer op het stuk van de gewestplannen.

Het samenwerkingsakkoord is in dat opzicht duidelijk een teken van maturiteit van onze instellingen: de drie regeringen hebben eenzelfde tekst ondertekend.

De NMBS is geen geregionaliseerde onderneming, zij blijft ondeelbaar en beheert haar infrastructuur, haar exploitatie en haar ontwikkeling.

De NMBS zou de intermodaliteit moeten afstemmen op het beleid van de diverse gewestelijke vervoersmaatschappijen zoals De Lijn of de TEC.

que naissent les tensions, suscitant les débats.

Cette fois, comme les autres, le parlement n'a pas démerité de l'intérêt qu'il porte à la part investie par l'Etat dans le rail. Nous en avons longuement débattu ici, en juillet 2001. Aujourd'hui, le débat sur la réforme des structures peut être lié à celui relatif aux accords de coopération entre l'Etat fédéral et les trois régions: la Région bruxelloise, la Région wallonne et la Région de la Flandre, parce que tout simplement, le plan d'investissement qui est consacré au rail est en interaction avec des compétences de type régional.

Je cite un exemple qui revient régulièrement: le plan d'aménagement du territoire. Il est normal que les régions soient au courant du plan d'investissement de la SNCB afin d'examiner l'adéquation possible avec le plan d'aménagement de leur propre territoire.

L'accord de coopération, bientôt soumis à discussion, est pour moi le symbole et le signe d'une maturité de nos institutions, maturité au niveau fédéral puisque, s'agissant d'une compétence fédérale, l'existence d'une interaction est acceptée et reconnue; l'autonomie des régions est reconnue pour les compétences qui leur sont propres. Ainsi, l'accord de coopération est une étape supplémentaire dans la maturation de notre Etat fédéral.

Les trois gouvernements se sont engagés sur cet accord de coopération et sur ce plan d'investissement. Ils ont signé un même texte à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie. Je ne vois pas très bien comment, dans un accord international, si deux gouvernements se mettent d'accord, on pourrait en changer le texte, puisqu'on changerait aussi l'esprit de ce texte.

A mes yeux, la SNCB n'est pas une entreprise régionalisée. Le texte qui nous est soumis confirme bien son unicité. Elle est bien une et une seule entreprise. Elle gère son infrastructure, son exploitation, son développement.

Le projet de loi qui est sur la table devrait permettre à la SNCB de se donner un véritable plan stratégique pour demain, devrait améliorer ses organes de gestion et de direction, intégrer les questions d'intermodalité et de complémentarité de moyens que les régions mettent sur la table, à savoir la mobilité, les transports par bus par rapport au transport par rail.

Il conviendra de trouver un lieu de discussion pour évoquer tous les problèmes qui peuvent se poser aux citoyens qui empruntent la ligne De Lijn, TEC ou STIB et, dans la continuité, utilisent le rail. En tant qu'autorité publique, nous avons le devoir de tout mettre en œuvre pour que le citoyen soit, lui aussi, considéré comme une unité. Et la création de ce comité d'orientation, où les usagers pourront rencontrer les responsables des différentes sociétés de transport, montre bien que nous sommes déjà entrés dans une nouvelle phase de l'organisation fédérale, en liaison avec les régions.

Je n'insisterai pas sur l'aspect ABX, mis en évidence dans le cadre du débat en commission. La Cour des comptes, dans les conclusions de son audit sur la situation d'ABX a mis en avant la problématique de la comptabilité et de la lisibilité des flux. Je crois que ce projet de loi, en imposant une meilleure lisibilité comptable, permettra à la SNCB de

Het oriënteringscomité is een discussieforum dat aantoon dat wij een nieuwe fase in de ontwikkeling van onze federale structuur hebben bereikt.

Wij moeten erop toezien dat de burger bij een en ander wordt betrokken. Dank zij voorliggend ontwerp is een serene nieuwe start mogelijk.

mieux maîtriser les investissements réalisés dans le cadre des plans d'investissement, mais aussi un meilleur investissement de l'entreprise dans ses différentes filiales.

Je souhaite qu'avec l'adoption de ce projet de loi, l'ensemble des acteurs de la SNCB puissent faire redémarrer les activités de l'entreprise en toute sérénité et développer un véritable plan d'avenir pour les dix années qui vont venir.

01.104 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, als we één les hebben mogen trekken uit de stakingen van de afgelopen week, dan is het wel het belang dat het spoor vandaag heeft in onze samenleving. Pas als wij een aantal dagen de treinen moeten ontberen, zien wij welke gigantische files er ontstaan. Vandaar het grote belang van het spoor vandaag en in de toekomst. Ik zal mij beperken tot het ontwerp dat vandaag aan de orde is en niet ingaan op de hele context. In de komende maanden zullen wij ongetwijfeld nog voldoende ruimte hebben om hierover te discussiëren.

Namens de SP.A-fractie wil ik meedelen dat wij blijven geloven in een performant overheidsbedrijf voor de toekomst. Bij een aantal buitenlandse voorbeelden die wij kennen waar er verschillende operatoren zijn of waar de exploitatie en het beheer van het netwerk volledig gescheiden zijn, verloopt niet alles even gelukkig. Wij weten allemaal wat er in Groot-Brittannië is gebeurd. Ook in andere landen heeft een verregaande opsplitsing van de bedrijven niet altijd geleid tot een betere dienstverlening, een betere prijszetting of een betere service aan de klanten.

Toch moeten er een aantal belangrijke voorwaarden worden vervuld om de toekomst een plaats te geven in het spoorlandschap. Ten eerste, zal het overheidsbedrijf kostenefficiënt moeten werken. Ten tweede, zal het vooral dynamisch moeten kunnen inspelen op de vervoermarkt van de toekomst. Vooral op basis van deze criteria zullen wij het voorliggende wetsontwerp toetsen. De voornaamste vraag blijft of dit ontwerp ertoe zal bijdragen om het aanbod van de treinen aantrekkelijker te maken en zoveel mogelijk nieuwe reizigers aan te trekken. Wij menen dat bepaalde punten een stap in de goede richting betekenen maar met andere punten moeten wij opletten en gunnen wij u voorlopig het voordeel van de twijfel. Wij moeten erover waken dat deze punten niet gaan leiden tot een patstelling in plaats van tot een vlottere besluitvorming.

De verhoging van de financiële transparantie van het bedrijf lijkt ons in elk geval zeer positief. Niemand kan betwisten dat daar absoluut nood aan was. De NMBS zal in een steeds agressievere vervoermarkt mee moeten spelen wat een groot dynamisme zal vereisen. Eigenlijk valt dat buiten de aspecten van deze wet maar in de toekomst zullen wij daarmee zeker rekening moeten houden.

Positief vinden wij ook dat de Gewesten betrokken worden bij de besluitvorming. Dat is niet het geval uit principe, omdat wij vinden dat de Gewesten in de structuur thuishoren of omdat wij vinden dat zij per se stemrecht in de raad van bestuur moeten hebben. Ons enige doel is een goede onderlinge afstemming van de verschillende vormen van het openbaar vervoer in België. De tram en de bus behoren tot de bevoegdheid van de Gewesten en wij willen dat dit aanbod wordt

01.104 Daan Schalck (SP.A): Les grèves du rail de la semaine dernière ont mis en évidence l'importance du rail. Les exemples étrangers et notamment celui de la Grande-Bretagne montrent clairement que la formule des exploitants indépendants ou la scission entre l'exploitation et l'infrastructure ne sont pas la panacée. Le pouvoir public a toujours un rôle à jouer.

L'entreprise publique devra avant tout être financièrement efficace et répondre aux besoins futurs en matière de transports. La question est de savoir si ce projet de loi influera sur l'offre et sur le nombre de voyageurs. Il faut saluer la plus grande transparence financière. La concurrence croissante requerra une entreprise plus dynamique. Compte tenu de l'objectif d'améliorer la coordination entre les différents moyens de transport, nous nous réjouissons de la participation des Régions au processus décisionnel.

L'autonomie accrue quant à la désignation des dirigeants est positive. En tant qu'actionnaire principal, les pouvoirs publics doivent pouvoir prendre leurs responsabilités au sein du conseil d'administration.

Nous espérons que la double signature qui sera dorénavant requise n'entraînera pas de retards dans la prise de décisions.

L'intérêt des voyageurs est prioritaire. Nous avons déposé une proposition de loi qui tend à fixer les normes de base du service légal minimum.

afgestemd op de trein. Daarom moeten de Gewesten bij de gesprekken worden betrokken en niet zozeer omdat ze per se stemrecht moeten krijgen. Zij moeten echter wel bijdragen voor een betere dienstverlening aan de bevolking. Dat moet het einddoel blijven.

Ook de grotere autonomie van de regering bij het aanduiden van de bestuurders vinden wij positief. Het is nu eenmaal zo dat de overheid de grootste en bijna enige aandeelhouder is. Wij menen dan ook dat de overheid daar greep op moet hebben. Het mag niet zo zijn dat een raad van bestuur op den duur verwordt tot een klein clubje van ons kent ons. De overheid moet als voornaamste aandeelhouder haar verantwoordelijkheid kunnen en mogen nemen. Wij beschouwen dit dus als een positief punt.

Toch denken wij dat er nog een aantal problemen zouden kunnen ontstaan, hoewel wij hopen van niet. Er zal in elk geval voldoende goodwill moeten zijn. Zo mag bijvoorbeeld de dubbele handtekening van de gedelegeerd bestuurder en de directeur-generaal die in de toekomst vereist zal zijn, niet leiden tot immobilisme. Wij hopen dat er voldoende samenwerking zal zijn en dat de dubbele handtekening de zaken niet veeleer zal vertragen dan versnellen.

Het belangrijkste lijkt ons nu dat wij dit blad over de structuren van de NMBS zo snel mogelijk omdraaien en terug overgaan tot de orde van de dag. Het beheerscontract zal moeten worden besproken. Wij moeten ons nu allen samen afvragen wat wij de reiziger in de toekomst te bieden hebben. Dat is wat men van ons verlangt: niet dat wij bezig zijn met structuren, met de raad van bestuur, met het herschikken van bevoegdheden, maar dat wij in de toekomst een antwoord bieden op wat wij de reiziger te bieden hebben. U weet dat wij een wetsvoorstel hebben ingediend om ook op het spoor de basismobiliteit bij wet vast te leggen. Ongetwijfeld kan er veel discussie bestaan over de normen, maar wij blijven ervan overtuigd dat het goed zou zijn om ook die normen bij wet gedeeltelijk vast te leggen.

Men heeft net een aantal citaten van mij uit een vorige discussie aangehaald, waarin ik de 60/40-verhouding in vraag heb gesteld. Ik blijf dat ook vandaag doen voor de toekomst. Ik heb de 60/40-verhouding al veel horen aanvallen door collega's uit de oppositie, echter zonder dat daar een volwaardig alternatief inzake de te aanvaarden normen werd aangedragen. Wat zijn normen voor welke investeringen? Ik heb nog van weinig collega's een uitgeschreven tekst gezien inzake de behoeften. Met ons wetsvoorstel doen wij daar een poging toe. In alle duidelijkheid, als wij de behoeften zouden vastleggen, blijft de Waalse reiziger mij even veel waard als de Vlaamse reiziger. Ik heb dat reeds gekoppeld aan het in vraag stellen van de 60/40-verhouding. Ik maak er geen welles-nietesspelletje van zoals ik hier al dikwijls heb gezien om de Vlaams/Waalse tegenstellingen ten top te drijven, zonder dat de behoeften juist zijn omschreven. Wij gaan die niet omschrijven op een heel korte termijn. Ik nodig iedereen uit om daar een goede bijdrage aan te leveren, om de behoeften van beide landsgedeelten echt te bepalen en te stoppen met redeneren in slogantaal over de 60/40-verhouding en mee te werken aan normen. Die uitnodiging richt ik zowel aan collega's langs Vlaamse kant die de slogantaal niet overstijgen als aan Waalse kant die daaraan vasthouden. Wij nodigen u uit om de komende jaren te

La clé de répartition 60/40 a été critiquée à plusieurs reprises par l'opposition qui ne propose toutefois pas de solution de rechange. En ce qui me concerne, le voyageur wallon vaut le voyageur flamand et la politique future doit être étayée par une étude des besoins.

discussiëren over de echte behoeften van de reizigers.

01.105 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik kan mij voorstellen dat de heer Schalck het nu moeilijk heeft om uit het verhaal over de 60/40-verhouding te geraken, vermits zijn collega's in het Vlaams Parlement er een heel andere redenering op na houden. U zegt nooit een uitgeschreven tekst van iemand uit de oppositie te hebben gezien met daarin een behoefteplanning of een formulering van de criteria voor investeringsbehoeften. Zelfs al zouden wij dat uitschrijven, dan wordt er gewoon niet over gediscussieerd. Dat is de stelling van PS en Ecolo: de 60/40-verhouding is er; over de verdeelsleutel wordt niet gediscussieerd. Dat is dus verloren moeite. Verder lees ik dat men in het Vlaams Parlement toch al een poging heeft gedaan om een langetermijnplanning voor spoorinvesteringen te omschrijven. Ook uw collega Voorhamme was erbij betrokken. Men heeft het erover om op basis van een strategisch plan, waarin de exploitatiebehoeften en de infrastructuurinvesteringen op elkaar zijn afgestemd en waarin de prioriteiten op een objectieve manier kunnen vastgesteld worden, te handelen. Dat is een vrij algemene omschrijving die men concreet zou kunnen toetsen. Bovendien heeft men steeds gesteld dat het goederenvervoer uit de verdeelsleutel zou moeten worden gehaald. Dat vraagt Vlaanderen ook. Dan heb je al wel een aantal criteria waardoor er geen sprake meer is van holle slogans, noch van de oppositie noch van de SP.A op het Vlaamse niveau. Ik roep u en de Vlaamse partijen op hier daadwerkelijk werk van te maken, af te stappen van de 60/40-verdeelsleutel en de objectieve criteria te toetsen aan de werkelijke behoeften. Dat lijkt mij mogelijk.

01.106 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer Schalck, u hebt scherpe verwijten gericht tot degenen die slogans hanteren en de slogans niet voorbijgaan. U richt echter in de eerste plaats verwijten tot mensen uit uw eigen partij. Ik geef het voorbeeld van de heer Voorhamme. Mijnheer Schalck, u weet dat deze materie mij minder bekend is, aangezien ik geen lid ben van de commissie, maar ik heb wel de tekst in het Vlaams Parlement opgevraagd. Op 20 juni 2001 tijdens het debat over de resolutie die door de heren Voorhamme, Denys, Malcorps en Bex, mensen van de meerderheid, werd ingediend, heeft de heer Voorhamme zeer scherp uitgehaald naar wat hier op tafel ligt. Ik citeer: "Het zou voor Vlaanderen bijzonder nadelig zijn om het huidige investeringsprogramma goed te keuren. Het zou bijzonder nadelig zijn omdat er in het programma geen enkele mogelijkheid zit om te komen tot een objectieve behoefteanalyse inzake de spoorweginvesteringen". Hij zegt dat er op basis van wat hier voorligt geen federale behoefteanalyse mogelijk is. Mijnheer Schalck, u verwijt de Vlamingen dat ze geen behoefteanalyse geven, maar de heer Voorhamme zegt dat er geen federale behoefteanalyse mogelijk is op basis van dit programma. Zoals u weet is dat altijd in het nadeel van Vlaanderen omdat in dit investeringsprogramma nog steeds een 60/40-verdeelsleutel wordt gehanteerd. Wij hebben daartegen reeds meermaals geprotesteerd. Dat is de realiteit. Het is niet het Vlaams Blok, maar uw eigen partij, en de heer Voorhamme, die u 100% tegensprekt. U kunt onmogelijk van hem zeggen dat hij in slogans spreekt. Dat is iemand die het dossier zeker kent.

01.107 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de kritiek niet van de heer Schalck dat er geen alternatieven zouden zijn. Ik ga akkoord met zijn wetsvoorstel over mobiliteitsbehoeften en het

01.105 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Schalck se démène pour se sortir de la discussion sur la répartition 60/40. Il affirme n'avoir encore jamais vu le texte d'une analyse des besoins qui aurait été rédigé par un de ses collègues flamands. C'est bien simple, les francophones rendent d'avance impossible toute discussion sur ce sujet: pour eux, cette clé de répartition est bétonnée!

Le Parlement flamand a déjà tenté de mener une discussion qui soit fondée sur une évaluation objective des besoins. Une résolution a même été adoptée, même par des membres du groupe socialiste du Parlement flamand.

01.106 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ce sont surtout les membres du SP.A qui ont le sens du slogan. Je fais allusion à votre collègue du SP.A, M. Voorhamme. Il estime que la clé de répartition 60/40 est défavorable à la Flandre et qu'elle est de surcroît interprétée au détriment des Flamands. Ce n'est pas le Vlaams Blok qui le dit mais le SP.A.

01.107 Jos Ansoms (CD&V): Chacun demande que la répartition s'opère sur la base de

vastleggen van de regels. Iedereen in Vlaanderen vraagt echter dat de verdeling op basis van objectieve criteria gebeurt. Men kan bijvoorbeeld het aantal reizigers als een criterium nemen. 45% van de reizigers stappen op in Vlaanderen, 29% in Wallonië. Men kan het aantal afgelegde kilometers nemen. 56% reizigerskilometers worden in Vlaanderen geproduceerd, 36% in Wallonië. Men kan zelfs de reizigersinkomsten nemen – de afstanden in Wallonië zijn groter – 37% in Wallonië, 53% in Vlaanderen. Er zijn dus redenen genoeg om objectieve criteria te hanteren om inzake het personenvervoer af te stappen van een 60/40-verdeelsleutel.

Het belangrijkste wat in de resolutie van onder meer de heer Voorhamme en van uw partij staat, is dat de spoorprojecten in de drie grote zeehavens uit de verdeelsleutel moeten worden gehaald. Dat was de inzet. Uit het samenwerkingsakkoord werden echter slechts twee projecten gehaald, namelijk de couponnetjestrein van Brussel naar Luxemburg en de verbinding met Zaventem. Dat zijn de zogenaamd nationale projecten. Het Vlaams Parlement heeft op voorstel van uw fractie gevraagd om de spoorprojecten in de zeehavens uit de verdeelsleutel te halen. Ik zie geen reden voor uw verwijt.

01.108 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer Schalck, ik heb u reeds meermaals de 60/40-verdeelsleutel horen aanvallen. Spreekt u dat tegen of niet?

01.109 Isabelle Durant, ministre: En ce qui concerne cette fameuse clé 60/40, je voudrais souligner la correction du collègue Schalck qui affirme qu'il n'existe pas à l'heure actuelle d'instruments permettant de travailler réellement selon les besoins spécifiques, à la fois des voyageurs et des marchandises dans notre région. Dès lors, effectivement, la clé 60/40 n'est peut-être pas le meilleur système, mais il est le moins mauvais à ce stade –ci.

Par contre, je voudrais souligner qu'une étude de mobilité est prévue. Un plan décennal, comme par le passé, est toujours évalué à mi-parcours, en fonction de ce qui a pu être réalisé et des éventuels retards. Cette étude devra nous permettre éventuellement d'ajuster certains éléments en fonction de besoins objectifs.

Je soutiens donc le fait que la clé 60/40 est une manière de répondre aux problèmes en attendant de pouvoir disposer d'une étude de mobilité. Je remercie donc le collègue Schalck.

01.110 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, er bestaat helemaal geen tegenspraak tussen de verklaring van de heer Voorhamme in het Vlaams Parlement en wat ik daarnet zei.

Ik ben het ermee eens dat er normen moet worden uitgewerkt. Mijn wetsvoorstel terzake werd gisteren trouwens voor het eerst op de agenda geplaatst van de commissie voor de Infrastructuur.

Ik nodig de collega's uit om daarover open te discussiëren en de eigenheden zowel als de eventuele problemen aan beide kanten van de taalgrens niet uit het oog te verliezen.

critères objectifs tels que le nombre de passagers, les distances etc. Ces critères peuvent contribuer à rompre la clé de répartition 60/40. Néanmoins, c'est précisément le SP.A qui a approuvé les investissements dans les ports maritimes en échange de l'investissement à Zaventem et du «train des rentiers» vers Luxembourg.

01.108 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): M. Schalck dément-il s'être opposé à la clé 60/40, à plusieurs reprises, par le passé?

01.109 Minister Isabelle Durant: De 60/40-verdeelsleutel is nog de minst slechte regeling. Er zal een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd. Aan de hand van de conclusies van die studie zullen we een aantal aanpassingen kunnen aanbrengen in het licht van de vooropgestelde doelstellingen. Ik dank wat dat betreft collega Schalck voor zijn correctie.

01.110 Daan Schalck (SP.A): Mes déclarations ne sont pas en contradiction avec celles de M. Voorhamme. Des normes doivent être établies. Ma proposition de loi sera bientôt discutée en commission. Un débat doit pouvoir être organisé à ce sujet. En attendant, nous devons respecter la clef de répartition actuelle et procéder à une étude des besoins qui permettra de définir un

Dergelijke realisaties kunnen evenwel niet op korte termijn plaatsvinden. Vandaar dat ik er geen probleem in zie om voorlopig nog een verdeelsleutel te hanteren die overigens al zeer lang bestaat, mijnheer Ansoms, en waarmee u in het verleden, toen u tot de meerderheid behoorde, ook lang hebt moeten leven, al dan niet tot uw ongenoegen.

Ik beweer geenszins dat wij ons voor eeuwig aan die criteria moeten vastpinnen. Trouwens, ik ben er ook niet gelukkig mee. Wat ik bedoel is dat wij er alle belang bij hebben om te discussiëren over de criteria en om, aan beide kanten van de taalgrens, de slogans los te laten. Bovendien richtte ik mijn verzoek niet uitsluitend tot de Vlaamse kant van de taalgrens, maar blijkbaar voelt men zich nog snel aangesproken aan die kant.

Ook ik ben duidelijk van mening dat de 60/40-verhouding in de toekomst opnieuw in vraag moet worden gesteld, maar ik herhaal dat er inmiddels zo snel mogelijk normen moeten worden gecreëerd. (...)

Mijnheer Van den Eynde, misschien kan het voorstel van uw collega opnieuw uit de schuif worden gehaald, om alle treinen in Brussel te doen stoppen. Over onzinnige voorstellen gesproken! Het is ook niet toevallig dat uw Antwerpse collega vandaag niet op het spreekgestoelte verschijnt; misschien had men hem moeten uitnodigen voor de uitzending De Zevende Dag. (...)

01.111 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, en cette année 2001, nous fêtons à la fois les 75 ans de la SNCB et les 10 ans de la loi de mars 1991 relative aux entreprises publique autonomes. Ce 75^{ième} anniversaire est célébré, ou plutôt aurait dû l'être, avec faste par les dirigeants de l'entreprise ferroviaire, alors que pour ses dix ans, la loi 1991 reçoit en cadeau un projet de loi de réforme. Nous osons en effet parler de cadeau, tant nous constatons depuis quelques années, les effets pervers de cette loi telle qu'elle a été appliquée par le management de la SNCB.

Au nom de l'autonomie de gestion, qui n'a d'autres buts en théorie que d'éviter l'immixtion des pouvoirs publics dans la gestion quotidienne de l'entreprise, l'Etat n'a pas pu ou osé faire prévaloir ses intérêts d'actionnaire en liaison avec les politiques de mobilité et de transport qu'il avait pourtant définies. Il en résulte aujourd'hui une entreprise dont le chiffre d'affaires principal provient du transport de colis par les camions d'ABX, alors que le transport de marchandises est délaissé à un niveau non compétitif. Que devient le transport de passagers dans ce grand ensemble? D'un côté une clientèle choyée sur les lignes internationales qui voyagent à grande vitesse dans des voitures de grand confort, et de l'autre, des usagers captifs qui, chaque jour, doivent supporter de se rendre sur leur lieu de travail dans du matériel roulant d'un autre âge, le plus souvent debout et, en règle générale, à la merci d'un retard qui leur fait régulièrement rater une correspondance.

Monsieur le président, ce projet de loi fournit donc une réponse globalement satisfaisante aux problèmes de structure qui sont apparus: renforcement de l'utilisation des fonds publics, véritable transparence de gestion, rapprochement entre les organes de direction et les pouvoirs publics. Une des réformes contenue aussi

nouveau cadre normatif.
(Applaudissements)

01.111 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Wij vieren niet alleen de 75^{ste} verjaardag van de NMBS maar ook het tienjarig bestaan van de wet betreffende de autonome overheidsbedrijven.

Bij wijze van verjaardagscadeau na tien jaar werking van de wet van 1991 is er nu dit wetsontwerp. In naam van de beheersautonomie heeft de staat zijn belangen als aandeelhouder niet vermogen te of durven doen gelden, in het verlengde van het uitgestippelde mobiliteits- en vervoersbeleid.

Het bedrijf haalt het grootste deel van zijn omzet thans uit het pakjesvervoer door de vrachtwagens van ABX. Het goederenvervoer is afgegleden naar een niveau waarop het niet meer kan concurreren.

De reizigers worden op de grote internationale lijnen vertroeteld, maar de gebonden cliënteel, de treinreiziger op het binnenlandse spoorwegnet, moet elke dag naar het werk pendelen in verouderd materieel, meestal zonder een

dans le projet de loi est la suppression pour la SNCB de la règle qui subordonnait la révocation d'un administrateur par le Roi à une autorisation des 2/3 du conseil d'administration. Cette exception au droit commun de la révocation des administrateurs avait depuis longtemps été supprimée pour d'autres entreprises publiques autonomes, telles que Belgacom et BIAC.

La règle de l'article 18 de la loi de 1991, malgré les louables intentions du législateur de l'époque, a eu, dans le cas de la SNCB, comme conséquence directe, de créer un système de complicité entre administrateurs afin de se protéger mutuellement par un système octroyant de fait l'impunité.

Alors qu'un conseil d'administration doit contrôler le bon usage de la délégation qu'il a consentie à son administrateur délégué, dans le schéma de l'article 18, la première préoccupation de l'administrateur délégué a été de s'assurer le soutien complice de ses collègues administrateurs. La longévité d'Etienne Schouppe, dans sa fonction d'administrateur délégué, constitue la preuve de la redoutable efficacité du mécanisme de cet article 18.

A ceux qui critiqueront cette réforme en affirmant que le seul but de cette mesure est de permettre des nominations politiques au gré des changements de majorité gouvernementale, je répondrai que Belgacom et BIAC apportent la preuve du contraire. Les enjeux économiques et sociaux que représentent ces entreprises publiques sont d'une telle importance que ce genre de petits jeux politiques ne peut être admis.

Dorénavant, les compétences personnelles de chaque administrateur auront fait l'objet d'une évaluation préalable permettant d'établir l'adéquation de celles-ci au mandat. L'ensemble des structures dirigeantes de la SNCB est donc remodelé dans le cadre de ce projet de loi. Saluons au passage la sagesse du gouvernement qui a su exploiter les conclusions de l'excellent rapport de la Cour des comptes de mai dernier qui avait mis en lumière les problèmes liés au fonctionnement des organes de gestion de la SNCB.

Dans cette nouvelle structure, six représentants des travailleurs siégeront dans le nouveau comité stratégique au lieu de deux au sein du conseil d'administration. Cette mesure ne ravit pas ces derniers qui l'ont fait savoir de manière disproportionnée. Selon certains observateurs, la grève tournante de la semaine dernière initiée par les deux syndicats évincés du conseil d'administration ne serait que l'exutoire de la frustration de ces deux futurs ex-administrateurs. La raison officielle de ces grèves serait l'inquiétude de voir l'endettement de la société à la suite du plan d'investissement menacer la survie de l'entreprise. Faut-il rappeler à MM. Damilot et Bovy que cet endettement a déjà été largement entamé aujourd'hui et a commencé à dérapier alors qu'ils sont toujours présents au sein de ce conseil d'administration. Faut-il aussi rappeler que lorsque le PS soutenait les lignes nouvelles dans la même enveloppe budgétaire que celle d'aujourd'hui, ils ne s'inquiétaient pas des effets sur la dette.

Ouvrons ici une parenthèse pour évoquer le rapprochement que certains voudraient faire entre la SNCB et la Sabena. Dans ce domaine comme dans d'autres, comparaison n'est pas raison. D'abord, l'Etat reste actionnaire à plus de 99% de la SNCB. Il n'y a

zitplaats te kunnen bemachtigen, en hopen dat het er qua vertragingen niet te bar uitziet.

Met dit wetsontwerp wordt een over het algemeen bevredigend antwoord geboden voor de structuurproblemen.

Een van de voorgestelde hervormingen behelst de schrapping van de regel waarbij de Koning een bestuurder enkel uit zijn ambt kan ontzetten mits een tweederde meerderheid binnen de raad van bestuur daarmee instemt. Andere autonome overheidsbedrijven, zoals Belgacom en BIAC, hebben die uitzondering op het gemeen recht allang afgeschaft.

De regel uit artikel 18 van de wet van 1991 heeft rechtstreeks tot gevolg gehad dat er een systeem van onderlinge verstandhouding onder bestuurders is gegroeid. Zo'n politieke spelletjes zijn niet langer aanvaardbaar in een overheidsbedrijf dat zo'n grote economische en sociale belangen vertegenwoordigt. Voortaan zullen de persoonlijke kwaliteiten van elke bestuurder vooraf worden beoordeeld.

In het kader van het wetsontwerp worden de leidinggevende structuren van de NMBS hervormd. Voortaan zullen zes vertegenwoordigers van de werknemers zitting hebben in het nieuw strategisch comité, een beslissing waarmee de uit de raad van bestuur geweerde vakbonden niet opgetogen zijn, zoals blijkt uit de recente stakingen. De officiële reden van die staking zou de vrees zijn dat de schuldenlast van de maatschappij, die ontstaan is naar aanleiding van het investeringsplan, haar voortbestaan bedreigt. Die schuldenlast is echter ontstaan toen de vakbonden nog deel uitmaakten van de raad van bestuur en terwijl de PS nog de indienstneming van nieuwe lijnen

pas de Suisses au conseil d'administration de la SNCB et ensuite la structure bilantaire des deux entreprises n'a rien de comparable. A la différence de la Sabena qui, conformément à la réglementation européenne, ne peut recevoir d'aide de l'Etat, la SNCB peut bénéficier et bénéficie de subsides de l'Etat pour certains investissements.

Redonnons dès lors à cette comparaison SNCB/Sabena sa juste valeur. Celle d'un efficace slogan du marketing syndical destiné aux militants de base.

Relevons aussi parmi les innovations introduites par ce projet, le rapport mensuel des comptes par secteur d'activité ainsi que le rapport de la trésorerie qui seront adressés au ministre de tutelle.

Gageons qu'un tel système de "reporting" permettra d'éviter la répétition des graves et coûteuses dérives qui portent, par exemple, le nom de GTS mais aujourd'hui, sous le feu de l'actualité, d'ABX. Cette dernière activité de transport par route de colis, ne l'oublions pas, a englouti ces dernières années quelque 25 milliards de francs en coûts d'acquisition, en pertes d'exploitation et en garanties financières. 25 milliards dont les voyageurs du réseau intérieur auraient tant apprécié les retombées.

Nous constatons, en outre, avec satisfaction qu'à la suite de l'adoption de cette loi, les statuts de la SNCB seront modifiés. Profitera-t-on de cette occasion pour redéfinir l'objet social dans un sens plus restrictif, ainsi que l'évoquait d'ailleurs la Cour des comptes dans son rapport de mai dernier? Il serait en tout cas dommage de rater une telle occasion.

Madame la ministre, nous souhaitons par ailleurs obtenir quelques précisions concernant la continuité de l'entreprise, en l'absence du renouvellement des six mandats d'administrateurs venus à échéance le 14 octobre dernier.

Plus globalement, quel sera à l'avenir le nouveau visage de la SNCB? Bien entendu, celui que lui donneront ses nouveaux dirigeants qui auront pour mission prioritaire de relever le défi lancé par le gouvernement d'augmenter de 50% le nombre de voyageurs et le tonnage transporté d'ici 2010. Une telle mission exige des personnes compétentes et dignes de confiance.

Enfin, c'est le moins qu'on puisse dire, le calendrier d'adoption de ce projet de loi a subi, ces derniers jours, quelques soubresauts. Certains ont voulu à tort y voir l'effet direct de la grève dite tournante, nouvelle technique qui remplace une grève générale par trois jours d'immobilisation du réseau, dont la nature purement politique n'avait échappé à personne. La raison de ce report tient à l'implication des régions dans la négociation du plan pluriannuel d'investissement, en parallèle avec la négociation de la réforme des structures de la SNCB. Pour reprendre le jargon ferroviaire, disons que pour assurer la correspondance régionale, le train fédéral a dû attendre en gare une semaine de plus.

En conclusion, la SNCB devra donc patienter encore un peu plus avant de profiter du cadeau que nous lui offrons pour son double anniversaire et qui la sortira d'une situation dans laquelle l'actionnaire est pratiquement devenu impuissant face à l'autonomie de gestion

binnen dezelfde begroting steunde. Wij onderstrepen tevens dat de situatie van de NMBS, zowel wat de overheidsaandeelhouder als de leidinggevende structuren of de balansstructuur betreft, geenszins vergelijkbaar is met die van Sabena.

Een van de belangrijke vernieuwingen is het "reporting"-systeem dat, via een aan de minister gericht maandelijks verslag over de rekeningen per activiteitssector en een verslag over de liquiditeiten, het mogelijk zou moeten maken dure ontsparingen zoals GTS en ABX te voorkomen. Tevens zullen de statuten van de NMBS worden gewijzigd, wat het mogelijk zou moeten maken het maatschappelijk doel in restrictievere zin te definiëren, zoals in het verslag van het Rekenhof wordt vermeld.

Wij zouden graag enige toelichtingen verkrijgen met betrekking tot de continuïteit van het bedrijf, gelet op de niet-hernieuwing van zes mandaten van bestuurder die op 14 oktober zijn verstreken.

Het zijn de nieuwe bestuurders van de NMBS die haar nieuwe gezicht vorm zullen geven. Zij zullen er in de eerste plaats moeten voor zorgen dat het aantal reizigers en het goederenvervoer met 50% toenemen.

Het tijdschema voor de goedkeuring van het ontwerp werd enigszins overhoop gehaald. De reden voor dat uitstel houdt verband met het betrekken van de Gewesten bij de onderhandelingen over het meerjarenplan voor de investeringen, die gelijklieden met de onderhandelingen over de hervormingen van de NMBS-structuren.

Kortom, de NMBS zal nog even geduld moeten oefenen vooraleer uit een situatie te geraken waarin

accordée par la loi de 1991. Les nouveaux organes de direction et d'avis devront donc assurer le nécessaire dynamisme de l'entreprise qui doit se préparer à une libéralisation progressive de son secteur d'activité.

de aandeelhouder zo goed als machteloos stond tegenover de door de wet van 1991 toegekende beheersautonomie.

Het bedrijf moet zich voorbereiden op een geleidelijke liberalisering van de sector waarin het actief is.
(Applaus bij de meerderheid)

01.112 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, notre ordre du jour d'aujourd'hui nous amenait à traiter prioritairement le projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991. Ce sera donc l'objet prioritaire de mon intervention.

01.112 Jean Depreter (PS): Voor ons zijn de doeltreffendheid van de NMBS en de kwaliteit van de openbare dienst wel degelijk prioriteiten.

Nous voulons tous une SNCB performante, un chemin de fer qui rend un service de qualité à la population. Dans cette mesure, le projet en discussion aujourd'hui apporte des améliorations tout à fait indispensables. Les progrès annoncés sont très importants en ce qui concerne la transparence des comptes, le renforcement des contrôles de gestion et l'efficacité en général.

Zo betekenen doorzichtige rekeningen en een versterkt toezicht op het beheer een echte vooruitgang waardoor een ambitieus mobiliteitsbeleid zal kunnen gevoerd worden. De rol van de staat en van de NMBS evenals het beslissingsproces worden beter omschreven. Bovendien is het voortaan onmogelijk om een ambt van bestuurder en een functie van directeur te cumuleren. En de beginselen van "corporate governance" worden in acht genomen.

Ce projet de loi s'inscrit bien dans le cadre d'une politique ambitieuse de développement de la mobilité. Le rôle de chacun est mieux défini, celui de l'Etat et celui de la SNCB. Les processus d'élaboration des décisions sont mieux définis: adoption du plan d'investissement, élaboration du contrat de gestion.

De bedrijfsstrategie moet echter coherenter worden. Ten slotte is het beginsel van de mede-ondertekening eveneens een verbetering wat de coherentie betreft. Toch betreuren wij dat de vakbondsorganisaties uit de raad van bestuur worden geweerd al is het nu zaak om voort te gaan met het nieuwe instrument dat het strategisch comité is en waarin de vakbonden vertegenwoordigd zijn. Op lange termijn zullen de raad van bestuur en het strategisch comité overigens als partners moeten samenwerken.

Certaines confusions existaient. Des remèdes sont apportés. Le cumul de la fonction d'administrateur et de celle de directeur est désormais impossible. Les principes de *corporate governance* sont, à juste titre, mis en œuvre même si différentes conceptions se heurtent à ce propos. Le cas de ABX, notamment, nous montre ce que sont les difficultés dans ce domaine. La stratégie d'entreprise doit, bien entendu, dégager une cohérence plus nette.

Autre amélioration également, le principe de la double signature. L'administrateur délégué et le directeur général doivent accorder leurs voix, ce qui est une bonne chose.

Pour nous, toutefois, un énorme regret du fait que les organisations syndicales ne siègent plus au conseil d'administration. Nous nous sommes déjà exprimés très fermement et à plusieurs reprises, à cette tribune, à ce propos. Nous ne referons pas l'histoire des prises de décisions au sein de la coalition gouvernementale.

Le projet de loi est maintenant sur la table. Nous devons progresser.

Nous accueillons un nouveau-né, le conseil stratégique. Il faut le faire vivre et si possible bien grandir. Les organisations syndicales y auront six représentants. C'est une présence importante, factice selon certains. On peut comprendre la frustration des organisations syndicales. Cependant, pour développer la SNCB, il faudra une énorme bonne volonté de tous les partenaires. A long terme, de toute façon, le conseil d'administration ne peut pas travailler contre le comité stratégique. Celui-ci aura donc une importance fondamentale. Dans l'ensemble, ce projet s'inspire largement des recommandations

Het ontwerp stoelt grotendeels op de aanbevelingen van het Rekenhof, en dat is voor ons een garantie.

Een blik op het organigram leert ons dat het om een zeer complexe structuur gaat. De

de la Cour des comptes. C'est déjà une garantie qui nous rassure.

Consultons l'organigramme: comité stratégique, comité d'orientation, conseil d'administration, comité d'audit, comité de direction, comité de nomination et de rémunération, six directions fonctionnelles, trois directions transversales. L'ensemble est complexe. Cependant, les modalités de fonctionnement sont bien établies et les objectifs bien définis. Ces organes de gestion permettent la transparence et l'efficacité que nous recherchons.

Bien que le plan d'investissement et l'accord de coopération ne fassent pas l'objet spécifiquement de la discussion, rappelons brièvement quelques faits - les socialistes ont valorisé leur point de vue -:

- l'enveloppe fédérale est très importante: 688 milliards;
 - garanties en matière de délivrance des permis de bâtir, ce qui est essentiel pour la sortie de Bruxelles vers le Sud;
 - respect de la clef 60/40 pour le plan d'investissement de douze ans.
- J'ai déjà eu l'occasion à de multiples reprises d'en discuter avec mes collègues du CVP notamment et d'autres collègues de l'opposition. Tant que nous n'avons pas de critères objectifs, il faut essayer de se débrouiller au mieux avec bon sens. Je pense d'ailleurs que le dialogue de tout à l'heure entre M. Schalck et la ministre situe bien les choses. Mais il n'y a rien de plus difficile que la recherche de critères. Une fois qu'ils sont fixés sur une base objective, il est relativement facile de les respecter, techniquement parlant. Par contre, il est très difficile de déterminer des critères sur lesquels tout monde s'accorde. Il faudra sans doute le faire un jour ou l'autre pour progresser un tant soit peu mais il s'agit d'un autre débat;
- accords satisfaisants à propos des mises à trois et quatre voies vers le Sud du pays.

Un autre problème que j'ai évoqué à plusieurs reprises avec les collègues de l'opposition est celui du préfinancement et du cofinancement, réflexion initiée d'ailleurs par les collègues néerlandophones. Mon groupe estime que la solution mise sur pied est équitable. L'enveloppe fédérale est vraiment importante. Au départ, il n'était pas question de préfinancement et de cofinancement. Personnellement j'ai eu plusieurs débats avec M. Ansoms à ce sujet. J'ai toujours trouvé que si les régions pouvaient d'une manière ou d'une autre anticiper ou ajouter, il fallait trouver une certaine logique sur un plan technique, ce qui a été fait. Bien qu'il soit dans l'opposition, j'ai, à plusieurs reprises, donné raison en cette matière à M. Ansoms. Je le répète, cette solution relève d'une certaine logique. Nous avons pris en compte le fait que la SNCB doit trouver 97 milliards sur les 688 de l'enveloppe fédérale. Est-ce effrayant? Nous ne le pensons pas. La SNCB dispose de beaucoup d'actifs qu'elle peut céder. Par ailleurs, ABX devrait produire des résultats financiers positifs d'ici trois ou quatre ans. Nous l'espérons parce que l'objectif à long terme reste malgré tout que cette entreprise rapporte même s'il faut lui laisser le temps.

Par ailleurs, il faut tenir compte de la dette actuelle, à laquelle il faudra ajuster la gestion future, dette qui vient en partie d'une offre des services publics renforcés dès 1998, offre non couverte par des moyens supplémentaires de l'Etat.

Enfin, il y a lieu de signaler que, pour le PS, il y a un lien essentiel à

werkingsmodaliteiten zijn echter goed uitgewerkt, de doelstellingen welomschreven. Met de nieuwe beheersorganen kan er transparant en efficiënt gewerkt worden.

De socialisten hebben hun eisen omtrent de 688 miljard, de waarborgen voor de afgifte van bouwvergunningen, de naleving van de 60/40-verdeelsleutel voor het investeringsplan en het bevredigend akkoord met betrekking tot het op 3 en 4 sporen brengen van de lijnen 161 en 124 doen gelden.

Wat de prefinanciering en de cofinanciering betreft, lijkt de voorgestelde oplossing ons zeer billijk. De NMBS moet 97 miljard zien te vinden, maar beschikt over heel wat activa, en het ABX-project zou binnen 3 of 4 jaar vrucht moeten afwerpen.

De huidige schuld vloeit voort uit een verbeterde dienstverlening, waar geen extra overheidsmiddelen tegenover staat.

De PS-fractie is van oordeel dat de link tussen dit wetsontwerp en het ontwerp houdende goedkeuring van de samenwerkingsakkoorden tussen de federale staat en de drie gewestregeringen dient te worden gerespecteerd. De twee dossiers zijn onderling verbonden en moeten tijdens eenzelfde vergadering door de Kamer worden goedgekeurd.

respecter absolument entre le projet de loi portant réforme des structures et le projet de loi portant assentiment des accords de coopération entre l'Etat fédéral et les trois gouvernements régionaux. Ces deux dossiers sont imbriqués et leur approbation au niveau de la Chambre doit se faire lors de la même séance.

01.113 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil de positie van de PS in het dossier goed kunnen inschatten.

Begrijp ik goed, mijnheer Depreter, dat de punten die u tot nu toe hebt opgesomd, commentaren en kanttekeningen zijn?

Is de minister hier niet meer?

01.114 De voorzitter: De minister heeft zich even laten excuseren.

01.115 Yves Leterme (CD&V): Ik heb daar alle begrip voor. Ik hoop dat het begrip wederzijds zal zijn. Mevrouw Coenen luistert niet, maar zij zou weten waar dit op doelt.

Mijnheer Depreter, u hebt een aantal interessante opmerkingen gemaakt, al was het maar op het literaire vlak. U komt dan tot de samenwerkingsakkoorden. Ik heb zojuist vernomen dat de syndicale organisaties hebben beslist om vannacht in de sector van het goederenvervoer het werk neer te leggen. Mijnheer Ansoms, dat is toch de informatie die daarstraks door Belga is verspreid?

Dat betekent dat de syndicale organisaties van oordeel zijn dat het voorliggend ontwerp niet aan hun verwachtingen voldoet. Ze halen, onder andere, hun aanwezigheid in de raad van bestuur van de NMBS aan. Ik heb in de Franstalige pers de discussie tussen Ecolo en de PS wat gevolgd, waarbij men elkaar de schuld geeft. Ik merk nu dat voor jullie de defenestratie van de vakbonden geen probleem is. U stemt daarmee in. Dat is belangrijk om weten voor de werknemers van de NMBS en hun vertegenwoordigers. Dit is echt geen punt van discussie meer. Dat zal ook wel zo zijn, aangezien de regering dat probleemloos heeft beslist. Mevrouw Durant en de ministers van de PS hebben daarmee ingestemd. Hieruit begrijp ik dat de PS-fractie hier ook geen punt meer van maakt. Indien ik mij vergis moet u het mij zeggen, maar vertel mij dan ook op welke wijze u de defenestratie – het buitengooien van de vakbonden – zult vermijden.

01.116 Jean Depreter (PS): J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer, à plusieurs reprises, à ce sujet.

Délégué syndical et militant pendant 35 ans, je suis très sensible au fait que les syndicats ne fassent plus partie du conseil d'administration. L'argumentation que j'ai déjà développée dans cet hémicycle précédemment, à la fois à cette tribune et de mon banc, a été de dire que nous sommes dans une coalition gouvernementale. Mais vous me direz que c'est une réponse facile!

Lorsque l'on mène une action militante de syndicaliste, il faut caricaturer son argumentation! Certains disent que le comité stratégique sera une poubelle mais moi, je ne suis pas tout à fait sûr que le système ne fonctionnera pas. En effet, le conseil d'administration ne pourra pas se permettre, à long terme, de gérer systématiquement contre l'avis du comité stratégique. Ce n'est pas

01.53 Yves Leterme (CD&V): Les points que vous avez énuméré ne sont que l'objet de commentaire du PS. Vous en étiez aux accords de coopération.

Les syndicats auraient l'intention de bloquer le transport de marchandises cette nuit. Ils jugent les propositions insuffisantes et exigent d'être représentés au conseil d'administration. Le PS semble participer à la defenestration des syndicats, puisque le gouvernement a adopté cette proposition. Quelle est au juste la proposition du PS?

01.116 Jean Depreter (PS): Als gewezen vakbondsman betreur ik dat de vakbonden niet langer zitting hebben in de raad van bestuur. Dat was een bittere pil. Maar zeggen dat het strategisch comité een soort van vuilnisbak wordt, dat is nog wat anders!

Ik herinner mij de lovende woorden die ik voor de heer Schouppe over had toen die hier de 60/40-verdeelsleutel is komen verdedigen. Nu komt het einddoel in zicht.

possible. Certes, le comité stratégique n'a pas le dernier mot et il y a un jeu de va-et-vient mais on ne peut pas imaginer que l'on instaure des blocages à ce niveau-là.

Les organisations syndicales émettent des réserves en ce qui concerne la dette et la capacité de faire réellement fonctionner le plan d'investissement. Sa mise en œuvre ne sera pas aisée. Mais à cet égard, les opinions divergent. Je me souviens de l'hommage que je rendais à M. Schouppe lorsque celui-ci vint présenter le plan d'investissement en commission et défendit le principe de la clé 60/40 malgré le fait qu'il fallait trouver 97 milliards de francs au sein de la SNCB. Aujourd'hui, les choses se concrétisent. On touche au but et tout le monde durcit sa position et émet des réserves. La ministre a eu l'occasion de préciser que, dans le cadre de ce plan d'investissement, la part que l'Etat met est plus importante que celle des enveloppes précédentes. On ne peut donc pas crier au feu!

01.117 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Depreter, ik hoor uitingen van spijt en begrip, maar daar kopen de werknemers van de NMBS niets mee. U ontkent niet dat dit voor u vandaag geen punt meer is? Wat u betreft mogen de vakbonden gerust uit de raad van bestuur worden gegooid? U ligt niet wakker van de bezwaren waarvoor mensen vannacht opnieuw actie gaan voeren? U wil nog doorgaan op het punt van de samenwerkingsakkoorden met de gewesten, maar de bezwaren van het personeel zijn voor de PS-fractie van nul en generlei waarde? U gaat dit goedkeuren zonder rekening te houden met de bezwaren die leven bij het personeel en hun vertegenwoordigers?

01.118 Jean Depreter (PS): Vous disiez que j'utilisais des expressions littéraires mais vous êtes aussi un champion dans ce domaine: vous avez repris mes propos mais j'ai dit tout à fait le contraire!

J'ai dit et je redis que nous sommes dans le contexte d'une coalition gouvernementale et que nous avons accepté à la fois ce qu'il y a dans la réforme de structure et ce qu'il y a dans le plan d'investissement, en ce compris les accords de coopération. Nous allons soutenir ce projet de loi vraiment à contre-cœur, mais comment voulez-vous que dans une coalition gouvernementale, on obtienne raison sur tout? Il ne faut pas oublier que le comité stratégique n'était pas prévu au départ. Vous me direz qu'en échange, le comité de concertation a été introduit mais, personnellement, cela ne me dérange pas, bien au contraire. Quand on a éjecté les organisations syndicales, nous avons réagi et on a quand même inventé le comité stratégique qui les réintègre de manière très significative.

J'ai livré plusieurs interprétations du capitalisme régnant et j'ai relevé que dans 11 pays européens, les organisations syndicales se trouvent au sein du conseil d'administration. Je pense que le "corporate governance" n'est pas du tout en opposition avec la présence des organisations syndicales à l'intérieur de certaines entreprises. Mais encore une fois, les socialistes n'ont pas réussi à faire admettre ce point de vue. En compensation, nous avons obtenu le comité stratégique.

Si la réforme des structures est un élément d'une très grande importance pour le PS, car il s'agit d'améliorer le fonctionnement de la SNCB, on ne peut servir l'institution que dans la mesure où cette

01.117 Yves Leterme (CD&V): M. Depreter confirme donc que les griefs des syndicats à propos de leur représentation au sein du conseil d'administration sont, pour le PS et pour lui-même, nuls et non-avenus. Pour le PS, ce point n'est même plus sujet à discussion depuis longtemps.

01.118 Jean Depreter (PS): Ik heb het tegenovergestelde gezegd. Wij hebben dit met tegenzin aanvaard. Wij maken deel uit van een coalitie en moeten toegevingen doen. Gelukkig is er een strategisch comité opgericht, wat een manier is om de vakbonden opnieuw te integreren.

De NMBS heeft nood aan een niet te krap bemeten investeringsplan en de juiste bouwvergunningen.

De uitreiking van die vergunningen is een gewestelijke bevoegdheid. Bijgevolg is het belangrijk dat de commissie voor de Infrastructuur onverwijld het wetsontwerp houdende goedkeuring van de samenwerkingsakkoorden kan bespreken. De vijf assemblees moeten een identieke tekst aannemen.

Onze fractie is bereid het wetsontwerp betreffende de hervorming van de NMBS-

structure essentielle à la mobilité dans notre pays dispose d'un plan d'investissement suffisant et soit assurée de disposer des permis de bâtir pour la construction, l'élargissement des lignes ou la construction de nouvelles lignes. Or, la délivrance des permis de bâtir relève de la compétence exclusive des régions. C'est dire l'importance d'un accord de coopération permettant de constater que l'Etat fédéral et les deux assemblées Chambre et Sénat ainsi que les trois parlements régionaux parlent d'une seule et même voix. Il est donc important que la commission de l'Infrastructure puisse, sans désespérer, examiner le projet de loi déposé par le gouvernement, pour lequel l'urgence a été demandée et qui porte assentiment des accords de coopération. Il ne faut pas perdre de vue qu'il appartient à la Chambre et au Sénat de voter cet accord de coopération, comme il appartient à chaque parlement régional de le faire. Le texte voté dans chacune des cinq assemblées doit être identique.

Notre groupe accepte de voter le projet portant la réforme de structure de la SNCB, pour autant que soit voté par la même assemblée le projet de loi portant assentiment des accords de coopération, projet qui concerne le plan d'investissement de la SNCB et la délivrance de permis de bâtir. Il faut aussi parallèlement que les gouvernements régionaux aient marqué leur accord sur les projets de décret qui devront être ratifiés dans chacun des trois parlements régionaux.

Le texte que nous allons voter à la Chambre sera évoqué par le Sénat. Le vote des sénateurs socialistes présuppose l'adoption par les trois parlements régionaux des projets de décret relevant de la compétence de chaque assemblée régionale.

01.119 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, collega's, ik kan mijn betoog niet aanvangen, zonder even terug te komen op de wijze waarop de besprekingen van dit toch wel ook politiek belangrijk wetsontwerp moesten worden gevoerd.

Vóór de aanvang van het parlementaire jaar, maar midden de legislatuur – zelfs over de helft van de legislatuur – was er blijkbaar plots de noodzaak om besprekingen te forceren op de legendarische 3 oktober 2001, toen niet alleen de besprekingen moesten worden gestart van een ontwerp dat we een paar dagen voordien hadden ontvangen, maar blijkbaar met het gebruik van alle mogelijke reglementaire – wat mevrouw Coenen betreft, ook fysieke – middelen. De aanwezigen in de zaal moesten blijven, zodanig dat de bespreking tot de finish konden worden gevoerd.

Mevrouw de minister, ik heb het reeds uitdrukkelijk gezegd, de eerste nacht samen zal ik niet vlug vergeten, Het was een zeer bijzondere ervaring, later kunnen wij het daarover misschien nog uitgebreider hebben in deze of nog intiemere omstandigheden! In ieder geval hebt u ervoor gezorgd, u bent er mede verantwoordelijk voor dat in de nacht van 3 op 4 oktober laatstleden, de negatie van goede wetgeving, van een goed parlementair debat en van een degelijke voorbereiding van wetgeving tot stand is gekomen. U hebt daarmee iets gezaaid dat u in de komende weken en maanden nog zal oogsten. Niet alleen in de Senaat, ook in het vervolg van de bespreking zullen wij u hier en daar, ten exemplarische titel, wijzen op manifeste onjuistheden in uw tekst, op zelfs nu nog manifeste

structuur goed te keuren als ook het andere ontwerp wordt goedgekeurd.

Parallel hiermee dienen de gewestregeringen in te stemmen met de ontwerpen van decreet die vervolgens in elke gewestassemblee dienen te worden geratificeerd. De Senaat zal de tekst die wij in de Kamer zullen stemmen, evoceren. Bijgevolg veronderstelt de ja-stem van de socialistische senatoren dat de drie gewestelijke assemblees ieder voor zich het ontwerp van decreet dat onder hun bevoegdheid ressorteert, hebben aangenomen. (*Applaus bij de PS*)

01.119 Yves Leterme (CD&V): Ce projet est important. A la moitié de la législature, voilà qu'on ressent soudain le besoin d'examiner ce projet de loi en urgence. Je ne suis pas près d'oublier la réunion nocturne du 3 au 4 octobre 2001. Il s'agissait de la négation de ce que doit être un bon travail législatif. Cela se paiera ultérieurement. On évoquera des exemples de textes manifestement mal traduits mais même maintenant, le ministre ne nous écoute pas.

La SNCB est active dans les domaines du transport de voyageurs et des marchandises et du transport international de voyageurs. Son chiffre d'affaires atteint les 200 milliards par an et 13% de cette somme sont réalisés par le transport intérieur de voyageurs et de services au public. Les autres activités de la SNCB revêtent donc un intérêt crucial. La mobilité belge est très

onjuistheden in de omzetting van de ene taal naar de andere. Het feit dat wij holderdebolder een reeks besprekingen hebben moeten voeren, ook over het wetsontwerp hebben moeten stemmen, is volgens mij nefast voor het Parlement en uiteraard ook voor de wijze waarop onze werkzaamheden georganiseerd zijn.

Collega's, het gaat over het spoorbedrijf. Door diverse collega's werden al bepaalde aspecten van het dossier – communautaire en syndicale aspecten, personeelsaspecten, elementen van transparantie van rekeningen en dergelijke – aangebracht. Ik denk dat het goed is om ons te herinneren waarvoor de NMBS staat. De NMBS is een bedrijf dat actief is in een drietal sectoren, namelijk in het reizigersvervoer, het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer. Dit bedrijf realiseert een omzet van circa 200 miljard frank op jaarbasis, waarvan 13% - en ik kijk in de richting van collega Ansoms die ter zake heel wat expertise heeft - van de omzet wordt gerealiseerd in het binnenlands reizigersvervoer, opdracht van universele dienstverlening, opdracht van openbare dienst.

Dit is niet onbelangrijk omdat de andere activiteiten van het spoorbedrijf, die niet onder het toepassingsgebied van het beheerscontract en het enge keurslijf van het reizigersvervoer vallen, voor ons land eveneens van cruciaal belang zijn. Als ons land op economisch vlak een toekomst heeft, is dit zeker als exportland, als draaischijf van activiteiten en als logistiek land. Wie de mobiliteit in ons land kent, weet dat voor de invulling van de logistieke ambities van het land een performant spoorbedrijf, dat stevig verankerd is op eigen bodem en zich internationaal profileert en een deel van de markt onder meer in het goederenverkeer opeist, zeer belangrijk is.

Dit geldt eveneens voor het internationaal reizigersvervoer. Ik zal geen pleidooi houden voor Etienne Schouppe. Het mag, mijns inziens, echter wel beklemtoond worden dat dankzij het visionair denken van de heer Schouppe en anderen zoals Jean-Luc Dehaene die dikwijls hebben moeten optornen tegen de groene politieke familie, het HST-project waarvan op dit ogenblik iedereen de noodzaak erkent om het verkeersinfarct te bekampen, er is gekomen. De heer De Croo heeft daar niet aan meegewerkt. De heer De Croo is zo wijs geweest nu eventjes te verdwijnen. Ik wil zijn naam vernoemen omdat de heer De Croo de gave bezit om een aantal positieve evoluties in het land te herleiden tot zijn hoogst persoonlijke inzet. Wat de HST betreft, is dit niet correct. Men mag over Etienne Schouppe veel zeggen. Zonder zijn volhardendheid zou de TGV zich op ons grondgebied echter niet hebben ontwikkeld zoals dit gebeurd is. Het HST-project kwam tot stand in moeilijke omstandigheden. In tegenstelling tot andere landen werden de noodzakelijke infrastructuurwerken, inclusief een aantal ecologische randvoorwaarden die moesten worden vervuld, hoofdzakelijk gefinancierd door de spoormaatschappij zelf.

Mevrouw de minister, ik kom tot het wetsontwerp. Het is jammer dat de collega's van de VLD eveneens gevlucht zijn. Voor de Annalen en zij die dit verslag over 100 jaar zullen lezen wil ik duidelijk vermelden dat op 24 oktober om 17.55 uur in een normale plenaire vergadering van de Kamer in het Koninkrijk België – ik voeg dit eraan toe omdat niemand weet wat er over 100 jaar zal gebeurd zijn - de banken van de VLD, de Vlaamse Liberalen en Democraten - volledig leeg zijn. Niemand van de VLD verwaardigt zich om aanwezig te zijn in het halfroond. Waarom haal ik de VLD aan? De heer Van Campenhout

importante en tant qu donnée logistique. La Belgique est la plaque tournante de la mobilité européenne.

Une société de chemins de fer performante est la condition *sine qua non* d'une mobilité efficace. Etienne Schouppe a joué un rôle important dans le développement de cette entreprise, et tant pis pour ceux que cela dérange. Ils sont bien forcé de l'admettre.

Le projet de loi que nous discutons à présent ne suscite visiblement pas un grand intérêt de la part des libéraux flamands: leurs bancs sont totalement désertés! En fait, ce projet n'a rien d'historique: par le passé, des démarches plus importantes ont été entreprises en matière de politique de mobilité nationale.

Ce n'est un secret pour personne, ce projet s'inscrit dans la campagne de diffamation contre la direction de la SNCB, et la ministre le sait depuis son entrée en fonction. Ce projet est une grande motion de méfiance adressée en premier lieu à la personne d'Etienne Schouppe. Cette campagne prend notamment la forme la forme d'accusations malveillantes, jusqu'en plus haut niveau.

La ministre a perdu l'épreuve de force mais elle n'est pas la seule. Lorsque M. De Gucht fait une déclaration, c'est l'assurance qu'elle restera lettre morte. L'année passée, il avait notamment exigé la démission de M. Schouppe.

La méfiance s'est accrue. Pendant des années, on a affirmé que la SNCB utilisait les deniers publics à d'autres fins que les objectifs qui avaient été fixés. Les conclusions de la Cour des Comptes indiquent qu'il n'en est rien. Au contraire, la Cour des Comptes à plusieurs fois réprimandé le gouvernement.

heeft niet alleen verwezen naar de 60/40-verhouding en de rol van Antwerpen -hij moet nog bewijzen dat er een toegevoegde waarde is in dit dossier -, maar ook naar het historisch karakter van dit ontwerp. Ik geef toe dat een aantal elementen belangrijk zijn. Meer zelfs, de CD&V-fractie kan een aantal doelstellingen steunen. Laten wij echter niet overdrijven. Het historisch wetgevend werk inzake de NMBS en andere overheidsbedrijven werd in 1991 geleverd met de invoering, weliswaar onder druk van de Europese regelgeving, van de autonome overheidsbedrijven en de beheerscontract. Op dat ogenblik is men de zaken op een revolutionaire manier gaan aanpakken. Als repliek op aantijgingen zoals "inertie" mag gezegd worden dat de manier waarop het spoorbedrijf zich tussen 1991 en 2000 omgeturnd heeft hulde verdient.

In de telecomsector is dat anders geweest. Dat is ook een andere sector waar de concurrentie beter kan spelen dan in de spoorsector. De wet van 1991 was echter revolutionair en is al bij al geslaagd. De uitvoering ervan is een stap vooruit geweest voor het spoorverkeer, inclusief het reizigersvervoer in ons land. Deze wet is niet dermate historisch dat hij de vergelijking kan doorstaan met de wet van 1991.

Ik kom tot een volgende kanttekening bij uw aanpak van dit dossier. Mevrouw de minister, ik heb het al in de commissie gezegd, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat uw aanpak en de sfeer die u errond creëert, ook vanuit uw meerderheid, noch min noch meer dan een motie van wantrouwen is ten aanzien van de directie, ten aanzien van de leiding van het spoorbedrijf in het algemeen. U hebt van bij uw aantreden geprobeerd, laat ons de dingen zeggen zoals ze zijn, een krachtmeting aan te gaan met de leiding van het spoorbedrijf. U hebt dat gedaan op diverse manieren, onder meer door verdachtmakingen die hun echo vonden in de, "hoogste" politieke kringen. Ik herinner mij dat Karel De Gucht op bepaald moment in het programma "De zevende dag" het ontslag eiste van Etienne Schouppe. U gaat dat toch niet ontkennen. Dat is gebeurd. U hebt onderzoeken gevraagd. Vanuit uw meerderheid zijn verdachtmakingen gelanceerd. De twee jaren die voorbij zijn, zijn ten aanzien van de verhoudingen tussen de aandeelhouders en de directie, het bestuur van het spoorbedrijf, samen te vatten als een grote motie van wantrouwen en een grote poging tot verdachtmaking.

U hebt die krachtproef verloren en trouwens u niet alleen. De heer De Gucht heeft, zoals vele verklaringen die hij al heeft uitgebracht, ook moeten ondervinden dat er in dit land een politieke wet groeit die erin bestaat dat als Karel De Gucht iets zegt, dat de beste garantie is dat het nooit in werkelijkheid wordt omgezet. Toen hij dus een jaar geleden het ontslag vroeg van de heer Schouppe, was dat voor de heer Schouppe de beste garantie dat hij op zijn twee oren kon slapen, tenzij minister Van den Bossche of de heer Morael nu toch zijn plaats zouden innemen.

U hebt dus heel wat initiatieven genomen om een sfeer van wantrouwen te creëren rond de directie, het bestuur van het spoor. U hebt de krachtmeting verloren wat die verdachtmakingen betreft. Alle onderzoeken die u had gevraagd van privé-bedrijven, ook van het Rekenhof, waar de Kamer is op ingegaan, hebben enkel geleid tot een aantal opmerkingen met betrekking tot de transparantie van de boekhouding. Zij hebben opgeroepen om een aantal dingen wat te verbeteren, aan te passen, trouwens met volle medewerking van de

La coalition arc-en-ciel est un échec. La méthode Verhofstadt mène au chaos. La situation à la Sabena, à la SNCB, dans l'enseignement et, peut-être bientôt, à la Poste, le prouve à suffisance. Il n'y aura pas de paix sociale possible à la SNCB tant que l'on n'aura pas changé de politique. C'est un combat idéologique que l'on a voulu mener avec ce projet de loi. La ministre porte la responsabilité du chaos qui règne à la SNCB. La participation de membres des syndicats au conseil d'administration n'est pas contraire aux principes de bonne gestion. En Allemagne, par exemple, cela ne pose pas de problèmes.

NMBS.

Voorzitter: Herman De Croo.

Président: Herman De Croo.

Eén ding is zeker. De jarenlange bewering, met name dat de NMBS moedwillig gemeenschapsgelden zou hebben gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor ze bestemd waren - lees de conclusies van het rapport van het Rekenhof erop na - is niet juist gebleken. Er staat met zoveel woorden in dat niet kan worden aangetoond dat geld van de gemeenschap voor iets anders zou gebruikt zijn dan het doel waarvoor het bestemd was.

Heel die sfeer van verdachtmaking, al die audits, al die dure gelden die gespendeerd zijn aan doorlichtingen, en ik zeg niet dat het verloren geld was, hebben ertoe geleid dat de conclusies die door het Rekenhof getrokken zijn, onbetwistbaar zijn en u op een aantal vlakken compleet ongelijk geven. Mevrouw de minister, ik ga niet zo ver om u punten te geven, om u te evalueren. Ik ga niet doen zoals uw goede vriend, fractie- en partijgenoot Vincent Decroly, die u vorig weekend op de RTBF een 4 op 10 gaf. Ik laat dat voor zijn rekening. Ik ga dit niet doen. U hebt echter in elk geval een motie van wantrouwen, een sfeer van wantrouwen gecreëerd. Dat was eigenlijk de voornaamste drijfveer. Er is gebleken dat dit wantrouwen ten onrechte was.

Mijn volgende kanttekening bij het dossier haakt meteen in op de hedendaagse realiteit. Die realiteit is dat de paars-groene regering op verschillende domeinen gewoon niet werkt. Mijnheer Vanoost, u lacht daarmee, maar de paars-groene methode-Verhofstadt leidt op steeds meer domeinen tot chaos. Deze middag sprak ik nog met werknemers van Sabena en ik heb contact gehad met werknemers van de spoorwegen. Het onderwijs is een Vlaamse materie waarvan ik mij voorlopig onthoud. De laatste weken is er in dit land echter een chaos aangericht. De methode-Verhofstadt bestaat erin meermaals te zeggen dat de zaak geregeld is terwijl er niets geregeld is, dus van de mensen iets anders voor te houden dan de werkelijkheid. Die methode blijkt niet te werken maar te leiden tot chaos waarvan het onderwijs in Vlaanderen, de jobs bij Sabena, de staking bij de spoorwegen en straks misschien De Post voorbeelden zijn. De gemeenschappelijke noemer van de ingrepen van paars-groen in de structurele economie is een chaotisch resultaat.

De sociale vrede in het spoorbedrijf is momenteel ver te zoeken. Dat is te wijten aan een verkeerde aanpak en de creatie van een sfeer van wantrouwen. Op een aantal symbolische items, zoals vertegenwoordiging van de werknemersorganisaties in de raad van bestuur, heeft men het personeel willen pakken. De ideologische strijd die vooral vanuit blauwe hoek wordt gevoed, heeft men in dit wetsontwerp willen uitvechten. Jammer genoeg hebben de socialisten, weze het de Vlaamse die hun krant lezen terwijl dit onderwerp ter sprake komt, of weze het de Franstaligen die van dit punt geen punt maken... Mijnheer de voorzitter, de heer Schalck wenst mij te onderbreken.

01.120 Daan Schalck (SP.A): *(Zijn krant even terzijde leggend)* Mijnheer de voorzitter, ik wil collega Leterme erop attenderen dat ik kan lezen en luisteren tegelijk. Ik hoor dus wat hij zegt.

01.121 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de collega voor zijn schalkse opmerking. Ik feliciteer hem met de bedrevenheid die hij zich ondertussen eigen heeft gemaakt.

Mevrouw de minister, de chaos in het spoorbedrijf krijgt vannacht zijn verlengde met een aangekondigde staking in het goederenvervoer. Voor die chaos bent u in de eerste plaats verantwoordelijk. Wij keuren die stakingen af. Volgens ons is staking een slechte methode om te proberen het spoorbedrijf een toekomst te bieden ten dienste van de gebruikers. De eerste verantwoordelijke voor die stakingen bent u echter als verantwoordelijk minister. Door uw aanpak bent u schuldig aan een misdrijf door uitlokking. Door uw ideologische aanpak van het NMBS-dossier hebt u de stakingen ten koste van de reizigers zelf uitgelokt. Onder de defenestratie van de leden van de raad van bestuur, van vertegenwoordigers van de werknemers, staat uw handtekening. Binnenkort zullen wij merken dat de socialisten daarin eenstemmig zwijgend zullen toestemmen, waardoor zij de vakbonden en de werknemers op dat vlak laten vallen. Nochtans was dat nergens voor nodig. De aanwezigheid van werknemersvertegenwoordigers in de raad van bestuur van de spoorwegen gaat namelijk niet in tegen de principes van goed bestuur en van corporate governance, zoals de heer Depreter terecht heeft opgemerkt. In negen van de vijftien landen in Europa is zo'n aanwezigheid van vertegenwoordigers van werknemersorganisaties in de raad van bestuur een feit. Denkt u dat de Duitse roodgroene coalitie één minuut het systeem van *Mitbestimmung* in vraag zou stellen?

01.122 De voorzitter: Mijnheer Leterme, de heer Vanoost wenst u te onderbreken.

01.123 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wil een kleine opmerking maken.

01.123 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La tradition syndicale allemande n'est en rien comparable à la tradition belge.

Collega Leterme, ik weet niet of u de Duitse syndicale traditie kent, maar die is totaal verschillend van de Belgische. De "*Mitbestimmung*" is precies het fundamentele verschil met de syndicale tradities in dit land.

01.124 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega Vanoost, ik moet mij nu beheersen en ik ga mij beperken tot de volgende vraag. Ontkent u dat de raad van bestuur van het Duitse spoorbedrijf voor de helft is samengesteld uit vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties? U ontkent dat niet.

01.124 Yves Leterme (CD&V): Niez-vous que le conseil d'administration de la société allemande de chemins de fer soit composé pour moitié de représentants des syndicats?

01.125 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Collega Leterme, u weet ook dat die regel in Duitsland voor heel wat privé-ondernemingen geldt en die traditie bestaat in ons land niet.

01.125 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): C'est également la règle dans de nombreuses entreprises privées allemandes. Les syndicats y travaillent autrement.

01.126 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer Vanoost, net zoals de groenen in ons land anders zijn dan de groenen in Duitsland.

01.127 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Leterme, u

vergelijkt ons met de Duitse groenen. Misschien bent u een beetje jaloers op onze diversiteit. Wat zou u ervan vinden indien ik uw partij zou vergelijken met de CDU van Beieren?

01.128 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer Vanoost, wat Beieren betreft, gaat het niet over de CDU maar over de CSU. Ik maak die bemerking omdat u mij daarnet gebrekkige dossierkennis verweert.

In elk geval kiezen negen van de vijftien Europese lidstaten bewust voor een vertegenwoordiging van de werknemersorganisaties in het bestuur van het spoorbedrijf. Het is nu eenmaal een ander bedrijf dan de beste koekjesfabriek in dit land. Men maakt die keuze omdat men beseft dat de dienstverlening van de spoorwegen zoiets teers is dat die moet gebaseerd zijn op een consensus, ook bij het personeel. Ik stel vast dat u er zich in verkneukt om degenen waarvan u zegt dat u er sympathie voor koestert, namelijk de werknemersvertegenwoordigers, aan de kant te schuiven als de gelegenheid zich voordoet. U zegt dat er voor hen geen plaats meer is, dat u wil besturen zonder de werknemersorganisaties, dat u een andere politieke visie voorstaat.

Steeds meer blijkt in dit land – zowel in dit als in het onderwijsdossier – hoe duidelijk het verschil tussen schijn en werkelijkheid is geworden.

01.129 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wens er alleen aan toe te voegen dat ook bij deze organisaties duidelijk wordt dat Agalev hen niet wenst in de raad van bestuur. Niet alleen het middenveld en het ruime publiek beseffen dit, maar ook de organisaties zelf realiseren zich welk beleid wordt gevoerd, mede door Agalev.

01.130 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega Ansoms heeft gelijk, want ook voor die mensen – en ook voor de socialisten – wordt het stilaan duidelijk dat dit dossier voor de regering een motie van wantrouwen is ten aanzien van het bestuur van het spoorbedrijf. Bovendien is het een zeer ideologisch ingekleurde visie op de leiding van het spoorbedrijf, waarin revanchisme tegenover de werknemersvertegenwoordigers centraal staat.

Wij blijven de staking, het gijzelen van de reizigers als instrument, afwijzen, maar het is niet verwonderlijk dat zij uiteindelijk naar dit wapen grijpen om ergens gehoor te vinden. Wij hopen dat de verantwoordelijkheidszin van de regering nu is aangezwengeld en dat men kan vermijden dat het spoorbedrijf verzandt in de ene staking na de andere. Voor vannacht blijkt trouwens een staking in de sector goederenvervoer aangekondigd.

De stakingen ontstaan ook niet onverwacht. Gedurende de eerste twee jaar van de lopende legislatuur werd het spoorwegdossier immers dermate verkeerd aangepakt, dat het onvermijdelijk daarop moest uitmonden.

Mevrouw de minister, zoals ik reeds heb gezegd, is het begonnen met uw hooggestemde verklaringen over het komende ontslag van de gedelegeerd bestuurder en over een totaal nieuwe aanpak. Er volgden allerlei audits, ook vanwege het Rekenhof over de financiële stromingen bij de NMBS, uiteraard in de hoop de gedelegeerd

01.128 Yves Leterme (CD&V): La différence entre les écolos allemands et belges est grande aussi. Dans neuf des quinze Etats membres européens, les représentants des travailleurs sont associés à la direction des chemins de fer, précisément en raison de la situation spécifique et délicate de ces derniers. Les verts laissent choir les syndicats à la première occasion. La même chose ressort également du dossier de l'enseignement.

01.129 Jos Ansoms (CD&V): A présent, les syndicats auront aussi clairement compris qu'Agalev ne veut pas d'eux au conseil d'administration.

01.130 Yves Leterme (CV&D): Pour eux, il est clair que ce projet de loi est une manière, pour le gouvernement, de manifester son mécontentement à l'encontre des gestionnaires de la SNCB. Sans approuver le recours à la grève, nous devons bien reconnaître que cette coalition de gauche se moque des syndicats et qu'elle récolte donc ce qu'elle sème.

Les discussions sur le nouveau programme d'investissements ont été particulièrement ardues. Entre Flamands et Wallons, c'était presque à couteaux tirés. Le premier ministre s'est saisi du dossier. Ce n'est qu'au lendemain du tragique accident de Pécrot, en mars dernier, que la situation s'est débloquée et que la proposition de la SNCB a été acceptée. Le programme d'investissements prévoit une augmentation annuelle d'un milliard de francs de la

bestuurder te destabiliseren. Toen deze hoop niet werd bewaarheid, verdween de aandacht bij u en bij de media over dit item. Het lopende beheerscontract werd opengebroken en aangepast, maar het aangepaste contract leek bijzonder sterk op het contract dat werd uitgevoerd. Daarop volgden de moeizame discussies binnen de meerderheid over het nieuwe investeringsprogramma. Ondanks het zogenaamde nieuwe klimaat in dit land, ondanks die modelstaat die intussen was totstandgekomen, stelden wij vast dat Vlamingen en Franstaligen in de discussie binnen de meerderheid met getrokken messen tegenover elkaar stonden.

Mevrouw de minister, het begon met een eerste akkoord. Bij Verhofstadt begint het steeds met een globaal akkoord. Twee maand later, wanneer blijkt dat er geen akkoord is, zegt Verhofstadt opnieuw dat er een globaal akkoord is, en dit herhaalt zich drie of vier keer. Het begon dus met een eerste akkoord in oktober 2000 voor een totaal bedrag van 500 miljard frank, waarvan 125 miljard frank te financieren door de NMBS zelf. De overheidsdotatie zou elk jaar met 1 miljard frank stijgen, zodat op het einde van de rit een surplus van 55 miljard frank zou zijn uitgekeerd in vergelijking met het investeringsniveau van 2000.

De NMBS reageerde toen met de kritiek dat dit bedrag niet volstond om de mobiliteitsdoelstelling van de regering, plus 50% reizigers en goederen in 2010, te realiseren. De NMBS stelde zelf een eigen plan voor voor een totaal bedrag van 677 miljard frank. De voorstellen van de NMBS, samen met de discussies tussen de meerderheidspartijen over de structuurhervorming van de NMBS, leidden ertoe dat minister Durant door de eerste minister van het dossier en haar bevoegdheid werd onteigend. In de praktijk werd zij de minister zonder vervoer en mobiliteit. Onder druk van het spijtige treinongeval te Pécrot, op de lijn Leuven-Ottignies, met verscheidene doden en zwaargewonden, werd einde maart vlug de knoop doorgehakt – ik veronderstel in een moment van schaamte – en werd het NMBS-voorstel toch overgenomen.

Wat kunnen wij nu vaststellen? Ten eerste, het investeringsprogramma wordt niet over tien maar over twaalf jaar gespreid. Ten tweede, de harde kern van het akkoord, de beslissing om de overheidsdotatie elk jaar te laten stijgen met 1 miljard frank, bleef overeind. Zoals collega Ansoms heeft aangetoond, leidt dit ertoe dat gedurende deze legislatuur de extra inspanning voor het spoor in ons land minder zal zijn dan de extra inspanning die tijdens de voorgaande legislatuur werd geleverd. Ten derde, de NMBS werd aangemaand van het totale bedrag van 687 miljard frank 247 miljard frank zelf te financieren via leningen en leasing. Mijnheer de voorzitter, ik richt mij tot u, de regering heeft zelf aan het spoorbedrijf voorgesteld de methode van de leasing te hanteren als een methode van alternatieve financiering. Ik geef toe dat het in de vorige eeuw was, maar ooit was er een periode waarin een blauwe specialist inzake mobiliteit en spoor zich zeer hardnekkig verzette tegen het gebruik van de leasing als financieringsformule. Ik meen dat het Herman De Croo was.

dotation publique. Les moyens que ce gouvernement investira seront largement inférieurs à ceux libérés au cours des législatures précédentes. La SNCB devrait bénéficier d'un investissement de 687 milliards, dont 247 milliards qu'elle devra trouver elle-même en contractant des emprunts ou en réalisant des opérations de leasing.

Les Régions disposeront en outre d'une possibilité de préfinancement à concurrence de 10 milliards et de cofinancement à hauteur de 8 milliards en ce qui concerne la Flandre et à hauteur de 4 milliards pour ce qui regarde la Wallonie.

Entre-temps, un mouvement de protestation contre la règle des 60/40 s'est généralisé et enflé. Le Parlement flamand a d'ailleurs traduit cette opposition massive dans une résolution empêchant l'adoption de l'accord de coopération par le Parlement flamand qui perdrait complètement la face si cet accord de coopération était approuvé. La garantie obtenue à l'arraché par M. Eerdekens concernant un intervalle maximum de dix minutes entre les votes sur le projet et l'accord de coopération est donc très vulnérable. Car le Parlement flamand n'adoptera pas cet accord.

S'en est finalement suivi l'accord sur le programme d'investissements conclu entre l'Etat fédéral et les Régions dans lequel la règle des 60/40 est bétonnée année après année jusqu'en 2012 de sorte qu'il sera impossible de réaliser des investissements essentiels en Flandre et que le train Bruxelles-Luxembourg des actionnaires belges se rendant au Luxembourg pour y toucher leurs dividendes est considéré désormais comme un investissement d'intérêt national. Par conséquent, la Flandre passera trois fois à la caisse.

Fin 2010, les efforts des pouvoirs publics auront atteint 55 milliards de francs. Le montant de la dotation publique annuelle supplémentaire, qui s'élève à un milliard de francs, constitue l'unique constante de ce plan. Mais cela signifie que l'effort de ce gouvernement est bien moins important que celui fourni par les gouvernements précédents.

Je me plie à la demande du président et exposerai la suite de mon argumentation au cours de la discussion des articles.

01.131 Le président: Nos actes nous suivent.

01.132 Yves Leterme (CD&V): Juist, mijnheer de voorzitter, maar toch ben ik benieuwd of u morgen – of op een ander ogenblik wanneer er wordt gestemd – een bocht zult nemen en, haaks op wat u altijd hebt verdedigd, de leasing als financieringsformule voor het spoor zult goedkeuren.

Een vierde element van het akkoord van maart 2001 is dat de Gewesten de mogelijkheid kregen bepaalde projecten te versnellen via de prefinanciering van interestlasten voor een totaalbedrag van 10 miljard frank. Dat is uiteraard vooral van belang voor de haven van Antwerpen. Een vijfde en laatste element is dat de Gewesten de toelating werd gegeven voor cofinanciering van projecten voor een totaalbedrag van 8 miljard frank voor Vlaanderen en 4 miljard frank voor Wallonië.

Ondertussen zwol in Vlaanderen de kritiek aan – onder meer onder impuls van onze fractie – op de 60/40-verdeelsleutel. Die verdeelsleutel was zo-even al aan de orde in de korte discussie tussen de heren Ansoms en Van Campenhout. De kritiek werd vlot overgenomen door het Vlaamse bedrijfsleven, namelijk het VEV, de vakbonden en de SERV. Deze laatste instantie moet trouwens binnenkort advies uitbrengen over het voorstel van decreet van de Vlaamse regering houdende ratificatie van de samenwerkingsakkoorden. Ook in de Vlaamse media werd de kritiek overgenomen. Uiteindelijk werd die nog versterkt in een door het Vlaams Parlement vóór het reces goedgekeurde resolutie, die werd aanvaard door de Vlaamse regering.

Het is eigenlijk jammer dat de heer Eerdekenis niet in de zaal is, omdat hij zou moeten weten – de heer Langendries heeft er al aan herinnerd – dat de resolutie van het Vlaams Parlement het eigenlijk onmogelijk maakt dat het Vlaams Parlement het samenwerkingsakkoord zonder een bijzonder schadelijk en dus te vermijden gezichtsverlies voor de meerderheid ratificeert. De Vlaamse minister van Mobiliteit, de heer Stevaert, heeft zo-even in het Vlaams Parlement op een vraag van de heer Caluwé geantwoord dat de Vlaamse regering in principe akte genomen heeft van het samenwerkingsakkoord en dat zij het advies van de SERV, de MINA-

raad en de Raad van State zal vragen. Vervolgens zal het ter goedkeuring in het Vlaams Parlement worden gelegd. Hij voegde eraan toe dat het Vlaams Parlement zal moeten beslissen. Welnu, wie goed geluisterd heeft naar de woorden van minister Stevaert, weet dat het Vlaamse Parlement de bal in zijn kamp krijgt. Welnu, de meerderheidsfracties van het Vlaams Parlement kunnen het samenwerkingsakkoord dus niet zonder gezichtverlies goedkeuren. Dat betekent dat het broze evenwicht dat door de heer Eerdekens werd afgedwongen en dat inhield dat er slechts tien minuten mag zitten tussen de stemming over het wetsontwerp en de stemming over het samenwerkingsakkoord – morgen of waarschijnlijk na het Allerheiligenverlof – gelet op de woorden van minister Stevaert eigenlijk op drijfzand is gebouwd. Zelfs indien we morgen hier met een interval van slechts tien minuten zouden stemmen over de twee wetsontwerpen – wat wij echt onmogelijk zullen maken – of desgevallend na het Allerheiligenverlof en de beide ontwerpen samen worden goedgekeurd, dan nog moet de heer Eerdekens beseffen dat daarmee nog niets is gezegd en dat er geen enkele garantie is dat het samenwerkingsakkoord door het Vlaams Parlement geratificeerd zal worden, tenminste als de Vlaamse meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement zichzelf ernstig nemen.

Ik heb al een overzicht gegeven van de verschillende stappen in de onderhandelingen en de zogenaamde akkoorden. Uiteindelijk volgde het slotakkoord tussen de federale regering en de Gewesten over het investeringsprogramma met een aantal zeer zware dissonanten. Zo was er de keuze van enkele projecten van nationaal belang, bijvoorbeeld de couponnetjestrein Brussel-Luxemburg, die uiteraard toevallig de 60/40-verdeelsleutel perfect onaangeroerd laten. In een repliek op de uiteenzetting van de heer Van Campenhout heeft collega Ansoms er zeer terecht de nadruk op gelegd dat de 60/40-verdeelsleutel jaar na jaar gebetonneerd is tot in 2012.

De heer Ansoms heeft gelijk. Indien men aan Vlaamse kant voorrang geeft – wat ik als West-Vlaming zelfs zou begrijpen – aan de projecten voor de ontwikkeling van de haven van Antwerpen en indien men alle middelen die in het kader van de 60-40-verhouding op Vlaams grondgebied kunnen worden geïnvesteerd, daaraan besteed, dan zou men niet toekomen. Andere noodzakelijke werken in Vlaanderen zouden dan niet kunnen doorgaan. Dat betekent dat Vlaanderen drie keer betaalt: één keer voor de communautaire verdeelsleutel die Vlaanderen benadeelt, één keer voor het rechthouden van de Vlaamse en Belgische haven economie en één keer om projecten in Wallonië – die onmogelijk prioritair kunnen worden genoemd – meteen te verheffen tot projecten van nationaal belang. Ik gaf u in die context reeds het voorbeeld van de lijn Brussel-Luxemburg.

In heel de discussie over het investeringsplan is er één bedrag dat niet verandert, dat van de jaarlijkse verhoging van de overheidsinvesteringen met 1 miljard, zodat men op het einde van 2010 – typisch voor deze regering om weeral een maatregel op termijn te nemen – een totaalbedrag van 55 miljard bekomt.

01.133 De voorzitter: Mijnheer Leterme, u bent goed op dreef, maar ik moet u toch herinneren aan de regel-Ansoms. Volgens die regel krijgt u een halfuur plus blessuretijd. U hebt deze regel reeds overtreden.

01.134 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb een enorm respect voor de heer Ansoms. Hij weet dat ook. Ik zou dan ook nooit een Ansoms-regel durven overtreden. Ik zal dit punt dus afhandelen, maar dat betekent dat ik de andere elementen bij de artikelsgewijze bespreking aan bod zal laten komen.

Belangrijk is dus dat 1 miljard extra per jaar onaangeroerd blijft. De heer Ansoms heeft al aangeduid wat dit betekent. Voor de drie jaar van deze legislatuur betekent dat 1 miljard extra, plus 2 miljard extra, plus 3 miljard extra, dus een totaal van 6 miljard extra. Trek daarvan de 2,3 miljard af die men met de verrekening van de twaalfden in de begroting heeft weggenomen, dan betekent dit dat men in deze legislatuur iets meer dan 10% minder extra inspanning levert dan de extra inspanning die in veel moeilijker budgettaire omstandigheden door een vorige coalitie werd geleverd.

Mijnheer de voorzitter, ik geef u uw zin en zal het voorlopig hierbij laten.

Regeling van de werkzaamheden **Ordre des travaux**

01.135 De voorzitter: Collega's, ik zal mij enige tijd laten vervangen. Omstreeks 19.15 uur zal er worden geschorst. Een uur later zal er dan worden hervat. In de Conferentie heb ik daarstraks gezegd dat er gedurende dit debat geen vergadering van de commissie voor de Infrastructuur zou plaatsvinden. Ik wens mij daaraan te houden. Dat betekent dus dat wij dit gaan afwerken, hopelijk niet te laat. Anders komen er onderbrekingen en daar houd ik niet van.

01.135 Le président: Je vous rappelle que nous n'interrompons pas ce débat pour une réunion de la commission de l'Infrastructure. Les deux réunions ne peuvent évidemment pas se dérouler simultanément.

01.136 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, betekent dit dan dat er volgens de geplogenheden en de reglementaire bepalingen dienaangaande morgenvoormiddag ook geen commissievergadering zal zijn tijdens de tijd voor de fractievergaderingen, evenmin als morgennamiddag tijdens de plenaire vergadering?

01.136 Jos Ansoms (CD&V): La commission peut-elle se réunir demain matin, en même temps que les réunions de groupe?

01.137 De voorzitter: Ik houd mij aan wat ik zeg. Als men dit onderwerp hier bespreekt, kan men in de commissie niet vergaderen over een belendend onderwerp. Daar wil ik mij aan houden. De rest zullen wij zien.

01.138 Jos Ansoms (CD&V): Kan de commissie volgens u wel bijeenkomen tijdens de fractietijd?

01.139 De voorzitter: Theoretisch wel.

01.139 Le président: Le Règlement ne s'y oppose pas.

01.140 Jos Ansoms (CD&V): En praktisch?

01.141 De voorzitter: Wij zullen zien wanneer wij hier gedaan hebben.

01.142 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, met wat u nu suggereert, veronderstel ik dat het Reglement zal worden gerespecteerd. Dat stipuleert dat dergelijk initiatief voor morgen via de Conferentie van Voorzitters goedkeuring moet krijgen.

01.142 Yves Leterme (CD&V): Si fait. L'organisation d'une réunion de commission le jeudi matin requiert l'accord préalable de la Conférence des présidents.

Partagez-vous ce point de vue?

01.143 De voorzitter: Het zou kunnen zijn dat de Conferentie morgen tijdens de middag vergadert. Ik heb een aantal agendaproblemen.

01.143 Le président: Je ne puis vous répondre maintenant.

01.144 Yves Leterme (CD&V): De Conferentie is dus niet morgenvoormiddag?

01.145 De voorzitter: Dat is mogelijk, ik weet het niet. Dat zal ik straks zeggen, als ik hier gedaan heb. Ik zou willen dat dit ontwerp wordt beëindigd in de loop van deze vergadering. Gevraagd werd om door te gaan tot dit is afgehandeld.

01.146 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik vind dat u het ons als onpartijdig voorzitter toch verschuldigd bent om de krijtlijnen uit te tekenen waarbinnen het debat zich verder zal afspelen. Ik herhaal mijn vraag. U verwijst naar een Conferentie morgen tijdens de middag. Dat betekent dus dat er morgenvoormiddag geen vergadering zal zijn van de commissie voor de Infrastructuur.

01.147 De voorzitter: Dat durf ik niet te beloven, mijnheer Leterme. Ik wil weten wanneer men hier gedaan zal hebben. Dat is het probleem.

01.148 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het Reglement bepaalt dat dergelijke bijeenkomst er slechts kan komen als de Conferentie van Voorzitters daarmee akkoord gaat. Tot daar zijn we het toch eens?

01.149 De voorzitter: Dat debat hebben wij al gevoerd. Dit geldt als er openbare vergadering is de donderdag.

01.150 Yves Leterme (CD&V): Morgen is er openbare vergadering, in de namiddag. In dat geval kan er in de voormiddag geen commissievergadering zijn.

01.151 De voorzitter: Gedurende de openbare vergadering van morgennamiddag kan er geen commissievergadering zijn.

01.152 Yves Leterme (CD&V): Het Reglement bepaalt dat, als er een openbare zitting is op de betrokken donderdag, men de goedkeuring van de Conferentie van Voorzitters moet hebben om een commissievergadering te organiseren die dag.

01.153 De voorzitter: Ik heb het daar straks nog over. Nu moet ik helaas voor korte tijd weg. Ik zal terug zijn om 19.30 uur. Helaas moet ik mij nu laten vervangen.

01.154 Yves Leterme (CD&V): U kunt in een zin antwoorden nochtans. Wij wensen op dat punt een debat te voeren over de wijze waarop wij onze werkzaamheden verder gaan organiseren.

01.155 De voorzitter: Wilt u daarmee wachten tot ik terug ben?

01.156 Yves Leterme (CD&V): Maar kunt u dan niet in twee zinnen antwoorden op onze vraag?

01.157 De voorzitter: Nee, dat kan ik niet.

01.158 Yves Leterme (CD&V): Dan vragen wij een stemming over die aangelegenheid.

01.159 De voorzitter: Ik wil u eerst zeggen dat wij dit wetsontwerp zullen afhandelen zoals gevraagd en dat er ondertussen geen commissie voor de Infrastructuur bijeen zal komen. Dat heb ik deze middag beloofd en dat zullen wij proberen waar te maken. Dat is het belangrijkste.

01.160 Yves Leterme (CD&V): Ik heb u een heel precieze vraag gesteld.

01.161 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, in het Reglement staat - als ik mij niet vergis - dat als er op donderdagnamiddag een plenaire vergadering is, de commissies normalerwijze niet op donderdagvoormiddag vergaderen, tenzij in de Conferentie van voorzitters anders wordt beslist. Kunt u hic et nunc een antwoord geven op de vraag of er morgenvoormiddag een vergadering van de commissie voor de Infrastructuur is? Ofwel moet er eerst een vergadering van de Conferentie van voorzitters waarin men zich daarover kan beraden.

01.162 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, ik lees artikel 16: "Commissievergaderingen mogen niet gelijktijdig met de plenaire vergadering op donderdagnamiddag worden gehouden, tenzij de Kamer tot urgentie heeft beslist". Dat is echter een andere zaak.

01.163 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de Kamer heeft zich nog niet over de urgentie voor het wetsontwerp uitgesproken.

01.164 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, dit wetsontwerp heeft de spoedbehandeling. Er werd reeds meermaals vergaderd in de commissie na de plenaire vergadering van donderdagnamiddag.

01.165 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wens uw selectieve lezing van het Reglement aan te vullen met artikel 10, ten zede: "Donderdagochtend is uitsluitend gewijd aan vergaderingen van de politieke fracties, met dien verstande dat uitzonderingen kunnen worden toegestaan door de Conferentie van voorzitters". Dat is vanmorgen niet gebeurd. Vandaar het belang van mijn vraag: zult u morgenochtend een Conferentie van voorzitters organiseren? Zijn de politieke moeilijkheden in de meerderheid zo groot dat zelfs dit niet duidelijk kan zijn?

01.166 De voorzitter: Mijnheer Leterme, wij zullen na de onderbreking kijken hoever wij staan. Ik heb nu een andere verplichting. Ik kom over ongeveer een uur terug.

01.167 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij wensen nu duidelijkheid om onze werkzaamheden verder te kunnen organiseren. Vergadert morgen de commissie voor de Infrastructuur? Zult u voorafgaand de Conferentie van voorzitters daarover bijeenroepen?

01.161 Jos Ansoms (CD&V): Lorsqu'il y a séance plénière le jeudi après-midi, les commissions peuvent uniquement se réunir le jeudi matin à la condition qu'il ait été convenu ainsi en Conférence des présidents, par mesure d'urgence.

01.162 Le président: Les commissions ne peuvent se réunir pendant les séances plénières du jeudi. Il arrive fréquemment qu'elles soient organisées à l'issue de la séance plénière.

01.165 Yves Leterme (CD&V): L'article 10, point 6 du Règlement stipule que le jeudi matin est réservé aux réunions des groupes politiques. Une réunion peut uniquement être organisée après que la Conférence des présidents en a convenu ainsi. Le président compte-t-il réunir la Conférence des présidents à temps?

01.166 Le président: Je vous répondrai après la suspension.

01.167 Jos Ansoms (CD&V): C'est maintenant que nous souhaitons obtenir une réponse.

01.168 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, zolang het wetsontwerp hier wordt besproken, zal de commissie voor de Infrastructuur niet vergaderen. Dat heb ik in de Conferentie van voorzitters beloofd en dat zal zo gebeuren. De heer Henry zal mij voor een uurtje vervangen.

Voorzitter: Jean-Pol Henry, eerste ondervoorzitter.

Président: Jean-Pol Henry, premier vice-président.

Hervatting van de algemene bespreking

Reprise de la discussion générale

01.169 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, gezien ik daarnet vernam dat het partijstandpunt van de CD&V erin bestaat de bedrijfsparticipatie van de vakbonden in alle bedrijven ingang te laten vinden, vraag ik mij af waarom ik voor minder zou gaan.

De vakbonden worden in dit wetsontwerp verwijderd uit de raad van bestuur van de NMBS. Dat stemt mij niet enthousiast. Ik vertel wellicht geen geheim als ik zeg dat dit een eis is van onze liberale coalitiepartner. Ik voeg er echter meteen aan toe dat ik als loyale partner van de meerderheid, ook dat onderdeel van het geheel zal verdedigen.

In dat verband verwijs ik naar volgende punten. Ten eerste, het statuut van het personeel van de NMBS blijft ongewijzigd, wat niet kan worden gezegd van het statuut van het personeel van andere overheidsbedrijven. De eenheid van het bedrijf blijft gegarandeerd, wat voor de slagkracht van de vakbonden een belangrijk argument is. De structuur van de NMBS wordt vereenvoudigd en wordt herleid van tweeëntwintig tot negen bedrijfseenheden. Dat is helemaal geen filialisering, laat staan dat het van ver op een privatisering zou lijken. Wat de vakbonden van de NMBS terzake beweerden strookt niet met de werkelijkheid. De bevoegdheden van het paritair comité blijven ongewijzigd en precies daar, en niet in de raad van bestuur, wordt het sociaal klimaat van een bedrijf bepaald.

In verband met het argument dat de vakbonden niet meer over de nodige informatie zouden beschikken indien zij worden verwijderd uit de raad van bestuur, wijs ik erop dat alle leden van het nieuw strategisch comité alle informatie zullen krijgen die ook aan de leden van de raad van bestuur wordt verstrekt. Vanuit historisch oogpunt gezien kan ik best begrijpen dat de vakbonden het niet aangenaam vinden niet meer deel te nemen aan de raad van bestuur, terwijl dat gedurende zoveel jaren anders was. Inderdaad, als het een gewoonte is geworden steeds in de zitkamer te verblijven, dan is het zeker niet aangenaam van plots naar de achterkeuken te worden verwezen. Toch vestig ik de aandacht erop dat, zoals bij de meeste gezinnen in dit land, de belangrijke beslissingen worden genomen in de achterkeuken, met andere woorden in het strategisch comité.

Het strategisch comité is wel degelijk bevoegd inzake de investeringsplannen en het beheerscontract. Dat is niet te verwaarlozen.

01.170 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Vanoost, hoor ik u nu zeggen

01.168 Le président: Aucune réunion de commission ne sera convoquée pendant le débat relatif à cette matière en séance plénière. Je m'y engage.

01.169 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le présent projet de loi évince les syndicats du conseil d'administration de la SNCB. Je vous avouerai que c'était une exigence du VLD. Je ne m'en réjouis pas particulièrement. Toutefois, je tiens à faire preuve de loyauté à l'égard de la majorité à laquelle j'appartiens. Je voudrais aussi souligner que le statut du personnel restera inchangé et que l'unicité de l'entreprise sera garantie. La structure de l'entreprise sera simplifiée étant donné qu'on passera de 32 unités à 9. Donc, il n'est pas question de privatisation.

La commission paritaire conservera ses pouvoirs. Les membres du nouveau comité stratégique, où siègeront les syndicats, recevront les mêmes informations que le conseil d'administration, ce qui exclura toute désinformation. Le comité stratégique sera compétent pour les plans d'investissements et le plan stratégique.

01.170 Jos Ansoms (CD&V): Le

dat het strategisch comité beslist over het investeringsplan?

Dat is toch niet zo! Het strategisch comité geeft wel een advies dat door de raad van bestuur wordt aanvaard of verworpen. Wordt het verworpen, dan moet er een nieuw advies komen. Dat is trouwens een van de voorbeelden die ik daarnet wou ontwikkelen, maar waartoe ik de kans niet kreeg. Door een dergelijke bureaucratisering maakt men het bestuur van de maatschappij omzeggens onmogelijk.

Het strategisch comité geeft een bindend advies, maar als de raad van bestuur het er niet mee eens is dan verwerpt zij het en dan moet er een nieuw advies worden gegeven. Terloops gezegd, de wet bepaalt in dat verband geen termijnen, zodat het uitwerken van een advies weken of zelfs maanden kan aanslepen, maar inmiddels kan de raad van bestuur geen beslissingen nemen.

U moet hier dus niet komen vertellen, mijnheer Vanoost, dat het strategisch comité beslissingen kan nemen, want dat is niet zo.

01.171 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, u gaat ervan uit dat de raad van bestuur altijd zal ingaan tegen de adviezen van dat strategisch comité. Wie zegt dat? Dat zal moeten blijken. Dat kunt u nu nog niet weten. Alle leden van de raad van bestuur zullen ook in het strategisch comité zitten. Ik kan mij niet inbeelden dat het strategisch comité, waar alle leden van de raad van bestuur ook in zetelen, een advies zouden geven dat anders is dan hetgeen in de raad van bestuur wordt beslist. Dat is hetzelfde.

01.172 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Vanoost, nu valt u volledig door de mand. U hebt juist gezegd dat het strategisch comité heel belangrijk is en dat de vakbonden daarin advies kunnen geven. Nu zegt u dat de hele raad van bestuur in het strategisch comité zetelt en de raad van bestuur zal toch niet iets anders beslissen dan zij adviseert. Dat betekent dat de vertegenwoordigers van de werknemers daar niets over te zeggen hebben. Het is gewoon pro forma. De leden van de raad van bestuur adviseren in het strategisch comité hetgeen zij daarna zelf beslissen. Of de vakbonden daarmee akkoord gaan of niet speelt volgens u geen rol. Dat is de essentie van uw uiteenzetting.

01.173 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik ben het daar niet mee eens. Ik zie dat anders. Dat is niet zoals u het zegt. Zij zullen zes van de zestien zitjes hebben.

01.174 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je me ferai l'avocat du diable. Je trouvais sympathique que les syndicats fassent partie du conseil d'administration, mais ils n'étaient tout de même que deux sur dix-huit. Ils pouvaient donc être en minorité dans l'ancien fonctionnement. Dans les structures actuelles, si, formellement, ils n'ont pas le dernier mot, ils sont 6 sur 16. Ils sont donc plus nombreux.

En outre, comme je le disais tout à l'heure, le conseil d'administration ne pourra pas gérer l'entreprise contre les syndicats.

comité stratégique rendra un avis, mais c'est le conseil d'administration qui décidera. La loi ne fixe pas non plus de délais. Cette bureaucratie paralysera le fonctionnement des organes.

01.171 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Vous partez du principe que le conseil d'administration s'opposera toujours aux recommandations du comité stratégique. Les membres du conseil d'administration siégeant dans ce comité, je ne vois pas pourquoi ils s'opposeraient à leurs propres décisions.

01.172 Jos Ansoms (CD&V): Vous prétendez que le conseil d'administration tout entier est représenté au comité stratégique. Par conséquent, selon votre théorie, les syndicats n'ont plus aucun rôle à jouer.

01.173 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ce n'est pas mon analyse.

01.174 Jean Depreter (PS): Ik zal hier de advocaat des duivels spelen. Ik vond het erg sympathiek dat de vakbonden in de raad van bestuur vertegenwoordigd waren, maar ik wijs erop dat zij maar twee vertegenwoordigers hadden terwijl de raad achttien leden telt. Bovendien kan de raad van bestuur geen beleid voeren "tegen" de vakbonden.

01.175 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik zou het niet beter kunnen zeggen. Wij zijn daar niet echt enthousiast over. Het was een historisch feit dat zij in de raad van bestuur zaten, maar ik heb de vakbonden toch de verzekering gegeven dat de situatie er niet op verslechterd is, integendeel.

Puur principieel gezien ligt de aanwezigheid van vakbonden in bedrijven volgens mij ook moeilijk. Trouwens, wie ben ik? Mevrouw Vervotte, de vakbondsvertegenwoordiger van Sabena, antwoordde onlangs in een radio-interview op de vraag of zij deel wilde uitmaken van de raad van bestuur van Sabena, dat een raad van bestuur geen plaats voor vakbonden is.

Ik weet dat het een mes is dat aan verschillende kanten snijdt, maar dit is nu eenmaal het akkoord dat wij gaan verdedigen. Ik denk dat het kan werken. U denkt van niet.

Ten tweede, de heer Ansoms verwijt deze meerderheid dat wij engagementen voor de volgende regering aangaan. Mijnheer Ansoms, een meerjarenplan is per definitie een engagement dat de eigen regeerperiode overstijgt. Dat is niets bijzonders. Dat is de gewone gang van zaken. Dat is vroeger zo gebeurd en dat gebeurt nu ook. U kunt discussiëren over de toereikendheid van de geplande investeringen, maar het feit dat deze regering engagementen aangaat die ook volgende regeringen binden is een hele gewone gang van zaken.

01.176 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Vanoost, dit is onvoorstelbaar. Ik heb aangeklaagd, ten eerste, dat de Groenen voor de eerste keer in de geschiedenis van dit land deel uitmaken van de regering; ten tweede, dat de minister van Verkeer een Ecolo-minister is en dat u voor de verkiezingen van de daken hebt geschreeuwd en nu nog trouwens - alhoewel de laatste weken en maanden iets minder - dat mobiliteit de topprioriteit is van deze regering en van uw partij. Uw fractie heeft in deze regering een vice-eerste minister met de bevoegdheid voor Infrastructuur. Bovendien hebt u het geluk gehad dat dank zij de inspanningen van de vorige regering inzake sanering en dank zij een economische hoogconjunctuur, u in de afgelopen twee jaar 480 miljard meer middelen - belastinggelden - hebt ontvangen. U slaagt erin met deze regering - met een Ecolominister op kop - om in de eigen legislatuur in vier jaar 3,7 miljard meer middelen te geven dan de NMBS had. Ik maak een vergelijking met de twee vorige regeringen, waar u geen deel van uitmaakte en die u trouwens hebt bekampt, omdat zij volgens u niets deden inzake mobiliteit en omdat ze aan de NMBS geen geld gaven.

Welnu, de eerste regering Dehaene, in volle saneringsperiode, heeft 17 miljard meer gegeven in eigen legislatuur en de regering Dehaene II heeft in de periode dat de Maastrichtnorm moest worden gehaald - en ook dank zij de goede samenwerking met de PS en met minister Daerden - 33 miljard meer gegeven aan de NMBS, zelfs in die moeilijke periode. U slaagt erin om, samen met Ecolo in de regering, 3,7 miljard meer te geven en dan nog wel in een periode van hoogconjunctuur. Dat is hetgeen ik aanklaag.

Bovendien durft u hier nog mee naar buiten te komen! Ik zou beschaamd, zo diep als ik kon, wegkruipen in het donkerste hoekje van deze Kamer.

01.175 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La présence de syndicats dans les entreprises est en tout état de cause source de problèmes

M. Ansoms reproche à ce gouvernement de s'engager pour ceux qui le suivront, mais il s'agit là d'un procédé caractéristique pour un plan pluriannuel.

01.176 Jos Ansoms (CD&V): J'ai dénoncé le fait que les verts, qui proclamaient que la mobilité était une priorité absolue, accordent à peine 3,7 milliards de plus à la SNCB en quatre ans, alors qu'ils disposent d'une ministre Ecolo et que nous sommes en période de haute conjoncture. En revanche, Dehaene avait accordé 17 milliards supplémentaires et Dehaene II 35 milliards en des temps économiquement difficiles. A votre place j'aurais honte et je me cacherais. *(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok)*

01.177 Fauzaya Talhaoui (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wens aan de heer Ansoms te vragen wat de NMBS met al dat geld uit de vorige legislatuur heeft gedaan.

01.178 Jos Ansoms (CD&V): De NMBS heeft dat geld geïnvesteerd in het spoor, na een periode van jarenlange desinvestering.

01.179 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dat was ook onder uw regeringen!

01.180 Jos Ansoms (CD&V): Vooral tijdens het ministerschap van de heer De Croo – de voorzitter is even afwezig – werd aan 100 per uur gedesinvesteerd. Ik heb immers altijd toegegeven dat wij sedert 1982 tot voor enkele jaren uit een periode van sanering komen. Onze partij heeft inderdaad mee de overheidsfinanciën in evenwicht gebracht. Ik heb alleen maar willen aantonen dat, in die moeilijke saneringsperiode, er toch vele miljarden meer aan het spoor werden toegekend. Nu, met de Groenen in de regering en bovendien in een periode van hoogconjunctuur waarin het geld gedurende twee jaar is binnengestroomd, namelijk. 480 miljard, gaat u in eigen legislatuur slechts 3,7 miljard toekennen. Dat is het grote verschil.

Wat heeft de NMBS met het geld gedaan? Natuurlijk geïnvesteerd! U spreekt in slogantaal. Vraag aan uw minister dat zij u het rapport van het Rekenhof bezorgt, waar op even zoveel bladzijden duidelijk wordt aangetoond dat er geen frank van de openbare dienst naar ABX is gegaan. Dat was de conclusie van het Rekenhof. Dat is een spijtig resultaat. De bedoeling van de audit was allerlei malversaties van de heer Schouppe aan te tonen, met het doel hem te beschuldigen, maar, het Rekenhof heeft duidelijk vastgesteld dat er geen frank naar ABX of wat dan ook is gegaan, tenzij naar het binnenlands spoor, maar dat was voorzien.

01.181 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Met statistieken kan men alle kanten uit. U hebt zelf gezegd dat er 3,7 miljard meer wordt geïnvesteerd. Dat betekent dat we nog een schepje bovenop het engagement van de vorige regering doen. Als u daar de som van maakt, komt u aan heel andere cijfers dan uw miljarden.

01.182 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer Vanoost, u doet er inderdaad een schepje bovenop! Als we een vergelijking maken – ik wil zeker geen pleitbezorger van Dehaene-II zijn –, doet u er tienmaal minder bovenop dan de regering Dehaene-II die er 33 miljard frank bovenop deed. U geeft 3,7 miljard meer, gespreid over heel de legislatuur. Dat is voor een groene minister van Verkeer beschamend weinig. Wat antwoordt u hierop?

01.183 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Laeremans, u wil niet luisteren! Dat is het probleem! Onder de regering stijgen de investeringen. Ze dalen niet. Stijgen is, mijns inziens, nog steeds positief.

01.184 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, vóór de regering Dehaene-I aan het bewind kwam, kreeg de NMBS jaarlijks 10 miljard frank. Dehaene-I heeft jaarlijks 7 miljard frank meer

01.177 Fauzaya Talhaoui (AGALEV-ECOLO): Qu'a donc fait la SNCB avec tout cet argent?

02.21 Jos Ansoms (CD&V): Après des années de désinvestissement, dont les plus noires coïncident avec la période où M. De Croo était ministre des Communications, on a réinvesti dans le rail. Je voulais seulement indiquer que les efforts consentis pendant la législature précédente sont beaucoup plus importants, malgré les assainissements budgétaires opérés au cours de la même période. La Cour des Comptes a observé que tous les moyens ont été dirigés vers le rail et non vers ABX, pour citer un exemple.

01.181 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Comme nous pouvons tous nous en apercevoir, les investissements ferroviaires s'accroissent. Il s'agit là d'une évolution positive.

01.182 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Les investissements supplémentaires auxquels vous procédez ne représentent guère qu'un dixième des montants que dégageait par exemple le gouvernement Dehaene.

01.183 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Il n'y a pas de diminution, mais une augmentation. C'est positif.

02.25 Jos Ansoms (CD&V): Avant le gouvernement Dehaene I, un montant de dix milliards de

gegeven. Onder Dehaene-II kreeg de NMBS jaarlijks nog eens bijkomende middelen. Dan volgt de regering-Verhofstadt. In het eerste jaar wordt de toelage verminderd.

francs était alloué à la SNCB. Ce montant a été majoré à deux reprises. Pendant la première année du gouvernement Verhofstadt, il y a en fait eu une diminution, puisque 1/12ème de la somme n'a pas été versé.

01.185 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dat is een interpretatie.

01.186 Jos Ansoms (CD&V): 1/12 werd niet doorgestort.

01.187 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, u gebruikt een interpretatief schema dat door uw partij werd opgesteld, zeker inzake de niet-doorstorting van dat twaalfde. U kunt niet ontkennen dat de curve in stijgende lijn blijft gaan.

01.188 Jos Ansoms (CD&V): Dat zou er nog aan mankeren.

01.189 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Daar gaat het over! De curve zal de komende jaren blijven stijgen. We kunnen over dat punt blijven discussiëren net zoals over het geslacht der engelen. We hebben uiteenlopende standpunten terzake.

02.26 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Vous interprétez. Je continue d'affirmer que les moyens sont en progression constante.

Le PS réclamait une discussion simultanée de ce projet et des accords de coopération avec les Régions. Je comprends ce souhait du PS, mais je comprends aussi les critiques formulées par l'opposition. Toutefois, je conteste qu'il s'agit d'une nouvelle technique.

Les remarques concernant l'audit de la Cour des Comptes ne sont pas exactes, comme il apparaît dans la résolution à ce sujet. L'audit n'a pas du tout été réclamé parce que l'on suspectait des malversations. L'audit a révélé que la structure actuelle de la SNCB entrave son bon fonctionnement.

01.190 De voorzitter: Iedereen heeft zijn interpretatie. Laten we de cijfers voor wat ze zijn.

01.191 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik zal een ander punt aansnijden.

Het is correct dat de PS een gelijktijdige behandeling eist van onderhavig ontwerp en van het samenwerkingsakkoord met de gewesten. Vanuit politiek standpunt begrijp ik hen. Ik kan begrijpen dat de PS die garantie wil hebben.

Ik durf grif toe te geven dat ik niet gelukkig ben met de manier waarop het samenwerkingsakkoord in ons Parlement verwezenlijkt wordt. De

oppositie heeft kritiek op die handelwijze. Alhoewel ik die kritiek gedeeltelijk begrijp, aanvaard ik haar stelling niet als zou zulks onuitgegeven en totaal nieuw zijn. Die handelwijze kan bogen op een zeer lange traditie in ons huis. Ze is niet nieuw. Dat betekent evenwel niet dat het een goede manier van werken is.

Het is zeer ironisch dat we op deze manier een wetsontwerp moeten goedkeuren dat handelt over de aanpassing van de structuren van de NMBS, een onderneming die vorige week door haar structuren geïmmobiliseerd werd.

Ik ga wat dieper in op de interpretatie die de oppositie geeft aan de audit van het Rekenhof. Uit de aanvragen en voorstellen van resolutie blijkt niet dat de audit bedoeld was om malversaties te ontdekken. De audit had als bedoeling een doorlichting te maken van het bedrijf. De essentie van een audit is dat men niet op voorhand weet of er inderdaad sprake is van malversaties. Dat is de interpretatie die u geeft aan het feit dat er een audit zal worden verricht. Blijkbaar maakt een audit u ongerust.

De opmerking van de minister is dus zeer terecht. In die audit wordt geconcludeerd dat de huidige structuren een degelijke werking van het bedrijf verhinderen en dat onder meer de leden van de raad van bestuur in de huidige structuur geen beleid kunnen voeren.

01.192 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de geschiedenis heeft haar rechten. De heer Vanoost zou uitdrukkelijk moeten erkennen – hij was daar al dichtbij – dat het rapport van het Rekenhof, net zoals andere doorlichtingen, besluit dat op geen enkele wijze kan worden aangetoond dat gemeenschapsgelden voor iets anders gebruikt werden dan datgene waarvoor ze bestemd werden in het kader van de werking van de NMBS.

01.193 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Leterme, ik begrijp niet waarom u dat nu aanhaalt.

01.194 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer Vanoost, omdat de nagenoeg 10 miljoen inwoners van ons land hebben vastgesteld dat de regeringscoalitie de kop van de heer Schouppe wou en dat zij insinueerde – de VLD zei het zelfs zwart op wit – dat er in de NMBS gefraudeerd werd met gemeenschapsgeld, wat nu is weerlegd.

01.195 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Leterme, u verwacht de dingen. Ik heb het over de kritiek op de structuren en u weerlegt mijn kritiek die ook terug te vinden is in de audit, door te beginnen over de financiële analyse die daarin gemaakt is. Ik heb het daar niet over gehad.

Wat de heer Schouppe betreft, daar heb ik, behalve nu even, niet over gesproken.

Ik kan begrijpen dat u een tegenargument formuleert tegen een of andere uitspraak, maar hoe u die kunt weerleggen door over iets anders te beginnen, dat begrijp ik niet. Nogmaals, ik had het niet over de financiële analyse van de audit, maar over andere conclusies.

02.27 Yves Leterme (CD&V): M. Vanoost devrait admettre qu'il ressort du rapport de la cour des Comptes qu'il ne peut être prouvé que des capitaux communautaires ont été employés à des fins irrégulières. Maintenant, il est démontré que M. Schouppe n'a rien à se reprocher.

02.28 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je n'ai pas parlé de l'analyse financière de l'audit ni de M. Schouppe.

Ce que je sais, c'est que les structures actuelles ne fonctionnent pas. Il faut donc donner une chance aux nouvelles.

Quand Mme Brepoels proteste parce que des accords de coopération ne peuvent être amendés, elle nie la structure

Zullen de nieuwe structuren nu beter functioneren dan de vorige? Een ding weet ik zeker: de huidige structuren werken niet en de nieuwe structuren moeten een kans krijgen. Die hebben potentieel. Ik kan niet in de toekomst kijken. Alles zal voor een groot deel afhangen van de wil om van de NMBS een dynamisch bedrijf te maken.

Mag ik nog even inpikken op de uiteenzetting van mevrouw Brepoels? Niet alleen het ontwerp inzake de hervorming van de NMBS werd te berde gebracht, maar ook het ontwerp ter ratificatie van het samenwerkingsakkoord met de gewesten. Mevrouw Brepoels vraagt zich af welk debat er nog kan zijn als het samenwerkingsakkoord niet eens mag worden geamendeerd. Die stelling verbaast mij van haar gelet op haar ideologische strekking. Het is de essentie zelf van een federaal land dat op elk niveau verdragen worden geratificeerd. Hier gebeurt dat in de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen constant. Die zijn te nemen of te laten. Daar is niets abnormaals aan. Integendeel. Of trekt mevrouw Brepoels misschien de bevoegdheden van de deelstaten in ons land in twijfel en vindt zij dat alles op federaal niveau moet worden beslist? In ieder geval, wanneer zij uitroept dat het ongehoord is dat het samenwerkingsakkoord op federaal niveau niet kan worden geamendeerd, dan ontkent zij de federale structuur van ons land.

Al die heisa over de werkwijze en de manier waarop het ontwerp door het Parlement is gesluisd, doet ons het belangrijkste vergeten, met name dat het een goed wetsontwerp is dat kan werken. De oppositie zal het daarmee ongetwijfeld niet eens zijn. In ieder geval zal de Ecolo-Agalev-fractie het ontwerp zonder enig probleem goedkeuren.

01.196 André Smets (PSC): Monsieur le président, monsieur le vice-président, madame la ministre, chers collègues, nous avons déjà eu l'occasion de nous exprimer en commission sur ce sujet. La première chose que nous avons relevée, c'est que ce projet de loi s'inscrit en urgence, selon votre souhait, dites-vous, mais nous vous faisons remarquer que ce projet de loi a déjà été présenté par vous en décembre 1999, également en urgence.

Aujourd'hui, nous avons donc le droit de nous interroger sur le caractère urgent de ce projet de loi, vu les deux ans qui ont été perdus entre-temps.

Sur le fond, nous ne sommes pas opposés à une modernisation, et même à une modification des structures de la SNCB, mais à condition qu'un certain nombre d'éléments soient rencontrés.

Tout à l'heure, M. Chastel a parlé d'une certaine expérience du gouvernement en la matière. Mais si, après deux ans de présence de ce gouvernement, on fait le point sur un certain nombre de dossiers, il y a de quoi être inquiet. Je pense par exemple à la réforme des polices, à la Sabena, aux licences UMTS et à la manière dont sont traités les CPAS en Belgique.

Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas opposés à une réforme des structures, mais à condition que l'on arrête de se décerner des monopoles de compétences, d'écologie ou de social. C'est ensemble qu'il faut veiller à ce que les propositions mises sur la table augmentent l'efficacité d'une entreprise publique autonome et donnent un sens à la gestion. Dans le cas de la SNCB, cela signifie

fédérale de notre pays. Les traités sont ratifiés et adoptés ou non...

La levée de boucliers provoquée par la manière dont ce projet de loi est adopté à la hâte par cette Chambre n'ôte rien au fait qu'il s'agit d'un excellent projet. Par conséquent, je demanderai à mon groupe de l'adopter. *(Applaudissements)*

01.196 André Smets (PSC): Volgens u is de urgentie vereist voor de bespreking van dit wetsontwerp, maar twee jaar geleden beweerde men ook al dat het dringend was. Wij hebben dan ook zo onze twijfels over die hoogdringendheid.

Wij zijn niet gekant tegen een modernisering en een aanpassing van de structuren van de NMBS, mits een aantal parameters in acht genomen worden.

Zo moet men ermee ophouden zichzelf een monopolie toe te eigenen en om de tafel gaan zitten om een waarlijk autonoom bedrijf tot stand te brengen met een efficiënte beheersstructuur, met respect voor de werknemers en de reizigers, met het oog op een modern mobiliteitsbeleid.

Op dat punt maken wij ons wel wat zorgen. Met de hervorming van de structuren wordt de toekomst eigenlijk onder het tapijt geveegd;

assurer une bonne gestion publique, qui soit véritablement au service du public. Il faut respecter, d'une part, les usagers et les navetteurs et, d'autre part, les membres du personnel. Est-ce bien le cas à l'heure actuelle? Les objectifs seront-ils atteints? Nous sommes très inquiets à cet égard et loin d'être convaincus.

En février 2001, vous déclariez dans le "Trends" que le projet de loi était un "énorme chantier qui vise à abandonner une politique déterminée par les acteurs eux-mêmes, au profit d'une politique de mobilité dont les pouvoirs publics tracent le cadre".

Ce qui me frappe dans ce projet-ci, c'est que le projet de réforme des structures, qui devrait s'inscrire dans un avenir à la fois européen et de proximité dans le cadre du service à la population fait, d'une certaine manière, l'impasse sur l'avenir.

Il n'ouvre pas la voie à la création d'une structure indépendante qui, tôt ou tard, s'avérera indispensable dans la logique de libéralisation poursuivie par l'Union européenne. Ce projet de loi, s'il était vraiment axé sur une volonté de servir les intérêts de l'efficacité ferroviaire dans les prochaines années, aurait dû, à mon sens, être l'occasion de créer une instance extérieure et indépendante de la SNCB. A ce moment, on aurait pu discuter, par exemple, de la création d'un institut fédéral de la mobilité, dont vous parliez d'ailleurs précédemment, mais qui, à mon avis, est maintenant jeté aux oubliettes.

On crée une nouvelle SNCB, mais cette recomposition structurelle devrait avoir un principal souci, celui de répondre au principe d'un bon gouvernement d'entreprise. Et pourtant, quelle complexité mise en œuvre! Je disais la semaine dernière, dans un débat sur Télé-Vesdre, dont vous êtes certainement au courant, "Quel brol, quel brol, quand on lit par exemple que, dans un souci de voir l'entreprise relever les divers défis qui se présentent et dans un même temps, éviter toute désorganisation inutile, elle (la SNCB) pourrait se regrouper en six unités au lieu des 22 entités d'entreprise existantes".

Mais comment pouvez-vous, après deux ans d'attente, de tergiversation, avoir recours à ce mode de langage aussi hypothétique que le conditionnel? Que faut-il sous-entendre de ce mode d'expression? Est-ce un manque de communication manifeste avec la SNCB ou un manque de volonté de proposer à la société le projet que vous idéalisiez pour elle en termes de structures? Je préférerais croire, madame la ministre, que ce conditionnel n'est qu'une distraction de votre part, mais au vu des scénarios plus que surprenants auxquels il nous a été donné d'assister depuis le début de cette législature, nous avons de sérieux doutes.

Au-delà de cette considération générale, nous restons bien entendu interrogatifs par rapport à la spéculation des différents comités que vous avez créés, de mon point de vue, madame, dans une optique d'appliquer prétendument des principes de bon gouvernement ou plutôt de satisfaire aux exigences politiques de certains de vos partenaires politiques. Que dis-je? Je vise surtout très clairement le VLD.

La semaine dernière, au cours du débat opposant des parlementaires au député Decroly, je citais un commentaire fait par Philippe

er komt geen onafhankelijke structuur, terwijl de evolutie van de Europese regelgeving precies daartoe zal leiden. We hebben de kans gemist om een externe instantie in het leven te roepen ter bevordering van een efficiënte mobiliteit.

De hoofdbekommernis zou moeten zijn: de principes van goed bedrijfsbeheer huldigen en toepassen. Maar wat een brol krijgen we in de plaats! Wel tweeëntwintig bedrijfsentiteiten, terwijl specialisten het erover eens zijn dat zes eenheden zouden volstaan voor een degelijk beheer.

Hoe is het mogelijk dat men na twee jaar een en ander nog in de voorwaardelijke wijs formuleert? Ik hoop dat het een onachtzaamheid betreft, maar wij plaatsen vraagtekens bij het voorgestelde scenario.

Wij hebben echter ook twijfels bij de structuur met de diverse comités die in het leven worden geroepen om aan de politieke eisen van sommige van uw partners te voldoen. Ik heb het hier meer bepaald over de VLD. Volgens de VLD hebben de vakbonden niet het recht om in de raad van bestuur te zitten omdat zulks het liberaal imago van de eerste minister zou kunnen schaden. De Vlaamse liberalen en de trots van de eerste minister hebben gezegevierd!

Ik moet glimlachen als ik de Vlaamse liberalen zichzelf bepaalde bekwaamheden hoor toedichten. Men herinnere zich de 4 miljard die de heer Daems in de zaak van de UMTS-licenties door de vingers geglipt zijn. Wij zijn al die betweters beu.

De vakbonden hadden bij de hervorming betrokken moeten worden. Niets daarvan: conform de principes van het liberalisme werden ze geweerd.

Moureaux voici un an: "Le partenaire le plus difficile, ce ne sont ni les PRL, ni les socialistes – on en aurait été surpris – ni les Ecolos, ni le SP, ni Agalev, c'est l'intolérance du VLD!". J'ajoute personnellement "l'orgueil du premier ministre".

Aux yeux de cette fraction, les syndicats n'avaient, dès lors, plus le droit de participer aux conseils d'administration, parce qu'il ne s'agit surtout pas d'endommager l'image libérale du premier ministre.

Et bien que vous vous en soyez défendue et que les socialistes en soient perturbés, la volonté libérale du nord a vaincu et les libéraux du sud trouvent que, finalement, ce n'est pas si mal que ça. Comme je le disais en commençant, cela me fait de plus en plus sourire lorsque je vois la compétence que s'attribuent certains libéraux du nord. Je pense, par exemple, aux quarante milliards perdus par M. Daems dans l'attribution des licences UMTS.

Nous en avons assez de recevoir des leçons, mais il fallait, semble-t-il, pour maintenir la cohésion, s'accommoder d'une certaine paix politique, et donc intégrer les syndicats au sein d'un comité stratégique, dont on connaît toute l'importance, non pas décisionnelle, mais consultative.

01.197 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Il est vrai qu'exclure les syndicats du conseil d'administration sans une profonde réforme de la société, n'est pas la bonne décision à prendre quand on veut un consensus. On l'a dit dans toutes les langues en commission.

Mais je crois qu'on sous-évalue aussi la compétence du comité stratégique et son rôle dans l'avenir de la société. Il est vrai que c'est une institution à construire; c'est un pari pour l'avenir. Mais ce comité stratégique aura un droit de regard dans le contrat de gestion. Et les partenaires sociaux vont alors pouvoir peser de tout leur poids. On sait bien que la gestion de la société passe par le contrat de gestion; c'est là que l'on retrouve les enjeux essentiels pour l'ensemble des travailleurs et des usagers, et l'affectation des moyens. De plus, le comité stratégique aura aussi un droit de regard sur l'évolution du plan d'investissement.

Je comprends que les syndicats ne soient pas d'accord de ne plus être représentés au sein du conseil d'administration; mais au-delà de ce premier constat, ce comité stratégique est un outil qui pourra user de l'ensemble de ses compétences. Ses membres auront accès à des domaines qui leur sont aujourd'hui interdits.

Il faut donc faire preuve de modération et faire confiance à la capacité de négociation et de concertation, qui est de longue tradition dans notre société, et plus particulièrement à la SNCB.

01.198 André Smets (PSC): Monsieur le président, je n'ai pas été insensible à l'honnêteté intellectuelle de mon collègue Jean Depreter, lorsqu'il disait que les syndicats ont été exclus du conseil d'administration parce que c'était un désir de la coalition. J'apprécie sa franchise.

Je pense quant à moi que les syndicats ont été exclus parce qu'ils ne servent pas l'image libérale extrême que veut se donner le premier

01.197 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV):

De competentie van het strategisch comité wordt zwaar onderschat. Mij dunkt dat dat comité in de toekomst het beheerscontract zal bespreken, en daarbij zullen de vakbonden al hun gewicht in de schaal kunnen leggen. Het comité zal denk ik ook inspraak hebben in het investeringsplan. De vakbonden zullen invloed kunnen uitoefenen op punten waar ze dat in het verleden niet konden.

We moeten de zaken wel in het juiste perspectief plaatsen.

01.198 André Smets (PSC): Ik was niet ongevoelig voor de intellectuele eerlijkheid van de heer Depreter, die duidelijk aangaf dat hij nu eenmaal deel uitmaakte van een coalitie. De vakbonden werden geweerd omdat zij niet langer dienstig zijn voor het

ministre. Et moi, Wallon, j'en ai assez des leçons de gestion que donnent certains libéraux de Flandre à ceux qui travaillent dans nos régions.

Aux yeux de cette même fraction libérale, les régions doivent être davantage associées au processus décisionnel de l'entreprise. Non seulement vous acceptez, sous couvert de valorisation de l'intermodalité, que les sociétés régionales de transport prennent part au comité dit d'orientation, mais en même temps, vous acceptez le principe de cofinancement par les régions de certains travaux de génie civil, dont il apparaît d'emblée dans les accords d'avril 2001, que les travaux présentant la plus grande urgence pourraient se situer en Flandre.

J'ajouterai de façon très prudente que personnellement, la clé 60/40 doit être respectée, mais il faut aussi avoir le courage de faire un état des besoins. Et pour prendre un exemple très clair, je n'ai jamais considéré que le transport de marchandises passant par Moresnet pourra nécessairement être victime de l'Ijzeren Rijn.

Cela me paraît clair. Je suis personnellement convaincu que l'avenir de notre pays passe par le partenariat entre les régions. La Belgique est un pays d'exportation. Plus il y a d'exportations, plus c'est intéressant pour chacun. Les francophones sont très prudents - et c'est bien naturel - dans un secteur dans lequel les libéraux ont également manifesté leur volonté de non-compréhension des forces ouvrières.

Vous acceptez le principe de ce cofinancement. Si ces dispositions ne sont pas pour vous des indices clairs du danger ou de la difficulté d'une régionalisation future du service ferroviaire, prouvez-le-nous. Je rêve toujours d'un rail européen, d'une proximité dans le service aux personnes, mais il est normal de rester prudent.

Vous tenez à valoriser l'intermodalité. C'est la teneur du discours politique depuis le début de la législature. Ce ne sont pas les libéraux flamands qui ont inventé ce discours, ni les écolos. A Liège par exemple, ce discours d'intermodalité est pratiqué depuis des années et comme vous le savez, il a été concrètement réalisé par l'expansion du rail, de Bierset ou encore du port autonome de Liège.

On prétexte la création d'un comité d'orientation SNCB pour mieux faire passer les prémisses de la régionalisation d'un secteur qui pourtant, à mes yeux, devrait appréhender de manière plus internationale cette intermodalité.

Il n'est pas normal, à partir du moment où l'on veut véritablement travailler dans le cadre d'une intermodalité efficace, d'ignorer à ce point la place des entreprises. Personnellement, j'estime inadmissible de ne pas offrir une place significative dans le cadre de ces différents comités, aux fédérations des entreprises de Belgique, qu'elles soient du Nord ou du Sud - en ce qui nous concerne, la Fédération wallonne des entreprises - dans la mesure où finalement, nous avons intérêt à intégrer les entreprises pour régler les problèmes de transport de marchandises.

Le cas le plus évident est celui du transport du charroi de Spa Monopole. Comment pourrait-on donner confiance aux entreprises si

libérale imago van de premier.

Ik ben het beeld dat sommige Vlamingen van Wallonië ophangen, beu. Wat mij betreft is er de 60/40-verdeelsleutel en de concrete behoeften. De toekomst moet gebouwd worden op een partnership tussen de Gewesten, in het besef dat België in de eerste plaats een exportland is.

U aanvaardt het principe van de cofinanciering en de gevaren die met een toekomstige regionalisering van de spoorwegen samengaan. Ik ben persoonlijk voorstander van een behoedzame houding.

De liberalen en de groenen spreken over intermodaliteit alsof zij dit concept hebben uitgevonden. Ik nodig u uit om te gaan kijken naar wat men sedert jaren in Luik doet!

Het is niet normaal dat de plaats van de ondernemingen in de verschillende comités inzake intermodaliteit die werden opgericht in die mate wordt miskend. Wat het vervoer voor Spa Monopole betreft, hoe denkt men het vertrouwen van die onderneming te winnen terwijl het door de verschillende comités wordt miskend? Mevrouw de minister, het is niet op die wijze dat u erin zal slagen een beleid uit te stippelen dat een alternatief vormt voor het wegvervoer.

Het ontwerp in zijn huidige vorm beperkt de intermodaliteit enkel tot het reizigersvervoer. Dat is misschien makkelijker!

Nog andere bepalingen schenken ons evenmin voldoening, met name inzake de efficiëntie. Vindt u het bijvoorbeeld normaal dat de bezoldiging voor een mandaat van administrateur-generaal 30 miljoen bedraagt? Dat is onaanvaardbaar ten aanzien van het ondergeschikt personeel. Gelukkig heeft de minister van Financiën ons bevestigd dat terzake de grootst

on ne les invite pas à participer à ces comités de décision ou de réflexion? Je suis stupéfait de constater que le monde des entreprises, dans la future refonte de la structure SNCB, est pratiquement ignoré. Pourquoi n'avoir pas songé à les intégrer au moins dans un comité d'orientation?

mogelijke doorzichtigheid zal heersen.

Considérez-vous donc, madame la ministre, que l'on peut raisonnablement développer et promouvoir une politique alternative ou complémentaire à la route sans intégrer fondamentalement des clients potentiels du rail? Aujourd'hui, un drame s'est produit dans le tunnel du Saint-Gothard. Il est invraisemblable que nous discussions aujourd'hui d'un projet gouvernemental d'une pareille importance sans réfléchir à cette participation des entreprises au sein d'un comité d'orientation. La façon dont le projet de loi est rédigé limite la notion d'intermodalité au seul transport des personnes. C'est la raison pour laquelle la région liégeoise connaît un succès extraordinaire d'intermodalité. Voyez les tonnages qui passent par le port autonome de Liège, le succès de Bierset, pour autant que les écolos laissent davantage s'épanouir l'aéroport de Bierset, ainsi que le succès global remporté par le secteur ferroviaire de Liège!

C'est peut-être plus facile de dire qu'on s'occupe des personnes mais cette réflexion mérite qu'on s'y attache.

D'autres dispositions légales me font également douter du projet de loi. Madame la ministre, j'ai eu le courage de soulever un point qui me paraît logique quelles que soient les difficultés qui peuvent en découler dans les interprétations. J'estime qu'il est normal que les traitements des mandats d'administrateurs restent raisonnables. Je trouve invraisemblable que, par exemple et puisque c'est votre majorité qui en a décidé ainsi, les informations ne soient pas facilement accessibles et que d'après la presse, dans le cadre de la libéralisation de La Poste, l'administrateur général bénéficie d'un traitement de 30 millions. Par curiosité et par souci de comparaison, j'ai demandé le montant du traitement d'un premier ministre: j'y ai lu 7,7 plus chauffeur personnel et voiture de fonction. On m'aurait dit le contraire, j'aurais trouvé cela normal. Mais donner des traitements comme celui-là, c'est indécent.

Cela a sûrement été pratiqué auparavant dans des entreprises publiques comme la SNCB et c'est inadmissible eu égard au petit personnel et à ceux qui, dans les trains, sont priés de contrôler les billets de chaque passager en parcourant, en plein été, des trains bondés de mille personnes et qui se font parfois agresser par des gens qui refusent d'exhiber leur ticket.

Les entreprises publiques autonomes ont besoin de sagesse financière notamment au niveau des mandats des administrateurs. Ce n'est plus le cas et j'ai énormément apprécié, après avoir été traité de poujadiste par les libéraux, que le ministre ait dit la semaine dernière, en séance plénière, qu'il allait exiger la transparence financière des financements et des traitements des mandats d'administrateurs. J'ai eu l'occasion de rappeler à M. Chastel ce matin que le ministre des Finances allait intervenir.

01.199 Isabelle Durant, ministre: Je n'ai pas envie de m'entendre donner des leçons. Sur la question de la transparence des rémunérations, j'ai répondu en commission que pour toutes les

01.199 Minister Isabelle Durant: Ik heb er genoeg van dat men mij de les spelt! Ik heb u in de

entreprises et pas seulement les entreprises autonomes, un projet de loi sera déposé par M. Daems et moi-même afin de permettre à tout le monde, au contrôleur de train ou autres, d'avoir accès à l'information par l'application du principe de transparence des rémunérations. Il n'y a aucune volonté de cacher quoi que ce soit et c'est normal.

01.200 André Smets (PSC): Je vous remercie pour votre réponse claire. Il est important de le savoir.

C'est un débat et j'ai l'impression que cette question gêne. Un parlementaire m'interpelle vivement pour ne pas dire plus... Je constate que le ministre des Finances s'est engagé à garantir un contrôle des rémunérations. Il est indécent que la personne à la tête d'une entreprise publique gagne actuellement 30 millions.

Ne me demandez pas de dire le contraire car c'est le cas actuellement.

Quant à la comptabilité de l'entreprise, je note que vous exigez toute une série d'éléments, ce qui me paraît tout à fait logique: comptabilité analytique, comptabilité générale avec bilan, compte de résultats, etc. conformément au plan comptable, à savoir toutes les règles élémentaires. En lisant le projet, je me suis d'ailleurs fait la réflexion que si l'on imposait les mêmes normes de contrôle financières à l'Etat qu'aux budgets communaux, les choses se passeraient sans doute beaucoup mieux. A cet égard, je trouve qu'on est souvent à cent lieues des exigences imposées aux mandataires communaux. Dans ce cadre, je demande simplement que l'on parvienne à identifier chacun des secteurs en activité et que l'on sache exactement comment les choses se passent sur le plan financier dans chacun d'eux. Cela me paraît tout à fait logique. Je ne vois pas pourquoi je ne pourrais pas poser; à cette tribune, des questions de fiabilité sur le contrôle de l'argent public.

Un autre point a attiré mon attention: le principe de la double signature. J'avais soulevé le problème en réunion de commission. Si je comprends bien vos intentions politiques, cette mesure pourrait sans doute être bénéfique, mais le fait de considérer comme équivalentes des signatures qui appartiennent à des personnes liées entre elles par un lien hiérarchique ne me paraît pas nécessairement efficace et risque de poser des problèmes interpersonnels. Les règles de bon gouvernement devraient plutôt inciter à demander une double signature décidée par le conseil d'administration, avec des contrôles permanents bien entendu.

Madame la ministre, vous invoquez la transparence dans le cadre de ce projet de loi mais, même si cela risque de vous énerver quelque peu, je ressens ce projet de loi comme un processus d'étatisation politique, d'étatisation de la société, même si vous vous en défendez, avec ce que cela peut générer en termes de lourdeurs administratives, alors qu'il serait plus facile d'appliquer de la rigueur et de la souplesse responsable.

Je regrette fondamentalement l'état d'esprit dans lequel est menée cette réforme des structures de la SNCB parce que, dès le départ -

commissie geantwoord dat de heer Daems en ikzelf een ontwerp zullen indienen om ervoor te zorgen dat eenieder toegang krijgt tot die informatie, niet enkel voor wat de NMBS betreft, maar ook voor alle andere autonome overheidsbedrijven.

01.200 André Smets (PSC): Ik ben blij dat u de verklaringen van de minister van Financiën bevestigt.

Wat de boekhouding van de bedrijven betreft, eist u de overlegging van een reeks documenten die onontbeerlijk zijn voor een boekhoudkundige controle. Ik vraag dat men alle activiteitssectoren duidelijk aangeeft zodat wij precies weten wat er in elk van die sectoren gebeurt. Wat het principe van de dubbele handtekening betreft, is het niet gezond om ervan uit te gaan dat de handtekeningen van personen tussen wie er een onderlinge hiërarchische band bestaat als geldig moeten worden beschouwd.

Men zou in een dubbele ondertekening moeten voorzien met de nodige controles.

Wij worden geconfronteerd met een verstaatsingsproces van de maatschappij met alle administratieve rompslomp die dat met zich brengt.

Ik betreur dat deze hervorming wordt doorgevoerd. Wij bevinden ons aan de vooravond van het derde beheerscontract en ik zou u willen vragen hoe u die onderhandelingen ziet.

Waar denkt men het nodige geld te vinden?

De Raad van State vraagt een herziening van het samenwerkingsakkoord. Dat moet voor u een hele ontgoocheling zijn.

De structurele hervorming en het

j'ai déjà eu l'occasion de le dire -, on a eu l'impression que tous ceux qui travaillaient au conseil d'administration n'étaient pas du bon côté par rapport à la nouvelle majorité arc-en-ciel et que, de ce fait, un procès leur était fait d'emblée.

L'essentiel est que le secteur ferroviaire ait devant lui un interlocuteur politique plausible et responsable. Nous nous trouvons en effet à un moment clé pour l'avenir du rail dans notre pays. Il serait inadmissible d'entretenir plus encore le climat de méfiance qui vous lie depuis le début de la législature à la direction de la SNCB. Vous savez aussi bien que moi qu'à un moment donné, on a parlé du remplacement rapide d'un administrateur de haut niveau, un président ou un directeur, par un membre éminent de votre parti.

Nous sommes à la veille de l'élaboration d'un troisième contrat de gestion qui doit sceller pour les cinq années à venir les obligations contractuelles entre l'Etat et l'entreprise. Dans quel état d'esprit comptez-vous engager ces négociations alors que l'Etat est redevable à la SNCB actuellement, semble-t-il, de 3,5 milliards après l'accomplissement des missions de service public de cette dernière? Cette somme est déjà considérable et elle risque d'augmenter si l'on propose des missions de service public supplémentaires. Politiquement, vous avez sûrement raison de valoriser le transport transfrontalier des personnes à condition d'être très attentive au statut international de nos gares nationales, comme c'est le cas de Verviers. Mais cela sert-il réellement à quelque chose si vous ne nous donnez pas l'assurance de compenser, via l'entreprise, cette nouvelle mission de service public?

Nous sommes à la veille de l'approbation d'un plan d'investissement dont on ne sait toujours pas s'il se déclinera en douze ou en quinze ans. On signale partout qu'il faudra encore trouver près de cent milliards. Où va-t-on trouver cette manne céleste? Les régions sont-elles une de vos pistes? Bien sûr, c'est sans compter avec l'avis d'un Conseil d'Etat particulièrement cinglant. Faut-il reprendre cet avis du Conseil d'Etat qui signale que, du fait que le financement de la SNCB appartient à la seule autorité fédérale, l'accord de coopération ne peut habiliter les régions à assurer le préfinancement de cette société en ce qu'elle vise les travaux d'investissement relevant du rail?

Plus loin, nous pouvons également lire que "l'accord de coopération ne peut autoriser, comme il le fait, les régions à participer au financement des grands investissements ferroviaires". Cette dernière expression prise à la lettre donne à penser qu'il s'agit de travaux exclusivement affectés au transport par rail qui, comme cela a été rappelé, relèvent de la seule autorité régionale.

Ces critiques illustrent de manière criante le peu de cas que vous faites des règles institutionnelles. Je rappelle malgré tout que dans d'autres secteurs, on se trouve dans une situation ubuesque. La réforme des polices est votée, et on ne sait toujours pas finalement ce que deviendront les recours au Conseil d'Etat puisqu'il y a des avis négatifs au niveau d'auditeurs, en tout cas d'un auditeur. Il y a d'autres secteurs qui sont très interpellants. Même avec l'accord de la Saint Polycarpe, je ne sais pas si, dans le cadre des recours au Conseil d'Etat, il n'y aura pas également des difficultés. En tout cas, maintenant, les conclusions d'un avis du Conseil d'Etat sont forcément décevantes pour ce que vous proposez aujourd'hui dans la

investeringsplan hadden ons inziens afzonderlijk moeten worden aangepakt.

De huidige moeilijkheden vloeien immers duidelijk voort uit de koppeling van die twee dossiers. Men eist zelfs dat er over beide ontwerpen tegelijk gestemd wordt.

Wij hebben amendementen ingediend op de artikelen 7, 9 en 12. Deze amendementen strekken ertoe de vakbonden opnieuw op te nemen in de raad van bestuur, en de inwerkingtreding van de wet te koppelen aan de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 door het federale Parlement en de parlementen van de Gewesten.

Ik zou wel willen weten of er binnen uw regering afspraken gemaakt zijn om morgen over dit ontwerp te stemmen. (*Applaus op de meeste banken*)

mesure où il est clair que l'accord de coopération examiné doit être revu pour remettre les dispositions par lesquelles les régions émettent leur accord à des instruments relevant de la seule compétence fédérale, et pour mieux limiter leur participation au financement des matières qui relèvent de leurs compétences. L'accord de coopération doit être revu. Le plan d'investissement doit être révisé tant dans ses modes de financement que dans les projets d'infrastructure que vous comptez engager ces prochaines décennies.

Les dossiers "réforme des structures" et "plan d'investissement" auraient dû être appréhendés distinctement. C'est là que le bât blesse. A partir du moment où l'on lie les deux dossiers, l'exigence de vote simultané survient. Les dérapages ou les attentes qu'a connus le dossier "réforme des structures" ont fait que le gouvernement lie le sort des deux projets. De quoi demain sera-t-il fait? Personne ne peut nous le dire. Ce lien était établi dès le mois d'avril de cette année.

Madame la ministre, je vais vous poser une question en rappelant les amendements que nous avons déposés, visant, la réintégration des syndicats au sein de la structure décisionnelle du conseil d'administration de la SNCB; le remplacement des termes "dix membres" par "douze membres"; le remplacement du premier alinéa de l'article 12 par les mots "la mise en vigueur de la présente loi est subordonnée à l'assentiment par les parlements fédéraux et régionaux de l'accord de coopération du 12 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 SNCB".

Ma question est la suivante, madame la ministre. Y a-t-il un accord au sein de votre gouvernement pour procéder demain au vote sur ce projet-ci? Voilà la véritable question, que M. Eerdekens se pose d'ailleurs comme moi.

01.201 **De voorzitter:** De vergadering is gesloten.
La séance est levée.

*La séance est levée à 19.28 heures. Prochaine séance le mercredi 24 octobre 2001 à 20.30 heures.
De vergadering wordt gesloten om 19.28 uur. Volgende vergadering woensdag 24 oktober 2001 om 20.30 uur.*

BIJLAGE**ANNEXE****PLENUMVERGADERING****SÉANCE PLÉNIÈRE****WOENSDAG 24 OKTOBER 2001****MERCREDI 24 OCTOBRE 2001****INTERNE BESLUITEN****DECISIONS INTERNES****COMMISSIES****COMMISSIONS****Samenstelling****Composition**

Volgende wijzigingen en toevoegingen werden door de PSC-fractie voorgesteld:

Commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw

Plaatsvervangers

De heer Jean-Jacques Viseur vervangen door de heer Joseph Arens en de heer Luc Paque toevoegen.

Commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt

Plaatsvervangers

De heer Jacques Lefevre vervangen door de heer Richard Fournaux.

Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen

Plaatsvervangers

De heer Jean-Pierre Grafé toevoegen.

Commissie voor de Financiën en de Begroting

Effectieve leden

De heer Jean-Jacques Viseur toevoegen.

Plaatsvervangers

De heer Jean-Jacques Viseur vervangen door de heer Joseph Arens.

Commissie voor de Justitie

Effectieve leden

De heer Jean-Jacques Viseur vervangen door de heer Joseph Arens.

Plaatsvervangers

De heer Jean-Jacques Viseur toevoegen.

Commissie voor de Landsverdediging

Effectieve leden

De heer Jean-Pierre Grafé toevoegen.

Plaatsvervangers

De heer Jean-Pierre Grafé vervangen door de heer Richard Fournaux.

Commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing

Plaatsvervangers

De heer Jacques Lefevre vervangen door de heer Joseph Arens.

Les modifications et ajouts suivants ont été proposés par le groupe PSC:

Commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture

Membres suppléants

Remplacer M. Jean-Jacques Viseur par M. Joseph Arens et ajouter M. Luc Paque.

Commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique

Membres suppléants

Remplacer M. Jacques Lefevre par M. Richard Fournaux.

Commission des Relations extérieures

Membres suppléants

Ajouter M. Jean-Pierre Grafé.

Commission des Finances et du Budget

Membres effectifs

Ajouter M. Jean-Jacques Viseur.

Membres suppléants

Remplacer M. Jean-Jacques Viseur par M. Joseph Arens.

Commission de la Justice

Membres effectifs

Remplacer M. Jean-Jacques Viseur par M. Joseph Arens.

Membres suppléants

Ajouter M. Jean-Jacques Viseur.

Commission de la Défense nationale

Membres effectifs

Ajouter M. Jean-Pierre Grafé.

Membres suppléants

Remplacer M. Jean-Pierre Grafé par M. Richard Fournaux.

Commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société

Membres suppléants

Remplacer M. Jacques Lefevre par M. Joseph Arens.

Commissie voor de Herziening van de Grondwet en de Hervorming van de Instellingen*Plaatsvervangers*

De heer Raymond Langendries toevoegen.

Parlementaire Overlegcommissie*Effectieve leden*

De heer Raymond Langendries toevoegen.

Bijzondere commissie voor het Reglement en voor de Hervorming van de parlementaire werkzaamheden*Effectieve leden*

De heer Raymond Langendries toevoegen.

Plaatsvervangers

De heer Raymond Langendries vervangen door de heer Luc Paque.

Commissie voor de Comptabiliteit*Effectieve leden*

De heer Raymond Langendries toevoegen.

Adviescomité voor de maatschappelijke emancipatie*Plaatsvervangers*

De heer Jean-Jacques Viseur vervangen door de heer André Smets.

Commissie Legeraankopen*Effectieve leden*

De heer Jean-Pierre Grafé toevoegen.

Commission de Révision de la Constitution et de la Réforme des Institutions*Membres suppléants*

Ajouter M. Raymond Langendries.

Commission parlementaire de Concertation*Membres effectifs*

Ajouter M. Raymond Langendries.

Commission spéciale du Règlement et de la Réforme du travail parlementaire*Membres effectifs*

Ajouter M. Raymond Langendries.

Membres suppléants

Remplacer M. Raymond Langendries par M. Luc Paque.

Commission de la Comptabilité*Membres effectifs*

Ajouter M. Raymond Langendries.

Comité d'avis pour l'Emancipation sociale*Membres suppléants*

Remplacer M. Jean-Jacques Viseur par M. André Smets.

Commission Achats militaires*Membres effectifs*

Ajouter M. Jean-Pierre Grafé.

Volgende wijziging werd door de AGALEV-ECOLO-fractie voorgesteld:

Parlementaire Overlegcommissie*Effectieve leden*

Mevrouw Martine Dardenne vervangen door mevrouw Muriel Gerkens.

La modification suivante a été proposée par le groupe AGALEV-ECOLO:

Commission parlementaire de Concertation*Membres effectifs*

Remplacer Mme Martine Dardenne par Mme Muriel Gerkens.

INTERPELLATIEVERZOEKEN*Ingekomen*

1. de heer Richard Fournaux tot de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over "het gemeenschappelijk landbouwbeleid en Belgische initiatieven terzake".

(nr. 956 – verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen)

2. de heer Geert Bourgeois tot de minister van Justitie over "de mogelijke doorbraak in het bende-onderzoek door middel van een wettelijke spijtoptantenregeling".

(nr. 957 – verzonden naar de commissie voor de Justitie)

3. de heer Daniel Bacquelaine tot de minister van Sociale Zaken en Pensioenen over "een vergissing in het pensioenkadaster".

(nr. 958 – verzonden naar de commissie voor de Sociale Zaken)

DEMANDES D'INTERPELLATION*Demandes*

1. M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "la politique agricole commune et les actions de la Belgique".

(n° 956 – renvoi à la commission des Relations extérieures)

2. M. Geert Bourgeois au ministre de la Justice sur "la percée qui pourrait intervenir dans l'enquête sur les tueurs du Brabant grâce à l'adoption d'un régime légal pour les repentis".

(n° 957 – renvoi à la commission de la Justice)

3. M. Daniel Bacquelaine au ministre des Affaires sociales et des Pensions sur "une erreur au cadastre des pensions".

(n° 958 – renvoi à la commission des Affaires sociales)

4. de heer Richard Fournaux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het actieplan middenstand – kleinbedrijf 2001-2003".

(nr. 959 – verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw)

5. de heer Philippe Collard tot de minister toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, belast met Landbouw, over "de crisis in de veeteelt".

(nr. 960 – verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw)

6. de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX".

(nr. 961 – verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven)

7. de heer Servais Verherstraeten tot de minister van Ambtenarenzaken en Modernisering van de openbare besturen over "het Copernicusplan".

(nr. 962 – verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt)

8. de heer Jacques Lefevre tot de minister van Binnenlandse Zaken over "de hervorming van de asielprocedure".

(nr. 963 – verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt)

9. de heer Vincent Decroly tot de eerste minister over "de evaluatie die de regering maakt van de aan de gang zijnde militaire interventie tegen Afghanistan".

(nr. 964 – omgewerkt in mondelinge vraag)

10. de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de oprichting van een Belgische luchtvaartmaatschappij".

(nr. 965 – verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven)

11. mevrouw Simonne Creyf tot de staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling, toegevoegd aan de minister van Mobiliteit en Vervoer, over "de nucleaire sector en de verplichtingen van de elektriciteitssector inzake het passief BP2".

4. M. Richard Fournaux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le plan d'action classes moyennes – PME 2001-2003".

(n° 959 – renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture)

5. M. Philippe Collard à la ministre adjointe au ministre des Affaires étrangères, chargée de l'Agriculture, sur "la crise dans l'élevage bovin".

(n° 960 – renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture)

6. M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX".

(n° 961 – renvoi à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques)

7. M. Servais Verherstraeten au ministre de la Fonction publique et de la Modernisation de l'administration sur "le plan Copernic".

(n° 962 – renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique)

8. M. Jacques Lefevre au ministre de l'Intérieur sur "la réforme de la procédure d'asile".

(n° 963 – renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique)

9. M. Vincent Decroly au premier ministre sur "l'intervention militaire en cours contre l'Afghanistan et l'évaluation qu'en fait de gouvernement".

(n° 964 – transformée en question orale)

10. M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la création d'une compagnie de navigation aérienne belge".

(n° 965 – renvoi à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques)

11. Mme Simonne Creyf au secrétaire d'Etat à l'Energie et au Développement durable, adjoint à la ministre de la Mobilité et des Transports, sur "le secteur nucléaire et les obligations du secteur de l'électricité en ce qui concerne le passif BP2".

(nr. 966 – verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw)

12. de heer Jean-Jacques Viseur tot de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over "budgettaire gevolgen van de vertragende economische groei".

(nr. 967 – verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting)

(n° 966 – renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture)

12. M. Jean-Jacques Viseur au vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur "les conséquences budgétaires du ralentissement de la croissance économique".

(n° 967 – renvoi à la commission des Finances et du Budget)

VOORSTELLEN

Toelating tot drukken

1. Wetsvoorstel (mevrouw Magda De Meyer en de heer Henk Verlinde) tot wijziging van wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, met betrekking tot de overdracht van het loon (nr. 1455/1).

2. Wetsvoorstel (mevrouw Magda De Meyer en de heer Henk Verlinde) tot wijziging van de artikelen 702, 1026 en 1034^{ter} van het Gerechtelijk Wetboek (nr. 1456/1).

3. Wetsvoorstel (mevrouw Magda De Meyer en de heer Henk Verlinde) tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek, wat de interesten en schadebedingen bij contractuele wanuitvoering betreft (nr. 1457/1).

4. Wetsvoorstel (de heren John Spinnewyn, Koen Bultinck en Guy D'haeseleer) tot wijziging van artikel 8 van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders (nr. 1461/1).

MEDEDELINGEN

COMMISSIES

Verslagen

Volgende verslagen werden ingediend:

namens de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen,

door de heer Jacques Lefevre, over:

- het voorstel van resolutie van de heer Yvon Harmegnies betreffende de volgende ministeriële conferentie van de Wereldhandelsorganisatie (Doha, Qatar, 9-13 november 2001) (nr. 1412/4);

- het voorstel van resolutie van mevrouw Claudine Drion, mevrouw Leen Laenens en de heer Dirk Van der Maelen betreffende de vierde ministeriële conferentie van de Wereldhandelsorganisatie (nr. 1362/2).

PROPOSITIONS

Autorisation d'impression

1. Proposition de loi (Mme Magda De Meyer et M. Henk Verlinde) modifiant la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, en ce qui concerne la cession de la rémunération (n° 1455/1).

2. Proposition de loi (Mme Magda De Meyer et M. Henk Verlinde) modifiant les articles 702, 1026 et 1034^{ter} du Code judiciaire (n° 1456/1).

3. Proposition de loi (Mme Magda De Meyer et M. Henk Verlinde) modifiant le Code civil, en ce qui concerne les intérêts et les clauses pénales en cas de défaut d'exécution des obligations contractuelles (n° 1457/1).

4. Proposition de loi (MM. John Spinnewyn, Koen Bultinck et Guy D'haeseleer) modifiant l'article 8 de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs (n° 1461/1).

COMMUNICATIONS

COMMISSIONS

Rapports

Les rapports suivants ont été déposés:

au nom de la commission des Relations extérieures,

par M. Jacques Lefevre, sur:

- la proposition de résolution de M. Yvon Harmegnies relative à la prochaine conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (Doha, Qatar, 9-13 novembre 2001) (n° 1412/4);

- la proposition de résolution de Mmes Claudine Drion et Leen Laenens et M. Dirk Van der Maelen relative à la 4^{ème} conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (n° 1362/2).

SENAAT

Overgezonden wetsontwerpen

Bij brief van 18 oktober 2001 zendt de Senaat over, met het oog op de koninklijke bekrachtiging, het niet-geamendeerde wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 mei 2000 houdende toekenning van een jaarlijkse dotatie aan Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Filip en van een jaarlijkse dotatie aan Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Astrid (nr. 1274/4).

Ter kennisgeving

Bij brieven van 23 oktober 2001 zendt de Senaat over, met het oog op de koninklijke bekrachtiging, de volgende niet-geëvoeerde wetsontwerpen:

- wetsontwerp tot wijziging van artikel 7 van de wet van 13 juli 1986 betreffende het wegnemen en transplanteren van organen (nr. 77/5);
- wetsontwerp tot wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (nr. 1017/3);
- wetsontwerp betreffende de deelneming van de Belgische Staat in een naamloze vennootschap met als belangrijkste maatschappelijke doel de uitbating van een elektronisch tradingsplatform op de secundaire markt van de effecten van de Belgische staatsschuld (nr. 1221/3).

Ter kennisgeving

Aangenomen wetsontwerpen

Bij brieven van 18 oktober 2001 zendt de Senaat de volgende wetsontwerpen over, zoals hij ze in vergadering van die datum heeft aangenomen:

- wetsontwerp houdende instemming met het amendement op het Verdrag van Bazel van 22 maart 1989 inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, aangenomen op de derde vergadering van de Conferentie van de Partijen, gehouden te Genève op 22 september 1995 (nr. 1464/1);
- wetsontwerp houdende instemming met het Zetelakkoord tussen het Koninkrijk België en het Internationaal Comité van het Rode Kruis, ondertekend te Brussel op 19 april 1999 (nr. 1465/1);
- wetsontwerp houdende instemming met de volgende internationale akten:
 1. de Overeenkomst, opgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, aangaande de bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen, gedaan te Brussel op 26 juli 1995;

SENAT

Projets de loi transmis

Par message du 18 octobre 2001, le Sénat transmet, en vue de la sanction royale, le projet de loi modifiant la loi du 7 mai 2000 attribuant une dotation annuelle à Son Altesse Royale le Prince Philippe et une dotation annuelle à Son Altesse Royale la Princesse Astrid; le Sénat ne l'ayant pas amendé (n° 1274/4).

Pour information

Par messages du 23 octobre 2001, le Sénat transmet, en vue de la sanction royale, les projets de loi suivants; le Sénat ne les ayant pas évoqués:

- projet de loi modifiant l'article 7 de la loi du 13 juillet 1986 sur le prélèvement et la transplantation d'organes (n° 77/5);
- projet de loi modifiant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (n° 1017/3);
- projet de loi relatif à la prise de participation de l'Etat dans une société anonyme ayant pour objet social principal l'exploitation d'une plate-forme de trading électronique sur le marché secondaire des titres de la dette publique belge (n° 1221/3).

Pour information

Projets de loi adoptés

Par messages du 18 octobre 2001, le Sénat transmet, tel qu'il les a adoptés en séance de cette date, les projets de loi suivants:

- projet de loi portant assentiment à l'amendement à la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, adopté à la troisième réunion de la Conférence des Parties à Genève le 22 septembre 1995 (n° 1464/1);
- projet de loi portant assentiment à l'Accord de siège entre le Royaume de Belgique et le Comité international de la Croix-Rouge, signé à Bruxelles le 19 avril 1999 (n° 1465/1);
- projet de loi portant assentiment aux actes internationaux suivants:

1. la Convention, établie sur la base de l'article K.3 du Traité sur l'Union européenne, relative à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes, faite à Bruxelles le 26 juillet 1995;

2. het Protocol, opgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, bij de Overeenkomst aangaande de bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen, gedaan te Dublin op 27 september 1996;

3. het Tweede Protocol, opgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, bij de Overeenkomst aangaande de bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen, en de Gezamenlijke Verklaring, gedaan te Brussel op 19 juni 1997;

4. het Protocol, opgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, betreffende de prejudiciële uitlegging, door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, van de Overeenkomst aangaande de bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen, en de Verklaring, gedaan te Brussel op 29 november 1996;

5. de Overeenkomst, opgesteld op basis van artikel K.3, lid 2, onder c), van het Verdrag betreffende de Europese Unie, ter bestrijding van corruptie waarbij ambtenaren van de Europese Gemeenschappen of van de lidstaten van de Europese Unie betrokken zijn, gedaan te Brussel op 26 mei 1997 (nr. 1466/1);

- wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtvervoer, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 21 oktober 1992 (nr. 1467/1);

- wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Macao inzake luchtvervoer, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 16 november 1994 (nr. 1468/1).

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen

Evocatie

Bij brief van 17 oktober 2001 deelt de Senaat mee dat hij op 17 oktober 2001, met toepassing van artikel 78 van de Grondwet, het wetsontwerp tot wijziging van verscheidene belastingwetboeken, wat de voorziening in cassatie betreft en de vertegenwoordiging van de Staat voor de hoven en rechtbanken heeft geëvoceerd (nr. 176/6).

2. le Protocole, établi sur la base de l'article K.3 du Traité sur l'Union européenne, à la Convention relative à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes, fait à Dublin le 27 septembre 1996;

3. le Deuxième Protocole, établi sur la base de l'article K.3 du Traité sur l'Union européenne, à la Convention relative à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes, et la Déclaration conjointe, faits à Bruxelles le 19 juin 1997;

4. le Protocole, établi sur la base de l'article K.3 du Traité sur l'Union européenne, concernant l'interprétation, à titre préjudiciel, par la Cour de Justice des Communautés européennes de la Convention relative à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes, et la Déclaration, faits à Bruxelles le 29 novembre 1996;

5. la Convention, établie sur la base de l'article K.3, paragraphe 2, point c), du Traité sur l'Union européenne, relative à la lutte contre la corruption impliquant des fonctionnaires des Communautés européennes ou des fonctionnaires des Etats membres de l'Union européenne, faite à Bruxelles le 26 mai 1997 (n° 1466/1);

- projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République socialiste du Vietnam relatif au transport aérien, et à l'annexe, signés à Bruxelles le 21 octobre 1992 (n° 1467/1);

- projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Macao relatif au transport aérien, et à l'annexe, signés à Bruxelles le 16 novembre 1994 (n° 1468/1).

Renvoi à la commission des Relations extérieures

Evocation

Par message du 17 octobre 2001, le Sénat informe qu'il a évoqué, en application de l'article 78 de la Constitution, le 17 octobre 2001, le projet de loi modifiant divers codes fiscaux, en ce qui concerne le pourvoi en cassation et la représentation de l'Etat devant les cours et tribunaux (n° 176/6).

Bij brief van 18 oktober 2001 deelt de Senaat mee dat hij op 18 oktober 2001, met toepassing van artikel 78 van de Grondwet, het wetsontwerp tot wijziging van de faillissementswet van 8 augustus 1997, het Gerechtelijk Wetboek en het Wetboek van vennootschappen heeft geëvoceerd (nr. 1132/15).

Bij brief van 19 oktober 2001 deelt de Senaat mee dat hij op 19 oktober 2001, met toepassing van artikel 78 van de Grondwet, het wetsontwerp tot wijziging van artikel 470 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 teneinde de situatie van de gemeentefinanciën te verbeteren heeft geëvoceerd (nr. 1075/6).

Ter kennisgeving

REGERING

Ingediende wetsontwerpen

De regering heeft de volgende wetsontwerpen ingediend.

1. Wetsontwerp tot invoeging van de artikelen 43ter, 44bis, 46bis, 69 en 70 in de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966 (nr. 1458/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet), waarvoor de spoedbehandeling door de regering werd gevraagd bij toepassing van artikel 80 van de Grondwet.

Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt

2. Wetsontwerp tot vervanging van artikel 43quinquies van en tot invoeging van artikel 66 in de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken (nr. 1459/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 77 van de Grondwet);

Verzonden naar de commissie voor de Justitie

3. Wetsontwerp betreffende de definitieve omschakeling op de euro (nr. 1460/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet) waarvoor de spoedbehandeling door de regering werd gevraagd bij toepassing van artikel 80 van de Grondwet;

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

Par message du 18 octobre 2001, le Sénat informe qu'il a évoqué, en application de l'article 78 de la Constitution, le 18 octobre 2001, le projet de loi modifiant la loi du 8 août 1997 sur les faillites, le Code judiciaire et le Code des sociétés (n° 1132/15).

Par message du 19 octobre 2001, le Sénat informe qu'il a évoqué, en application de l'article 78 de la Constitution, le 19 octobre 2001, le projet de loi modifiant l'article 470 du Code des impôts sur les revenus 1992 en vue d'améliorer les finances communales (n° 1075/6).

Pour information

GOUVERNEMENT

Dépôt de projets de loi

Le gouvernement a déposé les projets de loi suivants.

1. Projet de loi insérant les articles 43ter, 44bis, 46bis, 69 et 70 dans les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966 (n° 1458/1) (matière visée à l'article 78 de la Constitution), pour lequel l'urgence a été demandée par le gouvernement conformément à l'article 80 de la Constitution;

Renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique

2. Projet de loi remplaçant l'article 43quinquies de et insérant l'article 66 dans la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire (n° 1459/1) (matière visée à l'article 77 de la Constitution);

Renvoi à la commission de la Justice

3. Projet de loi concernant le passage définitif à l'euro (n° 1460/1) (matière visée à l'article 78 de la Constitution), pour lequel l'urgence a été demandée par le gouvernement conformément à l'article 80 de la Constitution;

Renvoi à la commission des Finances et du Budget

4. Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (nr. 1463/1) (aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 77 van de Grondwet), waarvoor de spoedbehandeling door de regering werd gevraagd bij toepassing van artikel 40 van het Reglement.

Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven

Overgezonden koninklijk besluit

Bij brief van 19 oktober 2001 zendt de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu het koninklijk besluit van 4 juli 2001 over betreffende de erkenning van beroepsorganisaties van beoefenaars van een niet-conventionele praktijk of van een praktijk die in aanmerking kan komen om als niet-conventionele praktijk gekwalificeerd te worden.

Verzonden naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing

Algemene uitgavenbegroting 2001

In uitvoering van artikel 15, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit zendt de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over:

- bij brief van 17 oktober 2001, een lijst met herverdelingen van basisallocaties betreffende het ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu;
- bij brief van 19 oktober 2001, acht lijsten met herverdelingen van basisallocaties betreffende het ministerie van Justitie.

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

Internationale verdragen

Bij brief van 18 oktober 2001 zendt de kabinetschef van de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken de lijst over van de internationale verdragen die de Belgische overheid heeft ondertekend, maar nog het voorwerp van de parlementaire bekrachtigingsprocedure moeten zijn.

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen

ARBITRAGEHOF

Arresten

4. Projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (n° 1463/1) (matière visée à l'article 77 de la Constitution), pour lequel l'urgence a été demandée par le gouvernement conformément à l'article 40 du Règlement.

Renvoi à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques

Arrêté royal transmis

Par lettre du 19 octobre 2001, la ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement transmet l'arrêté royal du 4 juillet 2001 relatif à la reconnaissance des organisations professionnelles de praticiens d'une pratique non conventionnelle ou d'une pratique susceptible d'être qualifiée de non conventionnelle.

Renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société

Budget général des dépenses 2001

En exécution de l'article 15, 2^{ème} alinéa, des lois coordonnées sur la comptabilité de l'Etat, le vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale transmet:

- par lettre du 17 octobre 2001, un bulletin de redistributions d'allocations de base concernant le ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement;
- par lettre du 19 octobre 2001, huit bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le ministère de la Justice.

Renvoi à la commission des Finances et du Budget

Traités internationaux

Par lettre du 18 octobre 2001, le chef de cabinet du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères transmet la liste des traités internationaux signés par les autorités belges mais devant encore faire l'objet d'une procédure de ratification parlementaire.

Renvoi à la commission des Relations extérieures

COUR D'ARBITRAGE

Arrêts

Met toepassing van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof geeft de griffier van het Arbitragehof kennis van:

- het arrest nr. 124/2001 uitgesproken op 16 oktober 2001 betreffende de prejudiciële vraag over artikel 26 van de wet van 22 december 1986 betreffende de intercommunales, gesteld door het hof van beroep te Bergen bij arrest van 13 april 2000 inzake de CV IDEA tegen het Waalse Gewest;

(rolnummer: 1959)

- het arrest nr. 125/2001 uitgesproken op 16 oktober 2001 over de prejudiciële vraag betreffende artikel 7bis van de jachtwet van 28 februari 1882, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Doornik bij vonnis van 6 juni 2000 inzake Y. Mestdag tegen F. Bouckaert;

(rolnummer: 1982)

- het arrest nr. 126/2001 uitgesproken op 16 oktober 2001 over het beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van artikel 5bis van de wet van 10 maart 1925 op de elektriciteitsvoorziening, zoals ingevoegd bij artikel 41 van het decreet van de Vlaamse Raad van 22 december 1999 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2000, ingesteld door de NV Electrabel en de CV CPTE;

(rolnummer: 1996)

- het arrest nr. 127/2001 uitgesproken op 16 oktober 2001 betreffende de prejudiciële vraag over artikel 15 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, gesteld door het hof van beroep te Bergen bij arrest van 27 juni 2000 inzake J. Bille tegen de CV Igretec;

(rolnummer: 1997)

- het arrest nr. 128/2001 uitgesproken op 18 oktober 2001 betreffende de prejudiciële vragen over, enerzijds, artikel 47, §§ 2 en 3, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen en, anderzijds, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Mechelen bij vonnis van 13 april 2000 inzake de gemeente Voeren tegen het Vlaamse Gewest.

(rolnummer: 1956)

Ter kennisgeving

Prejudiciële vragen

Met toepassing van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof geeft de griffier van het Arbitragehof kennis van:

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie:

- l'arrêt n° 124/2001 rendu le 16 octobre 2001 concernant la question préjudicielle relative à l'article 26 de la loi du 22 décembre 1986 relative aux intercommunales, posée par la cour d'appel de Mons par arrêt du 13 avril 2000 en cause de la SC IDEA contre la Région wallonne;

(n° du rôle: 1959)

- l'arrêt n° 125/2001 rendu le 16 octobre 2001 concernant la question préjudicielle relative à l'article 7bis de la loi du 28 février 1882 sur la chasse, posée par le tribunal de première instance de Tournai par jugement du 6 juin 2000 en cause de Y. Mestdag contre F. Bouckaert;

(n° du rôle: 1982)

- l'arrêt n° 126/2001 rendu le 16 octobre 2001 concernant le recours en annulation totale ou partielle de l'article 5bis de la loi du 10 mars 1925 sur les distributions d'énergie électrique, tel qu'il a été inséré par l'article 41 du décret du Conseil flamand du 22 décembre 1999 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 2000, introduit par la SA Electrabel et la SC CPTE;

(n° du rôle: 1996)

- l'arrêt n° 127/2001 rendu le 16 octobre 2001 relatif à la question préjudicielle concernant l'article 15 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, posée par la cour d'appel de Mons par arrêt du 27 juin 2000 en cause de J. Bille contre la SC Igretec;

(n° du rôle: 1997)

- l'arrêt n° 128/2001 rendu le 18 octobre 2001 relatif aux questions préjudicielles concernant, d'une part, l'article 47, §§ 2 et 3, du décret de la Région flamande du 2 juillet 1981 relatif à la prévention et à la gestion des déchets et, d'autre part, les articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, posées par le tribunal de première instance de Malines par jugement du 13 avril 2000 en cause de la commune de Fourons contre la Région flamande.

(n° du rôle: 1956)

Pour information

Questions préjudicielles

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie:

- de prejudiciële vragen over artikel 30ter van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, gesteld door het arbeidshof te Antwerpen bij arrest van 14 september 2001 inzake de BVBA Asfaltwerken Beylemans en de BVBA Luvatri tegen de Rijksdienst voor sociale zekerheid; de beschikking tot samenvoeging van deze zaken;

(rolnummers: 2243 en 2244)

- de prejudiciële vraag over artikel 4 van de wet van 21 december 1998 betreffende de veiligheid bij voetbalwedstrijden, gesteld door de politierechtbank te Turnhout bij vonnis van 25 september 2001 inzake F. Cassiman tegen het ministerie van Binnenlandse Zaken;

(rolnummer: 2249)

- de prejudiciële vraag over artikel 6, § 1, van de wet van 3 juli 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector, gesteld door de arbeidsrechtbank te Luik bij vonnis van 1 oktober 2001 inzake F. Dykmans tegen De Post.

(rolnummer: 2265)

Ter kennisgeving

REKENHOF

Legeraankopen

Bij brief van 17 oktober 2001 zendt de eerste voorzitter van het Rekenhof een afschrift over van de brief gericht aan de voorzitter van de commissie "Legeraankopen" betreffende de mededeling van het antwoord dat de minister van Landsverdediging heeft verstrekt op een opmerking betreffende de uitvoering van het engineeringcontract (fase 1) met betrekking tot het bouwprogramma van vier kustmijnenvegers (KMV) (SDAZ-1/538102).

Verzonden naar de commissie "Legeraankopen"

RESOLUTIES

Europees Parlement

Bij brief van 18 oktober 2001 zendt de secretaris-generaal van het Europees Parlement de teksten over van dertien resoluties aangenomen door deze vergadering:

- les questions préjudicielles concernant l'article 30ter de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, posées par la cour du travail d'Anvers par arrêt du 14 septembre 2001 en cause de la SPRL "Asfaltwerken Beylemans" et de la SPRL Luvatri contre l'Office national de sécurité sociale; l'ordonnance de jonction de ces affaires;

(n^{os} du rôle: 2243 et 2244)

- la question préjudicielle concernant l'article 4 de la loi du 21 décembre 1998 relative à la sécurité lors des matches de football, posée par le tribunal de police de Turnhout par jugement du 25 septembre 2001 en cause de F. Cassiman contre le ministère de l'Intérieur;

(n^o du rôle: 2249)

- la question préjudicielle relative à l'article 6, § 1^{er}, de la loi du 3 juillet 1967 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public, posée par le tribunal du travail de Liège par jugement du 1^{er} octobre 2001 en cause de F. Dykmans contre La Poste.

(n^o du rôle: 2265)

Pour information

COUR DES COMPTES

Commandes militaires

Par lettre du 17 octobre 2001, le premier président de la Cour des comptes transmet copie de la lettre adressée au président de la commission "Achats militaires" concernant la communication de la réponse que le ministre de la Défense nationale a donnée à une observation relative à l'exécution du contrat d'ingénierie (phase 1) relatif au programme de construction de quatre dragueurs de mines côtiers (SDAZ-1/538102).

Renvoi à la commission "Achats militaires"

RESOLUTIONS

Parlement européen

Par lettre du 18 octobre 2001, le secrétaire général du Parlement européen transmet le texte de 13 résolutions adoptées par cette assemblée:

1. wetgevingsresolutie over het voorstel voor een besluit van de Raad betreffende het standpunt van de Europese Gemeenschap met betrekking tot het ontwerpreglement van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van een airbagmodule voor een vervangingsairbagsysteem, een vervangingsstuurwiel met een airbagmodule van een goedgekeurd type en een ander dan het in een stuurwiel gemonteerde vervangingsairbagsysteem;

2. resolutie over het derde verslag van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité over de toepassing van richtlijn 89/552/EEG "Televisie zonder grenzen";

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

3. resolutie over de ontploffing van een fabriek in Toulouse (Frankrijk);

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

4. resolutie over de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over een communautair immigratiebeleid;

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

5. resolutie over het tweede jaarverslag van de Raad overeenkomstig uitvoeringsbepaling nr. 8 van de gedragscode van de Europese Unie betreffende wapenuitvoer;

6. resolutie over de Wereldconferentie tegen racisme in Durban;

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor de Justitie en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

7. resolutie over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over Galileo;

8. resolutie over de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over innovatie in een kenniseconomie;

1. résolution législative sur la proposition de décision du Conseil relative à la position de la Communauté européenne sur le projet de règlement de la commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'homologation d'un module de coussin gonflable pour système de coussin gonflable de deuxième monte, d'un volant de direction de deuxième monte muni d'un modèle de coussin gonflable d'un type homologué et d'un système de coussin gonflable de deuxième monte autre qu'un système monté sur un volant de direction;

2. résolution sur le troisième rapport de la Commission au Conseil, au Parlement européen et au Comité économique et social concernant l'application de la directive 89/552/CEE "Télévision sans frontières";

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

3. résolution sur l'explosion d'une usine à Toulouse (France);

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

4. résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen – Politique communautaire en matière d'immigration;

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

5. résolution sur le deuxième rapport annuel du Conseil établi en application du point 8 du dispositif du code de conduite de l'Union européenne en matière d'exportation d'armements;

6. résolution sur la Conférence mondiale de Durban contre le racisme;

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de la Justice et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

7. résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur Galileo;

8. résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'innovation dans une économie fondée sur la connaissance;

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw, naar de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

9. resolutie over het Pact voor stabiliteit en groei en de resultaten van de informele Ecofin-bijeenkomst op 22 en 23 september 2001 in Luik;

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw, naar de commissie voor de Financiën en de Begroting en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

10. resolutie over de mededeling van de Commissie over de verbetering van de coördinatie van het economisch beleid in het eurogebied;

11. resolutie over de aanbeveling van de Commissie betreffende de voorlichting die kredietgevers die woningkredieten aanbieden in de precontractuele fase aan de consumenten moeten geven;

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

12. resolutie over de Werelddag van de Verenigde Naties voor de uitbanning van armoede;

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen, naar de commissie voor de Sociale Zaken en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

13. resolutie over Timor.

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en naar het Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture, à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

9. résolution sur le pacte de stabilité et de croissance et l'issue de la réunion informelle du Conseil « Affaires économiques et financières » tenue à Liège les 22 et 23 septembre 2001;

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture, à la commission des Finances et du Budget et au Comité d'avis chargé de Questions européennes;

10. résolution sur la communication de la Commission sur le renforcement de la coordination des politiques économiques au sein de la zone euro;

11. résolution sur la recommandation de la Commission relative à l'information précontractuelle devant être fournie aux consommateurs par les prêteurs offrant des prêts au logement;

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

12. résolution sur les Nations unies: journée mondiale du refus de la misère;

Renvoi à la commission des Relations extérieures, à la commission des Affaires sociales et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

13. résolution sur le Timor.

Renvoi à la commission des Relations extérieures et au Comité d'avis chargé de Questions européennes

CONSTITUTIE

"Parlement wallon"

Bij brief van 17 oktober 2001 brengt de "Parlement wallon" ons ter kennis dat het zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Ter kennisgeving

CONSTITUTION

Parlement wallon

Par message du 17 octobre 2001, le Parlement wallon fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

Pour information

Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie

Bij brief van 19 oktober 2001 brengt de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Ter kennisgeving

"Assemblée de la commission communautaire française"

Bij brief van 19 oktober 2001 brengt de "Assemblée de la commission communautaire française" ons ter kennis dat zij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Ter kennisgeving

"Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie"

Par message du 19 octobre 2001, le "Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie" fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

Pour information

Assemblée de la commission communautaire française

Par message du 19 octobre 2001, l'Assemblée de la commission communautaire française fait connaître qu'elle s'est constituée en sa séance de ce jour.

Pour information

VARIA

Federale Politie

Bij brief van 15 oktober 2001 zendt de directeur van de Directie van de Geïntegreerde Werking van de Politie de jaarlijkse staten van bestuurlijke politie – openbare orde (gegevens van januari tot december 2000) over.

Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt en naar de bijzondere commissie belast met de parlementaire begeleiding van het Vast Comité van toezicht op de politiediensten

Federaal Planbureau

Bij brief van 10 oktober 2001 zendt het Federaal Planbureau de publicatie "Planning Paper 89: Internationale samenwerking en instrumenten voor de besluitvorming in het klimaatbeleid" over.

Rondgedeeld

DIVERS

Police fédérale

Par lettre du 15 octobre 2001, le directeur de la Direction du Fonctionnement Policier Intégré transmet les états annuels de police administrative – ordre public (données de janvier à décembre 2000).

Renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique et à la commission spéciale chargée de l'accompagnement parlementaire du Comité permanent de contrôle des services de police

Bureau fédéral du Plan

Par lettre du 10 octobre 2001, le Bureau fédéral du Plan transmet la publication "Planning Paper 89: Coopération internationale et instruments pour la prise de décision dans le cadre de la politique climatique".

Distribution