



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

18:05 uur

18:05 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
Regeling van de werkzaamheden	1
<i>Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, Jos Ansoms, Filip De Man</i>	

WETSONTWERP	4
<i>Sprekers: Claude Eerdekens, voorzitter van de PS-fractie, Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, Jean-Pol Henry</i>	

Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (1422/1 tot 9)	4
---	---

<i>Hervatting van de algemene bespreking</i>	4
<i>Sprekers: Pieter De Crem, Marie-Thérèse Coenen, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, Jan Mortelmans, Filip De Man, Hagen Goyvaerts, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Jos Ansoms, Lode Vanoost, Hugo Coveliers, voorzitter van de VLD-fractie</i>	

<i>Bespreking van de artikelen</i>	32
<i>Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Jos Ansoms, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Lode Vanoost, Jean Depreter</i>	

SOMMAIRE

Excusés	1
Ordre des travaux	1
<i>Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, Jos Ansoms, Filip De Man</i>	

PROJET DE LOI	4
<i>Orateurs: Claude Eerdekens, président du groupe PS, Yves Leterme, président du groupe CD&V, Jean-Pol Henry</i>	

Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (1422/1 à 9)	4
--	---

<i>Reprise de la discussion générale</i>	4
<i>Orateurs: Pieter De Crem, Marie-Thérèse Coenen, Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, Yves Leterme, président du groupe CD&V, Jan Mortelmans, Filip De Man, Hagen Goyvaerts, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Jos Ansoms, Lode Vanoost, Hugo Coveliers, président du groupe VLD</i>	

<i>Discussion des articles</i>	32
<i>Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Jos Ansoms, Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, Lode Vanoost, Jean Depreter</i>	

PLENUMVERGADERING**SÉANCE PLÉNIÈRE**

van

du

WOENSDAG 24 OKTOBER 2001

MERCREDI 24 OCTOBRE 2001

18:05 uur

18:05 heures

De vergadering wordt geopend om 20.37 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.
La séance est ouverte à 20.37 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 présent lors de l'ouverture de la séance:
Durant.

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

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.

01 Regeling van de werkzaamheden
01 Ordre des travaux

01.01 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, ik zal antwoorden op het probleem dat u opwierp. Er zal morgen geen commissievergadering plaatsvinden om 9.00 of 10.00 uur. Er zal tevens geen commissievergadering plaatsvinden gelijktijdig met een plenaire vergadering. Als wij deze vergadering nu beëindigen, zou ik natuurlijk nog kunnen vragen om een commissievergadering bijeen te laten komen. Die beëindiging ligt blijkbaar echter niet in de intenties van de Kamer.

01.01 Le président: Il n'y aura pas de réunion de la commission de l'Infrastructure ce soir ni demain matin. En revanche, on pourrait prévoir une réunion de cette commission soit demain à midi, soit après la séance de l'après-midi.

Madame la ministre, j'ignore jusqu'à quelle heure nous allons travailler mais il ne me paraît pas raisonnable de réunir la commission à une heure excessivement tardive. Si la séance plénière de demain après-midi n'est pas trop longue, on peut éventuellement se réunir dès la fin de celle-ci.

Ik zal op een zeker ogenblik wel de Conferentie van voorzitters bijeenroepen. In elk geval zal morgen noch om 9.00 noch om 10.00 een commissievergadering plaatsvinden.

01.02 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij hebben bijna het punt bereikt dat we willen bereiken. Nogmaals, mijn fractie wil geen middelen gebruiken die de democratie noch het imago van het Parlement dienen of het personeel onnodig bezighouden. Ik wil van u

01.02 Yves Leterme (CD&V): J'aimerais avoir la garantie que la commission de l'Infrastructure ne se réunira plus avant la séance

wel de garantie krijgen dat er morgen geen bijeenkomst is van de commissie voor de Infrastructuur vóór de plenaire vergadering van morgen, donderdag 25 oktober 2001 om 14.15 uur. De situatie verandert als u ons die garantie niet kan bieden.

plénière de demain après-midi.

01.03 De voorzitter: Mijnheer Leterme, ik zal met de Kamerleden nog gesprekken voeren in de loop van deze avond. U weet dat ik een verzoeningsgezind man ben. Het is nu 20.40 uur. Ik weet niet hoe lang u wil doorgaan. Ik zou dit onderwerp willen uitputten, maar niet de Kamer – de Kamer is onuitputbaar. Ik houd ook rekening met het feit dat we morgen misschien ook nog aan dit onderwerp moeten werken en daarna misschien nog. Ook ik wil geen misbruik maken van de diensten van het personeel. Iedereen weet dat van mij. Het personeel weet dat het een veeleisend beroep heeft. Dat geldt ook voor ons. Als wij deze vergadering op een redelijk uur kunnen laten beëindigen, zal ik wel verzoeken om deze vergadering niet door een commissievergadering te laten volgen.

01.03 Le président: Je propose de terminer la discussion de ce projet à une heure raisonnable. Je demanderai alors que la commission ne se réunisse plus.

01.04 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij zijn evenzeer bekommerd om de goede werking van deze instelling en om het personeel. Ik wil u wel om duidelijkheid vragen. Artikel 16 van het Reglement van de Kamer bepaalt: “De commissies vergaderen dinsdag en woensdag tenzij de commissie of de Conferentie van Voorzitters anders heeft beslist”. In artikel 16 staat ook dat er niet kan worden vergaderd in commissie tijdens een plenaire vergadering. In artikel 10 staat: “De donderdagochtend is uitsluitend gewijd aan vergaderingen van de politieke fracties, met dien verstande dat uitzonderingen kunnen worden toegestaan door de Conferentie van voorzitters”. Wij vragen alleen maar dat u, in overleg met de dienstdoende voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur, die commissie vanavond niet bijeenroept maar dat die commissie ten vroegste vergadert na de plenaire vergadering van morgennamiddag. Meer vragen wij niet. Als u dat kan bevestigen, dan is het probleem opgelost. Zo eenvoudig is het.

01.04 Jos Ansoms (CD&V): Je vous demande une réponse claire. Allez-vous respecter les articles 10 et 16 du Règlement? Nous demandons que la commission de l'Infrastructure ne se réunisse qu'après la séance plénière de demain.

01.05 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u gebruikt veel woorden om te bevestigen dat morgenochtend geen commissievergadering zal plaatsvinden. Als u dat zegt, moeten wij dat natuurlijk aannemen. U weigert wel om duidelijk te zeggen dat er vannacht, na een vergadering van de Conferentie van Voorzitters, geen commissie voor de Infrastructuur bijeenkomt.

01.05 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Demain matin, il n'y aura pas de réunion de la commission de l'Infrastructure. Mais vous refusez de confirmer qu'il n'y aura pas de commission de l'Infrastructure après la séance plénière.

01.06 De voorzitter: Neen, mijnheer De Man.

01.07 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u hebt gezegd dat u straks eventueel nog de Conferentie van voorzitters bijeen kunt roepen.

01.08 De voorzitter: Mijnheer De Man, u hebt mij slecht begrepen. Verontschuldig mij voor mijn onduidelijkheid. Ik heb het volgende gezegd. Als deze plenaire vergadering op een redelijk uur beëindigd kan worden, zal ik vragen om helemaal geen commissievergadering te houden na de plenaire vergadering.

01.08 Le président: Vous ne m'avez pas bien compris. Si cette séance se termine à une heure raisonnable, je demanderai que la commission de l'Infrastructure ne soit pas convoquée. Si nous poursuivons nos travaux extrêmement tard, ça change tout.

Indien het hier tot extremen zou komen, zal er een ander klimaat zijn, wat ik zou betreuren. Ten tweede, er zal geen commissievergadering

zijn morgenvoormiddag. Misschien is dat allemaal overbodig, want ik wil niets pousseren.

01.09 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, theoretisch blijft de mogelijkheid – afhankelijk van het gedrag van een aantal kamerleden – dat de Conferentie van voorzitters alsnog zal vergaderen en beslissen dat de commissie voor de Infrastructuur vannacht samenkomt.

01.10 De voorzitter: Stel dat wij vandaag rond negen uur het wetsontwerp hebben afgehandeld, dan zou men kunnen zeggen dat er nog een commissie kan samenkomen, maar men moet ook niet overdrijven.

01.11 Claude Eerdekens (PS): Monsieur le président, M. Leterme a fait une proposition relayée par M. Ansoms qui s'appuie sur le règlement. Dans cette assemblée, nous sommes, majorité et opposition, raisonnables à certains moments. Nous avons la volonté de faire notre travail convenablement, de disposer du temps nécessaire et suffisant pour examiner les textes qui nous sont soumis et pour tenir un débat dans des conditions honorables. Il est vrai que tout à l'heure, en Conférence des présidents, nous n'avons pas pu nous mettre d'accord car le moment n'était pas adéquat pour trouver une solution. Mais rien n'empêche que d'ici un quart d'heure, vous organisiez une réunion, en demandant à M. Henry ou à M. Vanoost de présider la séance, le temps de dégager un consensus qui permette d'arriver à l'organisation de travaux qui puisse satisfaire l'ensemble des membres.

01.12 Le président: Monsieur le chef de groupe, il m'est impossible de convoquer la Conférence des présidents maintenant. Par contre, je peux prendre des contacts. Madame la ministre, lorsque l'on court trop vite, on risque de chuter. Aussi, faut-il adapter son rythme à son objectif. Qui veut aller loin ménage sa monture!

01.13 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ga ermee akkoord dat het debat even wordt voortgezet, maar op voorwaarde dat ik straks opnieuw het woord mag voeren met betrekking tot de procedure indien men door de bilaterale, trilaterale of quadrilaterale contacten niet tot een consensus kan komen.

01.14 De voorzitter: Natuurlijk, dat recht hebt u altijd.

De heer De Crem is de eerste spreker van deze avondvergadering. Of was het de heer Mortelmans? De heer Henry schijnt gezegd te hebben dat de heer De Crem begon en vervolgens de heer Mortelmans. Mijnheer Mortelmans, u zult nog een betere uiteenzetting kunnen houden na de heer De Crem te hebben beluisterd.

01.15 Jean-Pol Henry (PS): Hij had zich als spreker ingeschreven, heeft zich vervolgens laten schrappen en heeft daarna besloten opnieuw het woord te voeren.

01.16 De voorzitter: Ik ben even afwezig geweest wegens een dringende verplichting. Mijnheer Mortelmans, met uw welnemen geef ik dan eerst het woord aan de heer De Crem.

Demain matin, il n'y aura en aucun cas de séance à 9 ou 10 heures.

01.09 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Le fait que la réunion de la commission soit maintenue ou pas dépend donc de notre attitude.

01.11 Claude Eerdekens (PS): Wij zijn vastbesloten keurig werk te leveren. Op de Conferentie van Voorzitters zijn wij het niet eens kunnen worden – maar misschien kunnen wij binnen enkele ogenblikken reeds een consensus bereiken.

01.12 De voorzitter: Ik kan vanavond geen Conferentie van voorzitters bijeenroepen. Haast en spoed is zelden goed.

01.13 Yves Leterme (CD&V): Je suis d'accord de poursuivre le débat maintenant. Mais si aucun consensus ne se dégage, je souhaiterais revenir ultérieurement sur ce dossier.

Wetsontwerp

Projet de loi

02 Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (1422/1 tot 9)

02 Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (1422/1 à 9)

Hervatting van de algemene bespreking *Reprise de la discussion générale*

02.01 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer Coveliers, voor zover u het nog niet weet en voor zover het u interesseert, wil ik opmerken dat er een bijzonder interessant probleem gerezen is, met name de prefinanciering van de gewesten. Dit dreigt een vat vol discussies te worden, zelfs binnen het Vlaamse gewest. De jaarlijkse prefinanciering moet immers gecombineerd worden met het respect van de jaarlijkse 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië. In het fameuze artikel 6, §3 van het samenwerkingsakkoord lezen we dat: "De budgettaire verdeelsleutel voor de investering 60% bedraagt voor het Vlaamse gewest en 40% voor het Waalse gewest. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012".

Deze tekst roept een belangrijke vraag op waarop wij in dit debat een antwoord moeten vinden. Totnogtoe werden er immers weinig antwoorden gegeven op de belangrijke vragen. Voor deze belangrijke vraag moeten wij ons richten tot de Franstalige en de Waalse collega's in de zaal. De vraag luidt: wat gebeurt er als Wallonië geen heil ziet in de prefinanciering van Waalse projecten? Als dat niet gebeurt is er een levensgroot probleem. De prefinanciering in Vlaanderen zal er dan alleen toe leiden dat de volgorde van de investeringen overhoop wordt gegooid. De havenprojecten worden naar voren geschoven en de andere Vlaamse projecten worden uitgesteld. Het is verpletterend voor deze meerderheid maar Vlaanderen moet dan blij gemaakt worden met een dode mus. U zult zeggen "beter een dode mus dan geen mus" maar wat ons betreft moeten de investeringen een krachtige vogel zijn. Kortom, Vlaanderen is in alle opzichten, op alle vlakken en in alle details de grote dupe – de dupe is eigenlijk een vogel – van het investeringsplan. Ik wil samen met de CD&V-fractie wel eens zien of het Vlaams Parlement het samenwerkingsakkoord over de investeringen kan goedkeuren. De heer Caluwé heeft de bevoegde minister Stevaert in het Vlaams Parlement deze namiddag een batterij van vragen gesteld. De minister heeft een bijzonder ontwijkend en eigenlijk nietszeggend antwoord gegeven. Het Vlaams Parlement heeft gezegd dat zij dat eigenlijk niet kunnen goedkeuren. Het Vlaams Parlement heeft de bijzonder strakke resolutie goedgekeurd waaraan het samenwerkingsakkoord helemaal niet tegemoetkomt. Het is een spanningsveld van 1 tegen 100. Het samenwerkingsakkoord staat compleet haaks op deze resolutie. Het samenwerkingsakkoord is een onvoorstelbare vernedering voor de Vlaamse parlementsleden.

Mevrouw de minister, ik weet dat u weinig overslag hebt naar het Vlaams Parlement en dat het spoor daar niet heen leidt.

02.01 **Pieter De Crem** (CD&V): Le préfinancement des Régions, aggravé par la règle controversée des 60/40, alimente le débat en Région flamande. L'article 6, §3, de l'accord de coopération bétonne cette règle pour douze ans, soit jusqu'en 2012. Qu'en sera-t-il si la Wallonie constate que le préfinancement des projets ne lui est d'aucune utilité? Dans cette hypothèse, l'ordre des projets d'investissements serait inversé si bien que les investissements portuaires auraient la priorité, les autres tombant à l'eau.

Le Parlement flamand a adopté une résolution très ferme qui est contredite par le présent accord de coopération humiliant pour la Flandre.

02.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je n'aime pas beaucoup la polémique mais j'aimerais comprendre. La Région flamande souhaite mettre des projets sur la table et il est acquis que le préfinancement nécessaire à leur réalisation sera remboursé. Dès lors, prétendre que d'un côté les régions ont leur mot à dire et affirmer de l'autre côté que les Wallons doivent faire la même chose que les Flamands, cela ne va pas. Le choix des projets et le montant des financements nécessaires sont garantis. Il ne faut pas augurer du débat qui aura lieu en Wallonie sur ces questions et la Région flamande peut avancer dans ses projets en négociant avec la SNCB. Je ne vois pas pourquoi l'un doit dépendre de l'autre. En toute autonomie et en toute responsabilité, les Wallons peuvent décider de leurs projets de mobilité et appréhender le projet d'investissement que la SNCB leur propose. Cela n'empêche pas la Flandre de faire ce qu'elle veut, en avançant de l'argent qui lui sera remboursé, nous sommes bien d'accord.

02.03 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dit kan natuurlijk niet, omdat die 60/40-verhouding een ongeschreven wet is. Vooraleer wij akkoord kunnen gaan, willen wij dat er in het Vlaams Parlement een akkoord is op basis van de goedgekeurde resoluties.

Ik wil nog twee fundamentele eisen vermelden die de Vlaamse leden van deze meerderheid niet naast zich kunnen leggen. De eerste eis is dat de Vlaamse regering slechts een advies mag uitbrengen indien er een strategisch plan is, waarin de exploitatiebehoefte en de infrastructuurinvesteringen op elkaar zijn afgestemd en waarin de prioriteiten op een objectieve manier kunnen worden vastgesteld. Het Vlaams Parlement wil zelfs niet dat de Vlaamse regering praat over investeringen die niet aan deze normen voldoen. Herinner u de heftige woordenwisselingen tijdens de verschillende debatten in de bevoegde kamercommissies en in de plenaire vergadering toen de Vlaamse eis tot het hanteren van de objectieve criteria aan de orde was.

De tweede eis behelst de economische en strategische investering. De ontsluiting van Zaventem en de haveninvesteringen moeten uit de communautaire verdeelsleutel 60/40 worden gehaald. In werkelijkheid is net het tegenovergestelde gebeurd. Vlaanderen is in dit dossier gebelgd, want de laatste strohalm voor de Vlaamse regering is in rook opgegaan door de ontwerpen die hier ter tafel liggen. Wie denkt dat het Vlaams Parlement het samenwerkingsakkoord over het investeringsprogramma gemakkelijk zal goedkeuren, heeft het bij het foute eind. Als we onze oren goed te luisteren hebben gelegd, zou het wel eens mogelijk zijn dat ook niet iedereen in de Vlaamse regering – en het is toch een beetje de afspiegeling van deze coalitie – gehaast is om het samenwerkingsakkoord ter bespreking en ter goedkeuring voor te leggen. Dan kan uw plan, mevrouw de minister, gewoon worden doorgepoeld.

Wie in de Kamer rekent op een gelijktijdigheid van het investeringsplan en van de structuurhervorming van de NMBS, gelooft nog in Sinterklaas. De eerste heilige die u tegenkomt op 11 november is Sint Maarten. Sinterklaas komt pas op 6 december, maar de zak van Zwarte Piet zal leeg zijn.

Vlaanderen is de grote verliezer in het wetsontwerp over de structuurhervorming. Er zijn zware redenen tot ongenoegen. Dit

02.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Het Vlaamse Gewest kan haar projecten waarvoor onderhandelingen met de NMBS lopen, voortzetten. De financiering zal immers worden terugbetaald. U kan niet enerzijds verklaren dat de Gewesten inspraak moeten hebben en anderzijds Wallonië het recht ontzeggen projecten te lanceren.

02.03 Pieter De Crem (CD&V): L'accord de coopération ne franchira pas facilement le cap du Parlement flamand, en particulier parce qu'il ne satisfait pas aux exigences relatives à la définition de critères objectifs.

Ceux qui pensent que le plan d'investissement et le plan structurel de la SNCB verront le jour en même temps se bercent de douces illusions.

La Flandre est aussi la grande perdante en matière de réforme des structures. Il n'y a pas de contrats de gestion régionaux complémentaires avec la SNCB pas plus qu'il n'y a de représentants régionaux au sein du conseil d'administration. A la direction de la SNCB, l'équilibre linguistique est rompu au détriment des néerlandophones.

Le projet de loi n'oblige pas la SNCB à respecter des normes objectives pour les investissements et les frais d'exploitation.

samenwerkingsakkoord kan men niet zomaar laten passeren. We zijn niet alleen de grote verliezers van het investeringsplan, maar ook van het wetsontwerp over de structuurhervorming. Ik geef u even een droge opsomming.

Ten eerste, er zijn geen aanvullende regionale beheerscontracten met de NMBS. Wat in andere en zelfs in centralistische staten zoals Frankrijk mogelijk is, moet men met alle macht vermijden, want het zou wel eens mogelijk zijn dat Wallonië voor bepaalde diensten niet meer uit de federale ruif kan eten!

Ten tweede, er zijn geen gewestelijke vertegenwoordigers in de raad van bestuur. Het oriënteringscomité waarin de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen zitten, is niet meer dan een fopspeen. Het is zoals men in de taal van Molière zegt: "Ce n'est qu'un leurre."

Ten derde, in de absolute top van de NMBS wordt het taalevenwicht de facto in het nadeel van Vlaanderen verbroken. Niet alleen is de voorzitter van de raad van bestuur van een andere taalrol dan de afgevaardigde bestuurder, deze laatste krijgt ook een waakhond van de andere taalrol mee. Omdat elke handtekening van de afgevaardigde bestuurder vergezeld moet zijn van de handtekening van die waakhond van de andere taalrol, zal dat mechanisme om de haverklap worden gebruikt om vanuit Wallonië chantage te plegen. Dat is immers de gang van zaken binnen de NMBS. Dat is het spoor dat al zolang wordt gevolgd.

Ten vierde, het wetsontwerp bevat geen verplichting voor de NMBS om in verband met haar investeringsvoorstellen en haar exploitatie objectieve normen te hanteren. Het principe van de objectieve normen is een daad van behoorlijk bestuur en is eigenlijk een leidend principe van de modelstaat. Wij hebben de indruk dat de modelstaat nooit een model is geweest en dat op het vlak van de NMBS-hervorming het model danig scheef is getrokken. Dat wil namelijk zeggen dat wij in noord en zuid dezelfde normen hanteren.

02.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer De Crem, daarstraks hadden wij het over criteria. Nu hebt u het over een aantal normen die u graag gehanteerd zou zien. Kunt u daarvan een voorbeeld geven?

02.05 Pieter De Crem (CD&V): Ik zal het onmiddellijk hebben over de reizigers, over de stations, over opstappende en afstappende reizigers, over reizigerskilometers, over de rating van de stations. Ik zal u daaromtrent een aantal cijfers geven, mevrouw Brepoels. Ik ben ervan overtuigd dat deze informatie u zal bevredigen.

Die objectieve normering – dat moet u ook bijzonder na aan het hart liggen – heeft natuurlijk te maken met de enorme communautaire scheeftrekkingen die in dit dossier naar voren komen. Wij zijn de laatsten om alles af te wegen op een apothekersweegschaaltje, want solidariteit betekent ook de aanvaarding van een stuk van jezelf naar de andere staat. Dat is wat wij altijd in dit steeds vager wordende staatsverband naar voren hebben geschoven, maar er zijn wel grenzen aan de transfers en die worden schromelijk overschreden. Op het investeringsplan wil ik niet meer terugkomen, dat werd immers besproken door collega Leterme. Ik wil het wel hebben over de dienstregeling. Als wij de reizigers, de klanten, de eerste gebruikers van het net opsplitsen, stellen wij vast dat 45% van de reizigers

02.04 Frieda Brepoels (VU&ID): M. De Crem peut-il citer un exemple?

02.05 Pieter De Crem (CD&V): Je pense au nombre de voyageurs et au *rating* des gares. Dans ce dossier, plusieurs déséquilibres communautaires se dessinent. Quarante-cinq % des embarquements se font en Flandre, 29% en Wallonie et 25% à Bruxelles. Pour ce qui est du nombre de kilomètres parcourus par voyageur, la Flandre arrive également en tête avec 56%, contre 36% et 12% pour les deux autres Régions. La ministre dit vouloir tenir compte des recettes provenant des billets et des abonnements. Cependant, ces recettes sont proportionnelles au

opstapt in Vlaanderen, 29% in Wallonië en 25% in Brussel. Dan horen wij reeds de reactie dat wij de reizigerskilometers moeten optellen en niet de reizigers. De reacties zijn zo voorspelbaar in dit dossier en vormen voor ons geen probleem. Om uw hoge mate aan voorspelbaarheid te counteren, zeggen wij u dat 56% van de reizigerskilometers wordt gerealiseerd in Vlaanderen, 36% in Wallonië en 12% in Brussel. Dan komt u steeds aandraven met de kritiek dat wij aandacht moeten hebben voor de reizigersinkomsten. Die zouden u gelijk moeten geven. Ik wil u de inkomsten graag geven en dit zal ook collega Brepoels bijzondere genoegdoening verschaffen. 53% van de reizigersinkomsten komen uit Vlaanderen, 37% uit Wallonië en 11% uit Brussel. Vervolgens kom ik tot de sterkte en de zwakte van de stations, het slotgegeven. Zijn strength en weaknesses niet de management- en assessmenttermen die deze regering zo na aan het hart liggen? Van de 100 sterkste stations liggen er 49 in Vlaanderen en 40 in Wallonië. Van de 100 zwakste stations liggen er 20 in Vlaanderen en 80 in Wallonië.

Ik zou nog een hele vergelijking kunnen maken met de dienstregeling in Wallonië die natuurlijk omgekeerd evenredig is met de cijfers die ik daarnet heb geciteerd. Ik zou dat ook kunnen doen in vergelijking met regio's als de Kempen en Limburg. Ik wil u echter niet verder met cijfers rond de oren slaan. Een feit staat echter onomstotelijk vast en blijft de grootste dwarsligger in dit dossier: als men de cijfers globaal bekijkt, kan men alleen maar een schrijnende communautaire scheefte vaststellen, die een gerechtvaardigde solidariteit zeer zwaar overtreft. Wie nu nog durft te zeggen dat de NMBS niet wettelijk verplicht moet worden tot het hanteren van objectieve criteria die gelden op elke plaats, kan moeilijk nog ernstig worden genomen.

Mevrouw de minister, u moet een ernstige analyse van de toestand, een ernstige overweging van uw plan maken. De verplichting aan de NMBS om objectieve criteria bij investeringen en dienstregelingen te hanteren, werd verwoord in een amendement van de CD&V bij het wetsontwerp over de structuren van de NMBS en hooghartig weggewuifd door de paars-groene meerderheid bij de bespreking in de commissie. Als er dan op basis van objectieve criteria bepaalde lijnen moeten worden gesloten of treindiensten moeten sneuvelen, dan nog moet het mogelijk zijn dat de NMBS deze kleinere lijnen of zeer lokale diensten overhevelt naar de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen zodat de Gewesten deze lijnen gebeurlijk op een andere manier kunnen exploiteren, bijvoorbeeld met de lightrail of de sneltram. Het amendement van de CD&V dat in deze mogelijkheid voorzag, werd door uw meerderheid weggestemd. Dit betekent uiteraard dat de paars-groene meerderheid de Waalse kaart van de transfers van noord naar zuid heeft getrokken. Vlaanderen zal eens te meer via de federale staatskas mee moeten blijven betalen voor niet te verantwoorden diensten in Wallonië, terwijl er daarnaast onvoldoende middelen zijn om meer rendabele diensten in Vlaanderen te financieren. Dit is een ongelooflijk gemiste kans voor Vlaanderen. Als minister Stevaert van de SP.A nog eens verongelijkt doet over de NMBS, heeft hij dat alleen aan zijn partijgenoten in het federale Parlement te danken, die vanavond weer in afwezigheid schitteren.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, Vlaanderen blijft op zijn honger zitten. 'Quel homme, cette femme', zegt men in de taal van Molière.

nombre de kilomètres parcourus par voyageur: la Flandre apporte 53% de ces recettes, la Wallonie 31% et Bruxelles 11%.

J'en viens à la 'performance' des gares qui est nettement meilleure en Flandre qu'en Wallonie puisque 49 des gares les plus performantes sont situées en Flandre et 80 des gares les moins performantes en Wallonie. En général et notamment en ce qui concerne les horaires, le déséquilibre communautaire dépasse largement les limites de la solidarité.

La majorité n'oblige pas la SNCB à utiliser des critères objectifs. Les propositions allant dans ce sens qui sont déposées en commission y sont rejetées. La majorité arc-en-ciel fait le jeu du PS et encourage les transferts vers la Wallonie. La Flandre reste sur sa faim. Le plan d'investissements de la SNCB n'est pas assez avantageux pour elle. Il a été taillé sur mesure pour la Wallonie.

02.06 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer De Crem, het spijt mij dat ik als uw fractievoorzitter een kleine nuance moet aanbrengen. Ik heb een nacht doorgebracht met mevrouw Durant en ik wil afstand nemen van een aantal insinuerende opmerkingen die u nu maakt.

02.07 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer Leterme, u weet dat de meest christelijke der deugden het zich op tijd terugtrekken is.

02.08 De voorzitter: Mijnheer de Crem, mulier fortis, een mooie uitspraak.

02.09 Pieter De Crem (CD&V): Vlaanderen blijft op zijn honger zitten. Het voorliggende investeringsplan is onvoldoende. Wanneer klauwt de leeuw in de Vlaamse meerderheidsfractie? Dit pak is geknipt op de maat van Wallonië.

Corporate governance, de grote mythe, het orakel van Delphi, de verschrikkelijke sneeuwman – iedereen spreekt erover, maar niemand ziet het –, het masker voor politisering en politieke afrekening. De hervorming van de structuren van de NMBS wordt 'zogezegd en zo geschreven' gebaseerd op corporate government en wel om twee redenen. Ten eerste, dekt het begrip zoals de minister in de commissie verklaarde, heel wat ladingen. In het kader van de open debatcultuur is er voor elk wat wils, iedereen kon er iets in vinden, een stuk projectie, een stuk regressie. Er is echter een duidelijk verschil tussen corporate governance en corporate governance. In de taal van Molière zegt men: "Cette corporate governance peut en cacher une autre". Men kan de notie vergelijken met de notie gezond verstand, le bon sense, corporate governance. Wat is dan gezond verstand? Gezond verstand is datgene waarvan iedereen beweert dat hij er veel van heeft en de tegenstander veel minder of helemaal niets. Wat is corporate governance? Corporate governance is datgene wat wij gaan verdedigen en onze tegenstanders verwerpen. Wij zijn natuurlijk in de tweede terminologie terecht.

Ten tweede – en dit is minder als boutade bedoeld –, wordt het begrip door de regering misbruikt om de kleine partijpolitieke doelstellingen te realiseren. Alle mooie woorden ten spijt komt uw wetsontwerp in de praktijk neer op de politisering van het bedrijf, op een verlies van autonomie, op een ongelooflijke bureaucratisering en op een afrekening met personen via de weg van de wet.

Mevrouw de minister, tijdens dit debat hadden wij het nog niet over de verhouding tussen de aandeelhouders en de directie, over een bemoeizieke schoonmoeder die in de keuken achterbleef, over kersverse bureaucratisering, over het oriënteringscomité en het strategisch comité en de politieke afrekening die nu ten volle met de NMBS in verband wordt gebracht.

De regering nam in het voorliggend ontwerp klakkeloos de Angelsaksische interpretatie over van de corporate governance. In de Angelsaksische bedrijfswereld hebben directie en personeel in bestuursorganen een te grote invloed in vergelijking met de aandeelhouders. Het is dan ook normaal dat het herstel van het evenwicht betekent dat directie en personeel een stap terug moeten zetten. In onze bedrijfswereld liggen de zaken echter helemaal anders. Het is zelfs zo dat de aandeelhouders hier een te grote

02.06 Pieter De Crem (CD&V):

Le gouvernement nous a dit que la réforme des structures de la SNCB serait basée sur les principes de la *corporate governance*, mais nous constatons que cette réforme est dénuée de bon sens. Ce que le gouvernement défend et réalise en tout cas, c'est une politisation croissante de la SNCB, une perte de son autonomie, une augmentation de sa bureaucratie et un règlement de compte avec certaines personnes par le biais de la loi.

Le gouvernement a modifié le rapport entre actionnaires et membres de la direction au sein du conseil d'administration alors que leur nombre était en équilibre. A l'avenir, la direction sera sensiblement moins bien représentée qu'à l'heure actuelle, le tout sous le couvert du principe de la *corporate governance*. Mais les éléments contenus dans ce projet vont précisément à l'encontre de ce principe. En théorie, la composition du nouveau conseil d'administration semble fantastique mais, en réalité, elle sert uniquement d'alibi pour se débarrasser des gêneurs et procéder à des règlements de compte politiques. Le savoir-faire technique ne revêt apparemment plus la moindre importance. Le gouvernement se comporte en belle-mère mêle-tout qui veut avoir son mot à dire en toute circonstance. Ainsi, c'est lui qui nommera les membres du conseil d'administration. Voilà qui constitue un bel exemple

invloed hebben op de directie. De huidige samenstelling van de raad van bestuur van de NMBS is aldus bijzonder evenwichtig te noemen en niemand zal dat ontkennen. De bestuurders blijven in de meerderheid; zij beschikken over tien mandaten, tegen zes voor de directie en twee voor de vakbonden. Dat beantwoordt perfect aan de aanbeveling van de Belgische commissie voor de corporate governance, alsook aan de visie van het VBO. In deze aanbevelingen wordt alleen maar gezegd dat de raad van bestuur niet uit een meerderheid van directieleden mag bestaan.

Volgens de bepalingen van het wetsontwerp zal de directie van de NMBS alleen door de afgevaardigde bestuurder worden vertegenwoordigd in de raad van bestuur. Welnu, op dat vlak is hetgeen de regering voorhoudt flagrant in tegenspraak met wat u voorhoudt, mevrouw de minister, en dat zult u tijdens dit debat moeten duidelijk maken. Immers, in uw wetsontwerp 1211 wordt bepaald dat men de principes van de corporate governance wil invoeren in het vennootschapsrecht. Artikel 12 van dit wetsontwerp stipuleert in dat verband: "Het directiecomité bestaat uit verscheidene personen die al dan niet" – ik leg de nadruk op de woorden al dan niet – "bestuurder zijn".

Wat krijgen wij nu? Wat voor andere bedrijven corporate governance heet, gaat voor de NMBS plots niet meer op. Welnu, dat is zuivere hypocrisie, pure schijnheiligheid. De meerderheid misbruikt de corporate governance om rekeningen te vereffen en om naar hartelust te kunnen politiseren. Daarover zullen wij het later evenwel nog hebben.

Hoe dan ook, mevrouw de minister, de nieuwe samenstelling van de raad van bestuur zoals bepaald in het ontwerp, is een grote aanfluiting van de corporate governance. Indien u ooit dit ontwerp aan een internationale toetsing moet onderwerpen, bent u flink gezakt. Immers, in de huidige raad van bestuur zetelen nog acht personen die enige technische spoorknowhow hebben. Betrokkenen bevallen u evenwel niet, maar het zijn de zes directeurs, de afgevaardigde bestuurder inbegrepen en twee vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties. De technische spoorknowhow verdwijnt uit de raad van bestuur en de nieuwe leden moet allerhande kwaliteiten hebben, zoals goed met de auto kunnen rijden en financieel en juridisch deskundig zijn, wat inhoudt dat zij vroeger minister of politiek secretaris van een andere politieke partij moesten zijn. Dat is uiteraard niet slecht; wij zijn trouwens de eersten om toe te geven dat zulks positief is, maar er wordt een grote stommitieit begaan. Inderdaad, er rust een vreselijk taboe op de technische kennis van het spoorverkeer, die plots overbodig blijkt te zijn voor de nieuwe raad van bestuur. Meer nog, deze technische kennis is niet meer welkom.

Ze wordt gewoon doorgespoeld. Ik spreek over zij die weten hoe een dwarsligger er uitziet, hoe een seininstallatie er uitziet en hoe een wissel op de toekomst wordt getrokken.

Een bemoeizieke schoonmoeder moeit zich in de keuken van haar zoon met de bereiding van de gerechten en de aankoop van de ingrediënten. Dat betekent dat de autonomie van de NMBS verdwijnt. Het wordt een instanttmenu, opgewarmd in de magnetron en eigenlijk nog veel erger. Het wordt gewoon een oplosbaar poeder waarin op gemakkelijke wijze een verdunner wordt gegoten, iets dat flets,

d'ancienne culture politique!

Le conseil d'administration ne possède aucune compétence d'avis en ce qui concerne la nomination de l'administrateur délégué de ce même conseil. Les procédures de nomination et de licenciement proposées constituent en permanence une épée de Damoclès pour les membres du conseil d'administration, l'administrateur délégué et le comité de direction. Si le gouvernement souhaite influencer sur la politique de transport de la SNCB, il n'a qu'à créer son propre institut du rail. Comme le propose M. Ansoms, le gouvernement sera alors également en mesure de calculer les coûts supportés par la SNCB pour mettre cette politique en oeuvre. Mais le gouvernement ne semble pas gagné à cette idée.

Le gouvernement gangrène ses rapports avec la SNCB. Ainsi, il ne fait qu'aggraver l'inquiétude sociale des membres du personnel et des voyageurs. Il s'agit-là du plus mauvais projet jamais présenté concernant la SNCB. Il est temps que le gouvernement s'engage sur une autre voie. (*Applaudissements sur les bancs du CD&V*)

kleurloos en geurloos is.

Wat zijn de aanduidingen dat de schoonmoeder zich in de keuken bevindt?

Ten eerste, tegen alle principes van corporate gouvernement in wordt de autonomie van de bestuurders de nek omgedraaid. In plaats van door een onafhankelijk comité te worden benoemd, zal de regering hen een voor een zelf benoemen. Als u van politisering wilt spreken, moet ik u vertellen dat ik zelden zulke staaltjes heb meegemaakt.

Ten tweede, in tijden van inspraak krijgt de raad van bestuur – voor het eerst in de 21^{ste} eeuw – geen enkele adviesbevoegdheid in de benoeming van de gedelegeerd bestuurder en mag hij geen enkel lid van de raad van bestuur mee benoemen.

Ten derde, tot nu toe gold een bijzonder zware ontslagprocedure voor de leden van de raad van bestuur, voor de afgevaardigd bestuurder en voor de leden van het directiecomité. In de praktijk betekent dit dat permanent boven al deze mensen een zwaard van Damocles hangt en zweeft dat op om het even welk moment als een dolk in de rug van deze mensen kan worden gedreven. Zij zullen beven voor de politieke grillen van de schoonmoeder, die desnoods met de deegrol achter de hand de ongehoorzame kinderen en kleinkinderen zal aanstormen. Mevrouw de minister, hoe durven u en uw regering volhouden dat zij met deze benoemings- en ontslagprocedure de autonomie van het bedrijf – die door Europa wordt afgedwongen – respecteert? Hoe kan de NMBS een langetermijnbeleid over verschillende legislaturen voeren?

Ik hoor u zeggen dat de overheid als grootste aandeelhouder meer wil wegen op het beleid van de NMBS. Daarvoor zijn er andere mogelijkheden dan politiek geïnspireerde benoemingen. Als de regering het vervoerbeleid van de NMBS wil beïnvloeden in het kader van het mobiliteitsbeleid, dan moet zij zelf een instituut voor het spoorvervoer oprichten en met de knowhow van dat instituut als een gelijke partner onderhandelen over de vervoerprestaties van de NMBS, die de spoorwegmaatschappij bijvoorbeeld in de strijd tegen de files wilt uitbouwen. Dat heeft collega Ansoms u de voorbije twee jaar al ten overvloede aangetoond en hij heeft ook bewezen dat hij het bij het rechte eind heeft. Op basis van de knowhow van dat instituut kan de overheid ook perfect berekenen welke de kosten zijn van het vervoerbeleid dat zij door de NMBS uitgevoerd wil zien. Dat is een volwassen mobiliteitsbeleid in Europees perspectief in plaats van het kneuterige uithollen van de autonomie van de NMBS door deze paars-groene meerderheid. Voor zo'n volwassen mobiliteitsbeleid is deze regering te klein, te zwak, te onbekwaam en te onbenullig. U houdt zich liever bezig met allerlei pesterijen die de sfeer tussen de Staat enerzijds, en de NMBS anderzijds, alleen maar verzieken. U lokt alleen maar sociale onvrede en stakingen uit en dat komt de VLD nog goed uit, want dan kan zij haar eigen rechttervleugel, die ze op andere domeinen volledig in de kou laat staan, sussen. Dat zullen de spoorgebruikers en de vele mensen in dienst van de maatschappij doorhebben.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, onderhavig ontwerp is een van de slechtste ontwerpen die in het Parlement ooit zijn ingediend. Wij geven rendez-vous niet alleen met al degenen in

het Parlement die het ontwerp niet wensen te steunen, maar ook met degenen die echt werk willen maken en de sporen willen leggen van een nieuw en geïntegreerd spoorbeleid. (*Applaus*)

02.10 De voorzitter: Ik denk, mijnheer De Crem, dat u het applaus moet beschouwen als een spontane reactie, omdat u de zogenaamde regel-Ansoms, op één seconde na, hebt gerespecteerd. Eigenlijk was het een procedureapplaus.

02.11 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, sta me toe even stil te staan bij de stakingsdagen van vorige week. Ik vermoed dat die dagen bij alle pendelaars in het geheugen gegrift zullen zijn. De door de vakbonden gedwongen stakingen zijn inderdaad, niet alleen bij de gebruikers van het spoor, in het verkeerde keelgat geschoten. Ik hoor daar als geregeld gebruiker van het openbaar vervoer bij.

Ik heb begrip voor de analyse die de vakbonden maken van de weg die de NMBS zal inslaan. Ik heb veel minder begrip voor de manier waarop de vakbonden hun eisen duidelijk trachten te maken. Die stakingsactie is, mijns inziens, een spoorwegbrug te ver. Zijn er nu echt geen andere middelen om de grieven, de gerechtvaardigde verzuchtingen kenbaar te maken? Denken de vakbonden nu echt dat zij hiermee de regering treffen? Denken zij nu echt dat zij mevrouw Durant treffen? Natuurlijk niet! Immers, mevrouw Durant is eigenlijk al geruime tijd niet meer bevoegd voor de NMBS. Dat weten we sedert de voorgaande besprekingen. De werkelijke "patron" van de NMBS is de heer Coene, die momenteel voorzitter is van het directiecomité van de federale overheidsdienst Kanselarij en Algemene diensten. Waarom het gemakkelijk maken als het ook moeilijk gaat?

In ieder geval, zij treffen niet de heer Coene, noch de eerste minister, noch, in laatste orde, mevrouw Durant, maar enkel en alleen de gebruikers van het openbaar vervoer en de pendelaars. Niet alleen het spoor heeft vorige week verschillende dagen platgelegen, ook het autoverkeer stond stil, met alle gevolgen van dien.

Als er dan toch een positief punt is aan de stakingen, is dat iedereen er zich nu wel van bewust is dat het spoor onmisbaar is en dat een land zonder efficiënt werkende spoorwegen niet kan functioneren omdat dan alles platligt. Dat is zowat het enige pluspunt van de stakingen geweest.

Mijnheer de voorzitter, ik ga niet zo ver te zeggen dat spoorstakingen verboden moeten worden, zoals Het Laatste Nieuws vorige week kopte. Ik ga niet zo ver als Luc Vanderkelen die in hetzelfde Laatste Nieuws schreef: "Niets is absoluut in de wereld, zelfs niet de vrijheid van de spoorambtenaar om te staken en het halve land en zijn inwoners te gijzelen omwille van de meest verachtelijke van alle redenen, persoonlijke privileges, macht, geld, voordelen. Want daar gaat het om. Al de rest is oogverblindend om het minder te laten opvallen".

Het wordt tijd dat de vakbonden ernstig gaan nadenken over hun rol en over het gijzelen van duizenden en duizenden pendelaars. Bestaan er echt geen andere middelen om de regering wakker te schudden? Bestaan er echt geen andere middelen om die regering te dwingen het mobiliteitsbeleid opnieuw op het juiste spoor te zetten? Ik denk

02.11 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ces derniers jours de grève ont suscité une vive irritation chez les navetteurs. Les syndicats sont allés un pont - de chemin de fer - trop loin. Qui en a le plus souffert? Pas la direction de la SNCB, ni la ministre, mais bien les simples navetteurs et les usagers occasionnels. Les trois jours de grève ont sévèrement nui à l'économie de ce pays en raison des files interminables qui ont paralysé la circulation automobile. C'est une preuve supplémentaire que le trafic ferroviaire est essentiel au bien-être d'un pays.

Les syndicats doivent prendre conscience de l'arsenal qu'ils mobilisent pour tenter de démontrer le bien-fondé de leur cause. L'heure de la réflexion est venue.

C'est dans de telles conditions que la Chambre est amenée à examiner ce projet de loi, qui a, lui aussi, été conçu et examiné en commission dans des conditions particulièrement défavorables.

Les écologistes ont pris la commission en otage. L'ordre du jour a été manipulé. Le président de la Chambre a même dû intervenir. Le présent projet de loi a dû être adopté en vingt-quatre heures alors que d'autres projets attendent d'être examinés depuis plusieurs mois. Les tiraillements entre les ministres Vande Lanotte et Durant constituent l'une des raisons pour lesquelles le présent projet de loi n'a pu être examiné dans de bonnes conditions. Son texte est mauvais et ne comporte qu'une petite poignée d'éléments positifs. Est-ce ainsi que la SNCB

aan een betaalstaking die ruim op voorhand wordt aangekondigd zodat de pendelaars die over een abonnement beschikken ook mee kunnen genieten van deze staking. Een dergelijke staking zal veel meer sympathie opwekken. Meer nog, als deze staking gedurende een lange periode wordt aangehouden doet ze de regering veel meer pijn.

Mijnheer de voorzitter, tegen deze achtergrond moet dit lang verwachte ontwerp worden besproken. Het ontwerp is niet in de best omstandigheden totstandgekomen en het wordt niet in de beste omstandigheden besproken. Niet alleen de schaduw van de stakingen hangt over dit ontwerp. De wijze waarop dit ontwerp is totstandgekomen is evenmin aanvaardbaar. Fractievoorzitter Annemans heeft dit vorige week sterk beklemtoond. Ik denk aan de wijze waarop de groenen de commissie voor de Infrastructuur hebben gegijzeld. De agenda werd op een quasi dictatoriale wijze overhoop gegooid om snel snel aan de bespreking van dit wetsontwerp te kunnen beginnen. Op dat ogenblik hadden een aantal commissieleden de teksten nog niet ontvangen. Het werd al vlug zo grof dat u in hoogsteigen persoon hebt moeten ingrijpen. U moest ingrijpen omdat de groenen met schuldige medeplichtigheid van de andere meerderheidspartijen dit ontwerp door onze strot wilden duwen. Wetsvoorstellen inzake verkeersborden en verlichting van fietsen blijven maanden geagendeerd. Dit ontwerp dat handelt over de hervorming van de structuur van de NMBS moest en zou er op 1 dag en 1 nacht worden doorgedraaid! De groenen hebben hun waar gelaat getoond. Nu moeten ze tot hun scha en schande vaststellen dat haast en spoed zelden goed is.

Er is nog een derde reden waarom dit ontwerp niet in de beste omstandigheden is totstandgekomen. Ik denk aan de mekaar voortdurend in de haren vliegende ministers. Misschien of misschien ook niet tot onze verbazing was minister Durant daar dikwijls bij betrokken. Ik zal het niet hebben over de ruzie tussen mevrouw de minister en Vlaams minister Stevaert over het verkeersveiligheidsbeleid. Wij hebben dit punt gisteren in de commissie aangekaart. Ik heb het over het gehakketak tussen minister Durant en minister Vande Lanotte over de Raad van State als inzet. Ik heb het over het over-en-weer-geroep waarbij harde woorden zoals politieke obstructie in de mond werden genomen.

Tot de essentie zijn wij helaas niet gekomen. De essentie is de uitbouw van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid waarbij het spoor een bijzondere en belangrijke plaats inneemt zowel inzake personenvervoer als inzake goederentransport. Dit ontwerp voorstellen alsof het een grote stap in de goede richting is, lijkt me op zijn zachts uitgedrukt overdreven.

Er kan evenmin naast de opmerkingen van het Rekenhof worden gekeken inzake het bestuur van de maatschappij. Denken wij maar aan het niet jaarlijks herzien van het ondernemingsplan, het niet bestaan van een onderscheid tussen de activiteiten van openbaar nut en de commerciële activiteiten en het bestaan van het zogenaamd beperkt comité. Gelukkig is daar verandering in gekomen. Er worden eveneens wijzigingen aangebracht inzake de technieken van boekhouden en investeringen. Niet alles wat in de tekst staat is slecht. Er zijn ook positieve elementen in terug te vinden.

compte améliorer ses services à la clientèle? Au cours des dix prochaines années, elle devra transporter 50% de voyageurs et 50% de marchandises en plus. Mais compte tenu de l'état d'esprit qui règne actuellement, c'est un objectif qu'elle ne pourra atteindre car le transport de ces 50% de voyageurs supplémentaires devra être confortable, efficace et sûr. Or ce n'est déjà pas le cas actuellement. Qu'en sera-t-il à l'avenir?

Ce projet ne va pas beaucoup plus loin que la guérison des symptômes. Cela est d'ailleurs typique pour la politique de mobilité de la ministre Durant: beaucoup de mots grandiloquents, des projets annoncés avec emphase mais peu de réalisations concrètes. Je pourrais citer toute une série d'exemples.

Entre-temps, on continue de s'embourber dans le dossier de la SNCB. On refuse de prendre des décisions fondamentales. Une fois de plus, le coupable principal est le PS qui ne s'intéresse en rien à l'intérêt général, voire à l'intérêt des voyageurs. Le PS n'a qu'une préoccupation essentielle: garantir sa propre position de force et les intérêts wallons. La Flandre a pourtant grand besoin d'investissements supplémentaires car c'est elle qui doit faire face aux embouteillages et qui est aux prises avec les plus gros problèmes de mobilité. Mais grâce au PS, la clé de répartition 60/40 est fixée pour des années.

C'est la Flandre, et non la Wallonie, qui a besoin de disposer de nouvelles lignes, d'une plus grande capacité et de nouvelles infrastructures. Il faut abandonner la clé de répartition communautaire qui est néfaste pour la Flandre. Par ailleurs, les Régions ne seront pas représentées au conseil d'administration, pas même via leurs sociétés de transport. Que

De vraag is echter of dit ontwerp, dat de bedoeling heeft dat de NMBS op termijn tot een betere uitvoering van de opdrachten van openbare diensten, tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten aan reizigers en klanten van het goederenvervoer zal leiden. De vraag is dus of dit ontwerp daar enige serieuze verbetering in brengt. We mogen toch even de belofte van de minister in herinnering brengen, haar voornemen dat de NMBS de komende tien jaar 50% meer reizigers en 50% meer goederen zal vervoeren. Met het in het voorjaar bereikte akkoord, met het investeringsplan dat nu voorligt, met het wetsontwerp dat we nu bespreken, kan ik u verzekeren dat we die doelstelling niet zullen halen. Daar is in de eerste plaats een drastische mentaliteitswijziging voor nodig in de hoofden van de beleidsmakers. Nochtans hadden we dat mogen verwachten van een groene minister.

Natuurlijk is het juist dat, als men lang genoeg luidop blijft volhouden dat men die doelstelling zal halen, er iets bij de bevolking zal blijven hangen, maar of die doelstellingen dan ook werkelijk zullen worden gehaald is een ander paar mouwen. Die 50% meer reizigers moeten op een comfortabele, veilige, snelle en efficiënte manier kunnen worden vervoerd. Wat ik zeker weet is dat de huidige reizigers - uiteraard als de treinen rijden, want ik vermoed dat er de voorbije weken niet zoveel pendelaars zijn geweest - niet op een comfortabele manier worden vervoerd en niet altijd op een veilige, snelle en efficiënte manier. Mijnheer de voorzitter, ik houd mijn hart vast wat die doelstellingen betreft, doelstellingen die mijns inziens niet realistisch zijn. Ik vermoed dat de fractie mij daarin zal steunen.

Mevrouw de minister, ik vrees dat het met dit ontwerp voornamelijk bij kurieren am Symptom blijft. Dit wetsontwerp raakt niet wezenlijk aan het mobiliteitsgebeuren in ons land. Trouwens op dat vlak heb ik nog niet veel weten bespreken in de Kamer, behoudens een kleine discussie over een koninklijk besluit in verband met het gsm-gebruik in de wagen. Pas op, we worden wel om de haverklap met allerlei studies en plannen geconfronteerd en dan voornamelijk bij de bespreking van de beleidsnota betreffende het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Plannen en studies waarvoor de intentie bestaat ze uit te voeren, die in uitvoering zijn of die afgerond zijn vernemen we meestal wel via de media. We hebben ze hier nog nooit daadwerkelijk de revue zien passeren in het Parlement. Achteraf moeten collega's van de oppositie, maar ook van de meerderheid vragen stellen omtrent de stand van zaken met betrekking tot deze of gene studie. Ik geef u een kleine greep uit dat lijstje: het plan voor duurzame mobiliteit, de mobiliteitsbeheersplannen, het beheerscontract, het investeringsplan dat we hier vandaag voor de eerste keer op tafel zien liggen. Ik denk aan reizigersvervoerplannen, aan het witboek vervoersbeleid, aan een groenboek, aan het stadsvervoer. Ik denk aan de bedrijfsvervoerplannen die nog altijd niet in werking zijn. Veel blabla dus, maar weinig boemboem. Veel woorden maar weinig daden op het terrein.

Terug naar het ontwerp dat voorligt. Zoals ik reeds zei, transparantie, het verbeteren van relaties en prestaties is op zich een goede zaak maar het raakt niet aan de essentie van de problematiek van het Belgische spoorbeleid. We mogen hier nog veel sleutelen aan technische zaken met betrekking tot de NMBS, als niet fundamenteel wordt ingegaan op de essentie van het tot nu toe falende mobiliteitsbeleid, dan blijven we maar aanmodderen.

reste-t-il des promesses gouvernementales en matière de *corporate governance*? Le ministre-président flamand a essuyé une défaite cinglante. Au lieu d'avoir voix au chapitre à la SNCB, la Flandre devra désormais régler une facture fédérale, en dépit de toutes les promesses du gouvernement. En outre, il est tout à fait possible que dorénavant la politique ferroviaire flamande soit dictée par la Wallonie. Comme le Financieel-Economische Tijd, je doute que la SNCB devienne ainsi une meilleure entreprise. Le gouvernement fédéral disposera d'un plus grand pouvoir de décision à tous les niveaux.

Le centralisme triomphe! Le gouvernement fait un sérieux pas en arrière. C'est inadmissible.

Il est dès lors clair que le Vlaams Blok ne peut en aucun cas approuver ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

Uiteraard is het van het grootste belang dat 40.000 gezinnen kunnen blijven werken in een moderne en efficiënte onderneming. Er hangt echter veel meer van af. Onze economie is van de mobiliteit afhankelijk. Dat wordt al te vaak over het hoofd gezien, vandaag ook door de vakbonden.

Om de eigenlijke essentie te kennen, moeten we vandaag naar de PS-banken kijken. De PS is niet in objectieve investeringsnormen geïnteresseerd, maar denkt alleen in termen van eigen voordelen. De PS houdt, zoals in zoveel dossiers, niet het algemeen belang voor ogen. Daarmee zit de PS op dezelfde lijn als de heer Jean-Claude Van Cauwenberge, de Waalse minister-president. Hij was uitermate tevreden over het NMBS-akkoord dat in de federale regering tot stand kwam. Ik citeer zijn uitspraken: "Het akkoord stemt volledig overeen met het federale karakter van de spoorwegen, zeker nog tot 2012, en betonneert ook de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië. De gewesten komen niet in de raad van bestuur." De PS bracht dezelfde boodschap in de commissie voor de Infrastructuur enkele weken geleden. Het feit dat de 60/40-sleutel voor de verdeling van de middelen tussen Vlaanderen en Wallonië gehandhaafd blijft, kwam zowat als eerste positief gegeven aan bod. Applaus op alle Waalse banken, als de leden al aanwezig zouden zijn.

De mobiliteitsnoden liggen echter voornamelijk in Vlaanderen. Alle files doen zich voor op het Vlaamse grondgebied: tussen Brussel en Leuven, tussen Antwerpen en Gent. Met alle respect, maar Wallonië kent geen fileprobleem en heeft dus ook geen tekort aan spoorcapaciteit. De behoefte aan nieuwe spoorlijnen, aanpassingen aan spoorlijnen, wijzigingen aan de infrastructuur en de capaciteit liggen in Vlaanderen, niet in Wallonië. Als u uw gedachtegoed alle eer wil aandoen, moet u onmiddellijk komaf maken met die verdomde en voor Vlaanderen noodlottige communautaire verdeelsleutel. Zoniet zijn alle mooie woorden over cooperate government onzin.

De gewesten zetelen inderdaad niet in de raad van bestuur. Daarover is in het verleden in het Vlaams Parlement nochtans ook onzin verkocht. Eerst werd hoog van de toren geblazen dat de gewesten in de raad van bestuur moeten en zullen komen. Omdat de Walen dat niet willen, werden die uitspraken afgezwakt. Men probeert via een omweg, door de gewestelijke vervoersmaatschappij, toch in de raad van bestuur te geraken. Ook dat hebben de Walen niet aanvaard. De Vlaamse regering ging daarop plat op de buik en stelde zich tevreden met een aalmoes. De gewestelijke vervoersmaatschappijen mogen zich nu wat amuseren in een nog op te richten oriënteringscomiteetje. Ik vrees dat dit comité de weg zal opgaan van de comités die men nu wil afschaffen. Het blijft voor Vlaanderen bij een doekje voor het bloeden. Is dat de grote overwinning van de heren Dewael en Stevaert? Zij hebben het in de bevolking aan de bevolking willen verkopen. De minister-president van Vlaanderen sprak over een de facto regionalisering van de spoorwegen.

Ik kan niet anders dan samen met Stefaan Huysentruyt van de Financieel Economische Tijd vaststellen dat, ik citeer: "In werkelijkheid is de federale overheid erin geslaagd Vlaanderen een federale factuur in de maag te splitsen zonder dat hier tegenover enige beslissingsmacht staat. Zelfs een gewestelijke vertegenwoordiging in de raad van bestuur van de NMBS kon niet

worden in de wacht gesleept".

Hier werd ook gejuicht over de evenredige vertegenwoordiging van de geslachten om zogenaamd het principe van de gelijkheid tussen mannen en vrouwen te bevorderen. Ik weet echt niet waarom daarover zo moet worden gejuicht. Als wij echt spreken over gelijkheid van mannen en vrouwen en als wij dat ook echt menen dan is deze maatregel overbodig, want dan dient dit zichzelf op te lossen. Dit is een voor vrouwen denigrerende maatregel. Daarnaast ziet men er geen graten in om in de raad van bestuur geen waarborgen vast te leggen inzake de vertegenwoordiging van Vlamingen en Walen. Het is dus perfect mogelijk dat het spoorbeleid in Vlaanderen door Wallonië wordt gedicteerd.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, tot slot wordt met dit ontwerp de unitaire structuur van de NMBS bevestigd en zelfs versterkt. Dit werd ons trouwens ook reeds in de commissie duidelijk gemaakt door de vertegenwoordiger van de PS. Het is onvoorstelbaar dat een coalitie met de VLD als grootste coalitiepartner opnieuw de greep van de regering op de overheid wil versterken. Waar zijn de blauwe principes van weleer gebleven? Ik kan niet anders dan het eens zijn met de Financieel Economische Tijd waarin de vraag werd gesteld of de NMBS nu echt een betere onderneming zou worden. Volgens de FET was dit hoogst onzeker. Wat wel vaststond was dat de greep van de politieke overheid op de besluitvorming binnen de organisatie zou toenemen. Wat anders te denken van de opmerkelijk sterke positie van de regeringscommissaris in dit ontwerp en binnenkort in de organisatie van de NMBS? Deze regeringscommissaris heeft zitting in het strategisch comité, in het oriënteringscomité, in de raad van bestuur en het directiecomité. De regering heeft dus op alle niveaus een vinger in de pap en het centralisme viert hoogtij. Van regionalisering is absoluut geen sprake, evenmin als van een efficiënt spoorbeleid.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is de hoogste tijd dat de alternatieven van het Vlaams Blok worden besproken, dat de splitsing van het mobiliteitsbeleid ter tafel komt. Ik kan u verzekeren dat een aantal collega's hierop straks nog zullen terugkomen. Intussen verzeker ik u dat onze fractie dit ontwerp in de gegeven omstandigheden niet zal goedkeuren.

02.12 De voorzitter: Op de sprekerslijst staan nu de heren Van Eetvelt en Van Parys en mevrouw Creyf, allen verontschuldigd.

02.13 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de collega's Creyf en Van Parys verontschuldigen zich voorlopig, maar ze zijn oproepbaar. Collega Van Eetvelt komt echter zo dadelijk terug, maar kan niet onmiddellijk het woord nemen.

02.14 De voorzitter: Op mijn lijst staan nog de heren Goyvaerts, Annemans, Laeremans, Bultinck, Schoofs, Van Den Broeck, De Man en D'haeseleer. Ik neem aan dat zij de heer Mortelmans zullen aanvullen. Ik dacht dat de heer Mortelmans toch zeer volledig was geweest. Is er iemand van de fractie van het Vlaams Blok die nu nog het woord wil voeren? Zo niet ga ik over tot de artikelsgewijze bespreking.

02.15 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat u

met een aantal ingeschreven sprekers van onze fractie de algemene bespreking niet zomaar kunt afronden.

02.16 De voorzitter: Ik heb uw sprekers toch allemaal aangekondigd.

02.17 Yves Leterme (CD&V): Ja, maar de heer Van Eetvelt is verontschuldigd om dezelfde reden als daarnet mevrouw Durant.

02.18 De voorzitter: Maar dan kan de heer Van Eetvelt het woord toch nog krijgen bij de artikelsgewijze bespreking.

02.19 Yves Leterme (CD&V): Ik heb het over de algemene bespreking.

02.20 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, het verbaast me dat u nu voorstelt om de algemene bespreking af te ronden. De heer Goyvaerts zal gedurende het komende half uur het woord voeren.

02.21 De voorzitter: En dan de heer Annemans en de heer Laeremans?

02.22 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Zo is dat, mijnheer de voorzitter. Daarna gaan we over tot de artikelsgewijze bespreking, of gelast u haar af?

02.23 De voorzitter: Neen, ik gelast niets af. Ik wil alleen maar weten wanneer ik ongeveer – rekening houdend met de terugkeer van de heer Van Eetvelt – de algemene bespreking kan beëindigen, zodat ik kan overgaan tot de artikelsgewijze bespreking en de amendementen, niet meer dan dat. Ik richt mij natuurlijk tot de fractie die het hoogste aantal ingeschreven sprekers heeft. Ik zal de heer Goyvaerts het woord geven, maar uw fractieleden kunnen het misschien zo goed hebben gezegd dat anderen denken dat het niet beter kan worden gezegd. Men weet maar nooit.

02.23 Le président: Les orateurs du Vlaams Blok veulent-ils prendre la parole maintenant ou pouvons-nous passer rapidement à la discussion des articles. Tout le monde pourra alors encore prendre la parole dans le cadre de la discussion de l'article premier.

02.24 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u mag niet induceren dat ze hun spreektijd zouden opgeven.

02.25 De voorzitter: Dat doe ik niet. Ik stel vragen. Kom, mijnheer Goyvaerts, ik wil u niet laten zitten met uw redevoering. Maar het is niet nodig dat de anderen de heren Goyvaerts en Mortelmans nadoen.

02.26 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Dit begrijp ik niet goed. Wij hebben toch het recht hier onze mening te zeggen over een ontwerp van de regering.

02.27 De voorzitter: U hebt dat recht.

02.28 Filip De Man (VLAAMS BLOK): En ik wil mij houden aan dit recht. Daarstraks hebt u een poging gedaan om de zaak in goede banen te leiden, maar op mijn vraag of er vannacht geen bijeenroeping van de commissie voor de Infrastructuur zou komen, hebt u niet echt geantwoord.

02.28 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Nos orateurs ne renonceront pas sans plus à la parole. J'avais demandé que l'on promette clairement que la commission de l'Infrastructure ne se réunirait plus cette nuit.

02.29 De voorzitter: Mijnheer De Man, ik stel u voor dat u en uw andere ingeschreven collega's op aangepaste wijze de Kamer zouden toelaten de algemene bespreking op een aangepaste wijze te beëindigen, zodat we kunnen overgaan tot de artikelsgewijze bespreking, waarbij iedereen nog het woord kan voeren. Hetzelfde voor wat de amendementen betreft, zodat we op een aangepaste wijze de avond kunnen beëindigen. Ik verbind mij tot het volgende. Ten eerste, geen commissie voor de Infrastructuur zal deze openbare vergadering volgen. Ten tweede, indien we morgen op een ordentelijke wijze onze agenda kunnen afwerken, zal het ook niet nodig blijken de commissie tijdens de middag te laten vergaderen. Ten derde, indien de agenda voor morgen, die misschien nog moet worden aangepast, op gepaste wijze kan worden afgewerkt, kan de commissie misschien nog vergaderen na de openbare vergadering van het begin van de namiddag.

Ten vierde, iedereen zal na de commissie – wie weet wat die allemaal zal doen – zijn zeg kunnen doen. Dat is het voorstel dat ik doe.

02.30 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, als ik artikel 16 goed begrijp, moet de Conferentie van de voorzitters dat morgen beslissen?

02.29 Le président: Je vais vous soumettre une proposition. Si la discussion générale peut être clôturée d'une manière convenable et si nous pouvons ensuite terminer la discussion des articles, je propose que la commission de l'Infrastructure ne se réunisse plus après la présente séance plénière, ni demain midi mais après la séance plénière de demain après-midi. Il est impossible de savoir maintenant ce que la commission fera alors et ce qui s'ensuivra.

02.30 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Je me réfère à nouveau à l'article 16. Je ne vois pas clairement quand la conférence des présidents et la commission de l'Infrastructure pourront se réunir.

02.31 De voorzitter: Niet voor de vergadering na de namiddagzitting.

02.32 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Van de commissie voor de Infrastructuur?

02.33 De voorzitter: Het is hier de gewoonte dat commissievergaderingen mogelijk zijn als de plenaire zitting geëindigd is. Ik wou eerst 's ochtends en 's middags laten vergaderen maar laat ons geen precedenten scheppen. Ik stel de Kamer een globaal pakket voor. De commissie voor de Infrastructuur kan beginnen met haar vergadering zodra wij morgen de namiddagzitting van de plenaire vergadering hebben beëindigd.

02.33 Le président: La conférence des présidents pourra se réunir demain, avant la séance plénière. Ensuite, on pourra éventuellement passer au vote en séance plénière. Après la séance plénière, la commission de l'Infrastructure pourra se réunir.

02.34 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, misschien ben ik nog te veel neofiet maar artikel 16 vermeldt "zij hebben plaats op dinsdag en woensdag tenzij de commissie of de Conferentie van voorzitters anders beslist". Ik meen dat ik dat goed begrijp.

02.35 De voorzitter: Mijnheer De Man, ik kan de Conferentie van voorzitters bijeenroepen en morgen bij het begin van de zitting een stemming organiseren. Dit is echter al heel vaak gebeurd. Ik doe een beroep op uw toch niet zo prille ervaring. Na het afsluiten van de openbare zitting heeft men al dikwijls commissievergaderingen gehouden.

02.36 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, dat is absoluut juist. U moet echter ook begrijpen dat hier sedert een paar weken een aantal collegiale regels met voeten worden getreden. U

02.36 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Certains groupes font continuellement fi des règles du

doet dat niet, ik heb het over andere fracties. Als u het moeilijk speelt, dan weet u dat wij niet de ambitie hebben om dit alles op een redelijke manier te laten verlopen.

02.37 De voorzitter: Ik zal erop aandringen dat de collegialiteit gerespecteerd wordt. Daar verbind ik mij ook toe.

02.38 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben nog jong en nieuw in mijn hoedanigheid. Ik wil graag alle obstakels uitschakelen die soms opgeworpen worden door het De Croo-istische taalgebruik. Ik heb een paar goede gesprekken gevoerd met collega's uit de meerderheid. Wij zullen uiteraard de artikelsgewijze bespreking nog afwerken. Wij willen dit vanavond op een aangepaste wijze organiseren en proberen af te sluiten op een redelijk uur, dit heel duidelijk op voorwaarde dat de commissie voor de Infrastructuur niet bijeenkomt voor de desgevallend gewijzigde agenda van de plenaire zitting morgen is uitgeput. Is dat al dan niet uw voorstel?

02.39 De voorzitter: Is dat min of meer de globale zienswijze? (*Instemming*) Ik stel de Kamer voor om morgen te beginnen met de resolutie die als punt 2 aan onze agenda van vandaag stond, voor of na het vragenuurtje. Minister Daems is morgen verhinderd vanaf 16 uur wegens familiale omstandigheden. Als de bespreking van de resolutie voor het vragenuurtje kan komen, dan is dat des te beter. Ik meen niet dat dit enorm veel tijd in beslag zal nemen. Ik stel voor om de zitting dan morgen om 14.15 uur te beginnen met het punt dat we vanavond niet kunnen afwerken, de voornoemde resolutie dus.

Daarna kunnen we dan het vragenuurtje houden.

Er is nog een resolutie van de dames Drion en Laenens en de heer Van der Maelen over de Wereldhandelsorganisatie en een andere resolutie van de heer Harmegnies over dezelfde aangelegenheid. Ik zou dan wetsontwerp 1463 pro memorie aan de agenda laten plaatsen, de fameuze zaak die naar de commissie moet gaan. We zien wel wat ermee gebeurt. Het ontwerp moet in elk geval pro memorie worden ingeschreven. Zodra de werkzaamheden in de openbare zitting morgennamiddag beëindigd zijn, zou ik eventueel de commissie voor de Infrastructuur van start laten gaan. Ik heb geen idee hoe laat dat zal zijn. In voorkomend geval, als de commissie op een ordentelijke, parlementaire wijze kan werken, kan eventueel nog een latere zitting op dezelfde avond doorgaan.

Is dat een evenwichtig voorstel?

02.40 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik kan volgen tot uw voorstel om de commissie voor de Infrastructuur morgen te laten samenkomen na het uitputten van de agenda van de plenaire vergadering. Maar wat gaat u er verder nog bijvoegen?

02.41 De voorzitter: Als ik het wetsontwerp er niet pro memorie opzet, moet ik een hele agendawijziging doorvoeren. Ik probeer alleen een agenda te maken die een beetje coherent is.

fonctionnement parlementaire.
Cela explique notre méfiance.

02.37 Le président: Je veillerai au respect des règles.

02.38 Yves Leterme (CD&V): Je souhaite éviter toute confusion due au jargon « Decrooesque ». Mon groupe est prêt à faire en sorte que les discussions de ce soir se terminent à une heure décente, à la condition expresse que la commission de l'Infrastructure ne se réunisse pas avant la séance plénière de jeudi après-midi.

02.39 Le président: Notre ordre du jour de demain après-midi pourrait éventuellement être quelque peu remanié: la résolution Lalieux pourrait être examinée à 14 h 15. Ensuite viendrait l'heure des questions, puis la résolution Drion et la résolution Harmegnies. Le projet n° 1463 pourra alors être inscrit pour mémoire. Il est possible que ce projet soit examiné en commission après la fin de la séance plénière. Eventuellement, une nouvelle séance plénière pourra encore être convoquée par la suite.

02.40 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Nous approuvons cette proposition, en ce compris la réunion de la commission de l'Infrastructure, mais nous devons analyser scrupuleusement ce qui s'en suivra.

02.41 Le président: Je dois quand même inscrire ce projet à l'ordre du jour pour mémoire, sinon rien ne sera possible.

02.42 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp niet dat u het wetsontwerp nummer 1463 pro memorie agendeert, want het is nog helemaal niet in de commissie besproken.

02.42 Frieda Brepoels (VU&ID): La seule chose que je ne comprends pas, c'est comment le projet de loi n°1463 peut être inscrit à l'ordre du jour, même pour mémoire, étant donné qu'il n'a encore jamais été examiné en commission.

02.43 De voorzitter: Mevrouw Brepoels, ik heb al niet meer aangedrongen op een commissievergadering 's voormiddags. Ik heb geen spitsvondige interpretatie gegeven over het einde van de ochtend in de voormiddag. Ik heb mij terecht gericht naar het feit dat na de plenaire vergadering meer dan eens in deze Kamer commissies zijn bijeengekomen, zodat er ook wat meer tijd is voor de fracties om zich morgenvroeg bijkomend te determineren over dit ontwerp. Ik vraag alleen maar een beetje goede wil van alle kanten, daarom maak ik deze gewijzigde agenda. Het is juist dat ik het ontwerp pro memorie moet agenderen, omdat ik niet weet wat de commissie zal doen. Ik kan dat niet voorspellen. Zijn we het hierover eenparig eens? Goed, dan laat ik dat doen.

02.43 Le président: Voilà pourquoi je l'inscris pour mémoire. Après avoir formulé personnellement une proposition, je suis tout de même en droit de demander un peu de bonne volonté de chacun. Je répète que je dois l'inscrire pour mémoire car j'ignore ce que fera la commission.

02.44 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, collega's, eindelijk kunnen we het wetsontwerp over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bespreken, na de perikelen van vorige week rond het manoeuvre van de regering om de plenaire bespreking uit te stellen en na het debacle van hedenochtend in de commissie voor de Infrastructuur. Ik herinner u aan de hele discussie over de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord door de Gewesten volgens de minister en het wachten op het advies van de Raad van State volgens de eerste minister.

02.44 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): La semaine dernière déjà, le gouvernement a manœuvré pour reporter ce projet de loi. Ce matin encore, nous avons assisté à une véritable débâcle en commission et cet après-midi, enfin, nous entamons la discussion du projet de loi.

Dit is de zoveelste keer dat deze paars-groene regering de urgentie inroept en dit is dus ook het zoveelste ontwerp van deze regering dat met de karwats door de commissie werd gejaagd. Dit ontwerp draagt volgens mij een merkwaardige titel, want wie dit document heeft gelezen, moet vaststellen dat het in de tekst uitsluitend over de spoorwegmaatschappij gaat, de NMBS. Er wordt over geen enkel ander overheidsbedrijf gerept.

Ce projet de loi tendant à modifier la SNCB n'est pas l'unique cause des grèves du rail qui sont à mettre en corrélation avec la détérioration de longue date des rapports entre le gouvernement et la SNCB. L'accord conclu avec la SNCB en octobre 2000 avait d'emblée été miné par les querelles entre le PS et les verts, et plus particulièrement par l'opposition de M. Di Rupo à la désignation de l'Ecolo Jacky Morael au conseil d'administration de la SNCB. Ce n'était pas tant le rail que le pouvoir qui constituait l'enjeu du conflit rouge-vert. En définitive, le premier ministre s'est saisi du dossier.

De ellende van de afgelopen dagen op het spoorweginet is mijns inziens niet alleen te wijten aan de gevolgen van dit ontwerp, maar is ook het gevolg van opeenvolgende botsingen en conflicten tussen de regering en de NMBS.

Au début de l'année, un nouvel accord a été conclu où il est question de projets d'investissements faramineux. Soudain, c'était Byzance, à la grande joie des verts. L'avenir du

Meer specifiek doel ik op de manier waarop de regering nieuwe structuren aan de NMBS opdringt. Het ontwerp toont nogmaals aan dat de NMBS niet volgens de welbekende uitspraak van de eerste minister snel en efficiënt zal worden beheerd, integendeel. Eens te meer zal het bedrijf worden omgevormd tot een logge bureaucratische moloch, volgepropt met allerlei comités en gepolitiseerd van onder tot boven, waar een snelle en efficiënte beslissing nooit ten uitvoer zal kunnen worden gelegd. Met een doordachte visie op het mobiliteitsbeleid heeft het ontwerp niks te maken.

Onderhavig ontwerp, het uitblijven van een nieuw beheerscontract, de angstwekkende groei van de schuldenlast en de toenemende

onzekerheid over het financieringsplan en het investeringsplan 2001-2012 zijn het resultaat van twee jaar immobilisme van de regering en van u in het bijzonder, mevrouw de minister, in het dossier van de NMBS. Reeds in oktober 2000 kwam u tot een akkoord met de NMBS, dat een zoveelste schijnakkoord van de regering bleek. De inkt van de overeenkomst was amper opgedroogd of er volgde een maandenlange periode van gehakketak en gekibbel tussen onder andere u en de heer Di Rupo, de peetvader van de NMPS of de Nationale Maatschappij van de Parti Socialiste, over de benoeming op termijn van een groene partijgenoot, Jacky Morael, tot voorzitter van de raad van bestuur. De discussie ging natuurlijk niet over banen en investeringen: het roodgroene conflict ging over macht. Het conflict escaleerde zo dat de eerste minister – in feite zijn kabinetschef – het dossier zelfs naar zich toe trok ten einde de neuzen weer gelijk te stellen.

In het voorjaar van dit jaar werd dan een nieuw akkoord voorgesteld, gecommuniceerd in de beste Slangen-stijl. Nu zou alles beter gaan. Een zoveelste trendbreuk met het verleden werd aangekondigd en er werd gegoocheld met waanzinnige investeringskredieten. De komende tien jaar wil paarsgroen vijfhonderd miljard frank investeren in het spoor: nieuw rollend materieel, een Brussels equivalent van het voorstadsnet van Parijs ten einde aan het verkeersinfarct rond Brussel iets te doen, een verdubbeling van het aantal reizigers, de oprichting van een federaal instituut voor mobiliteit en ga zo maar voort. Het kon echt niet op! De groenen trokken zich voor het eerst op aan het groene accent in het regeerakkoord. De groenen zouden eens laten zien hoe zwaar ze wogen op het mobiliteitsbeleid! Het was alsof na zoveel jaren kommer en kwel de weg naar een nieuwe NMBS open lag. Zelfs de Vlaamse regering bij monde van minister-president Dewael mengde zich in de peptalk van de juichende minister van Mobiliteit. Er was zelfs sprake van regionalisering van de NMBS. Ik verwijs in dat verband naar de uitbouw van de spoorlijnen naar de Antwerpse haven.

Doch, het feestje, het gejuich, de euforie waren snel over. Niemand minder dan vice-eerste minister Laurette Onkelinx verkondigde ongezoeten haar mening. Zij was de spreekbuis van een Waals front tegen onder andere de regionalisering van de NMBS. Het zijn opnieuw de Waalse onwil en het verschil in economische opvatting die stokken in de wielen steken. Ook de minister-president van Wallonië, Jean-Claude Van Cauwenberghe, was aanwezig op de nachtelijke vergadering ten huize Verhofstadt. Nadat alles bij nacht en ontij beklonken was, toonde Van Cau, zoals de vrienden hem noemen, zich uitermate tevreden. Ik citeer: "Het akkoord stemt volledig overeen met het federale karakter van de spoorwegen, zeker nog tot 2012, en betonnet ook de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië, en de gewesten komen niet in de raad van bestuur".

Zaventem blijft bijgevolg in de verdeling volgens voornoemde verdeelsleutel zitten. Dat komt eigenlijk neer op een regelrechte belediging van Vlaanderen.

02.45 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de heer Goyvaerts zich vergist. Wordt de luchthaven niet Bruxelles-nationale genoemd?

transport ferroviaire en Belgique semblait assuré. Mais c'est le moment qu'a choisi le PS pour mettre des bâtons dans les roues au nom des intérêts wallons. Bien entendu, tout cela était trop beau pour durer. A l'intervention de la Minstre Onkelinx et du ministre-président wallon Van Cauwenbergh, c'est un accord modifié qui a été présenté. Les Flamands ont une fois de plus dû se soumettre à l'oukaze wallon.

Toutes les revendications flamandes raisonnables ont été rejetées en bloc. Malgré tout, le gouvernement flamand a estimé, la semaine dernière, devoir approuver l'accord de principe sur la restructuration de la SNCB. Ce faisant, il a torpillé son propre accord gouvernemental.

La SNCB a toujours transféré les deniers flamands vers la Wallonie. C'est une énorme dette historique qui s'est ainsi accumulée. Le gouvernement ne précise nullement comment cette dette sera amortie.

Nous ne croyons pas à l'augmentation de la mobilité des chemins de fer ni à l'amélioration du service, etc. Le plan d'investissement est insuffisant. L'autonomie de l'entreprise est réduite à zéro. Si la ministre souhaite anticiper, elle doit agir *hic et nunc* pour éviter la faillite. Elle doit en finir avec la dictature du PS et avec les bastions syndicaux. Si l'on veut que les chemins de fer subsistent au vingt-et-unième siècle, il faut les régionaliser. C'est une réalité incontournable. (*Applaudissements du VLAAMS BLOK*)

02.46 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Inderdaad, maar voor zover ik weet, ligt Zaventem nog altijd in Vlaanderen.

02.47 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Nu ligt Zaventem blijkbaar in Vlaanderen, anders niet.

02.48 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Dat is de truc met de duif, collega De Man!

Het toppunt is dat een spoortraject tussen Brussel en Wallonië, maar wel gelegen op Vlaams grondgebied, uit de verdeelsleutel werd gehaald en zelfs gekoppeld aan de dwingende eis van een bouwvergunning binnen de achttien maanden. Zo niet, krijgt Vlaanderen er nog een fikse boete bovenop. Het is duidelijk dat Vlaanderen opnieuw is gezwicht en voor de Waalse spoorbelangen moet opdraaien.

Ook de Vlaamse regering is voor het PS-dictaat gezwicht, want zij keurde op 19 oktober 2001 het ontwerpdecreet bij intentie goed dat het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het gewest voor de volgende 12 jaar bekrachtigt. Er wordt dus niet meer afgestapt van de 60/40-verdeelsleutel. Er komt geen vertegenwoordiger van de gewesten in de raad van bestuur. Er worden geen investeringen voor de drie zeehavens aan de 60/40-verdeelsleutel onttrokken. Er worden geen investeringen voor Zaventem aan de 60/40-verdeelsleutel onttrokken enzovoort. Hiermee legt de Vlaamse regering ook alle resoluties inzake de NMBS naast zich neer die in de afgelopen maanden door de meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement werden aangenomen. Hiermee verkracht de Vlaamse regering zelfs haar eigen regeerakkoord. Ik hoop dat de Vlaamse meerderheidspartijen in ons halfroond dat goed beseffen.

Het moet dan ook stilaan duidelijk worden dat de NMBS door de jaren heen steeds een vehikel is geweest om financiële transfers van noord naar zuid te versluizen. De paars-groene regering moet daarvoor niet onderdoen voor de vorige regering, al was het maar om de communautaire vrede af te kopen.

Ondertussen blijft de tijdbom onder de torenhoge NMBS-schuld tikken. 608 miljard frank schuld in 2012 volgens een analyse die ook door de bedrijfsrevisoren van de NMBS werd bevestigd. Daartegenover staat een investeringsplan van de regering van 687 miljard frank, waarvan de bijdrage van de regering tot 440 miljard frank is beperkt, een surplus van amper 3,7 miljard frank ten opzichte van 1999. Van een groen accent gesproken! De NMBS moet daarenboven zelf instaan voor de resterende 247 miljard frank, ondanks een haast ondraaglijke schuldenlast. Het is dan ook zeer merkwaardig dat in het ontwerp niets is terug te vinden over de manier waarop de regering denkt de historische schuldenlast van de NMBS af te bouwen. Mevrouw de minister, ik neem aan dat u niet zit te wachten totdat u verzeilt in een Sabena-scenario, maar dat u eerder maatregelen zult nemen.

Laat een ding duidelijk zijn: het draait in deze discussie om een ontwerp betreffende de hervorming van de NMBS en dus niet om jobs en investeringen. Het gaat hier om de macht van de politiek, het primaat van de politiek en meer bepaald om de zitjes in de raad van bestuur van de NMBS. Bijgevolg is het onderhavig ontwerp sterk

politiek geïnspireerd en niet bedrijfseconomisch georiënteerd. Wij geloven dan ook niet dat het ontwerp zal bijdragen tot een drastische toename van de spoorwegmobiliteit, tot een drastische verbetering van de kwaliteit van de diensten aan de reizigers, tot een drastische verbetering van het spoorvervoer als alternatief voor de auto. Dat zou nochtans de essentie moeten zijn van de uitbouw van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, zeker als het betrokken departement door een groene minister wordt geleid.

Immers, dat zou de essentie moeten zijn van de uitbouw van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, zeker als het betrokken departement wordt geleid door een groene minister.

Opmerkelijk aan de voorgestelde hervorming is de sterke positie van de regeringscommissaris in de nieuwe constructie. De toekomstige regeringscommissaris zal zetelen in vier organen, namelijk het strategisch comité, het oriënteringscomité, de raad van bestuur en het directiecomité. De vraag die hierbij terecht kan worden gesteld is wat er in feite overblijft van de bedrijfsautonomie van de NMBS.

Mevrouw de minister, de binnenlandse politieke agenda werd de voorbije weken overschaduwd door het politiek debacle rond Sabena, een vervoermaatschappij die tot nader order nog steeds een overheidsbedrijf is. Een overheidsbedrijf dat het nakend faillissement snel dichterbij ziet komen. Blijkbaar komt de regering stilaan tot het besef dat de doodstrijd niet langer houdbaar is.

Mevrouw de minister, wilt u werkelijk vooruitzien – regeren is vooruitzien, neem ik aan – dan zult u nu moeten handelen, zoniet kondigt zich bij de NMBS hetzelfde scenario aan als bij Sabena. Ik verwijs in dat verband, net zoals bij Sabena, naar de Franstalige dominantie, naar de politieke overbenedingen, naar de ondoorzichtige geldstromen en naar de vernietigende dictatuur van de kleurvakbonden.

Wilt u werkelijk vooruitzien, dan is het ogenblik aangebroken om de nodige voorbereidingen te treffen om de NMBS te splitsen en bijgevolg de verantwoordelijkheid toe te wijzen aan de Gemeenschappen. Ongetwijfeld zal dit veel politieke moed vergen, omdat u dan de macht van de Franstalige oekazen naast zich zult moeten neerleggen en omdat dan eindelijk het belastinggeld zal worden beheerd zoals een goede huisvader dat doet, maar niet langer onder druk van de politieke creatuur Ecolo-PS.

02.49 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de volksvertegenwoordigers hebben de taak toe te zien op het gebruik van het belastinggeld. Zeker nu het budget van de NMBS werd verhoogd, is het de verantwoordelijkheid van het Parlement en de regering om de aanwending van het geld op te volgen.

De heer Leterme sprak over de wet van 1991 als over een revolutie. Ik ga daarmee akkoord voor de vorige situatie. Het was immers een grote verandering.

Mais si, en 1991, on pouvait parler d'une révolution par rapport à la situation qui prévalait avant cette date, il me semble que cette révolution se mesure à l'épreuve du temps. Dix ans plus tard, il est important d'apporter des adaptations en tenant compte des

02.49 **Isabelle Durant**, ministre: Les membres de la Chambre doivent veiller à la bonne affectation des deniers de l'Etat. M. Leterme a parlé de révolution dans le cadre de la loi de 1991.

Si l'on peut parler d'une révolution après 1991, dix années plus tard, il était temps d'adapter l'entreprise à son contexte.

changements intervenus tant au sein de l'entreprise elle-même que dans les contextes national et européen. De telles adaptations me semblent donc nécessaires.

Wij zijn nu tien jaar verder en wij hebben ons een duidelijk beeld kunnen vormen van de concrete gevolgen van deze wet. In de voorbije twee parlementaire jaren hebben de leden van alle democratische fracties uit bezorgdheid uitgebreid vragen gesteld over de werking van de NMBS.

Cela au travers de différents problèmes. Chaque fois que la question du fonctionnement de la SNCB est posée, le ministre doit s'en référer aux autorités de la SNCB. Cela démontre bien que le fonctionnement n'est pas toujours facile.

Eveneens vanuit deze commissie is begin 2000 de vraag gerezen om een diepgaand onderzoek te voeren naar de financiële stromen in en rond de NMBS. Ik heb toen mijn steun gegeven aan die opdracht, waarvoor de Kamer uiteindelijk bijna unaniem het Rekenhof heeft ingeschakeld. Omdat politici zo'n grote verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsbeleid dragen, was het niet meer dan logisch om tien jaar na het aannemen van de wet de concrete uitwerking ervan door een onafhankelijke instantie te laten onderzoeken.

De resultaten van de studie van het Rekenhof hebben vele interessante elementen opgeleverd. Wij weten dat de vijftigduizend personeelsleden van de NMBS en de honderdduizend mensen die dagelijks de trein nemen, een grote uitdaging voor ons betekenen. De gekende nefaste weerslag van een overdreven autogebruik op onze leefomgeving maakt van de ontwikkeling van het spooralternatief ook een ecologische uitdaging.

Daarom heb ik binnen de regering voorstellen geformuleerd die erop gericht zijn de NMBS een belangrijkere rol in de mobiliteit te doen spelen. Een echte verhoging van de middelen was daarbij een eerste voorwaarde. De concrete vragen aan de NMBS worden in het beheerscontract vastgelegd. Om van de NMBS een nog efficiëntere en doelmatigere spooronderneming te maken, is het, volgens de regering, eveneens noodzakelijk om de structuren te verbeteren. Wij moeten meer transparantie en een democratisch toezicht op de aanwending van de middelen mogelijk maken.

In oktober 2000 heb ik mijn voorstel aan de regering voorgelegd, dat na een diepgaande reflectie en een doordachte discussie heeft geleid tot voorliggend wetsontwerp dat een genuanceerd antwoord poogt te bieden op een aantal lacunes in de tien jaar oude wet. Wij hebben daarbij de evaluatie van het Rekenhof als werkbasis genomen. Als wij straks de artikelsgewijze bespreking aanvatten, zullen wij telkens de elementen van het Rekenhof en de antwoorden van de regering met elkaar kunnen vergelijken.

La remarque de M. Langendries relative à l'article 3, §3 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat et à la nécessité de recourir au comité de concertation concerne davantage le volet des investissements que le volet légistique et donc ces fameux mécanismes de pré- et de cofinancement.

Après dix ans, les effets de la loi apparaissent clairement. Ces deux dernières années, le fonctionnement de la SNCB a suscité de très nombreuses questions.

Si, chaque fois, le ministre est amené à dire: «la SNCB me transmet que», on aboutit à des difficultés dans le fonctionnement.

Le souhait a été exprimé de faire procéder à une étude détaillée des flux financiers au sein de la SNCB et dans le contexte de celle-ci. J'ai confié la réalisation de cette étude à la Cour des comptes.

Au gouvernement, j'ai formulé des propositions pour que les chemins de fer jouent un véritable rôle dans la problématique de la mobilité. Pour cela, il faudra davantage de moyens et les structures devront être adaptées.

L'étude de la Cour des comptes et les discussions menées au gouvernement et au Parlement ont abouti à ce projet de loi.

En ce qui concerne la remarque de M. Langendries et l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'État, je pense que la clef 60/40 est le système le moins mauvais. C'est pourquoi nous l'avons

Nonobstant le débat qui interviendra demain en commission après la séance plénière, je voudrais dire quelques mots à ce sujet. Par rapport à la clef de répartition 60/40 que plusieurs d'entre vous ont cataloguée comme mauvais système, je répondrai que ce système est sans doute le moins mauvais aujourd'hui, dans la mesure où l'élaboration de critères objectifs n'est pas simple.

Dès lors, dans le cadre de ce plan d'investissement, nous avons adopté le maintien de cette clef de répartition 60/40. Mais comme je l'ai dit en complément à l'intervention de M. Schalck, une étude de mobilité sera également commanditée sur les besoins de mobilité dans l'ensemble du pays. Ainsi, lorsque nous ferons l'évaluation du plan décennal à mi-parcours, nous pourrons, le cas échéant, ajouter un certain nombre d'éléments, en fonction de besoins qui auront été identifiés de façon plus claire par une étude de mobilité plus objective.

Toutefois, les pré- et les cofinancements sont indépendants de cette clef. Pourquoi? Parce que le cofinancement est balisé par un montant maximal que les régions peuvent utiliser pour ces cofinancements et balisé par le plan d'investissement lui-même. On ne déroge pas à ce plan de financement. On peut cofinancer certains projets dans le cadre des compétences des régions en matière de génie civil, en matière d'aménagement, par exemple, de parkings ou de tout autre élément qui relève des compétences régionales, mais dans le cadre du plan d'investissement approuvé par le niveau fédéral.

Le comité de concertation peut donc être saisi si une région souhaite investir au-delà du montant qui lui est autorisé pour le cofinancement. Dans ce cas, l'avis du comité de concertation Etat fédéral/régions est indispensable. C'est ainsi que les choses sont prévues de manière à encadrer ces cofinancements, d'une part, et ces préfinancements, d'autre part, qui n'affecteront pas la clef de répartition 60/40, puisque *in fine*, le remboursement a lieu et l'équilibre se rétablit à ce moment-là.

En ce qui concerne les passages transfrontaliers en Flandre et en Wallonie, qui profiteraient à la partie francophone du pays, je dirai que l'extension de la mission de service public en ce domaine ne profite pas spécifiquement à l'une ou l'autre partie du pays. L'intervention de l'Etat est, en effet, tout à fait forfaitaire, établie en fonction du second contrat de gestion, négociée sous un gouvernement auquel participaient d'autres fractions politiques que les écologistes. L'inclusion de services transfrontaliers ne modifie pas ce dispositif. C'est le service lui-même qui profite non au Nord ou au Sud mais à chacun des usagers des relations concernées.

A cet égard, la ligne vers Roosendaal bénéficie de deux trains par heure, celle vers Aix-la-Chapelle d'un train toutes les deux heures, etc. On pourrait multiplier le nombre d'exemples probants, mais cela ne revêtirait guère de sens, parce que ces situations sont étrangères à la reconnaissance de protection au titre de mission de service public.

Pour ce qui est de la transposition, nous n'avons fait ici qu'une transposition partielle du paquet ferroviaire. Effectivement, l'objectif de la réforme de la loi de 1991 n'était, bien entendu, nullement de transposer le paquet ferroviaire de décembre 2000, étant donné qu'il comprend tout un volet de la régulation du transport. Par contre, il

maintenue. Mais une étude de mobilité sera également demandée. Le préfinancement et le cofinancement ne toucheront pas à cette clef. Les balises sont le montant maximum et le plan d'investissement lui-même.

Le Comité de concertation est saisi si une Région veut aller plus loin.

Quant aux passages transfrontaliers entre la Région flamande et la Région wallonne, je signale que l'extension de la mission de service public ne bénéficie pas à une Région plus qu'à une autre. L'inclusion des services transfrontaliers ne modifie rien à cet égard.

La loi de 1991 ne vise qu'à rendre la comptabilité de l'entreprise plus transparente. Le reste du paquet sera examiné ultérieurement. Un bon instrument de régulation n'a pas encore été trouvé à ce jour.

L'article 2 prévoit que les mesures doivent être prises pour le 15 mars 2003.

En ce qui concerne les dotations, la SNCB a en effet demandé à l'Etat d'augmenter sa dotation. La question des moyens est importante. Mais l'intervention de l'Etat est régie par le contrat de gestion. L'Etat verse 40 milliards par an. Il a respecté son devoir. Il a payé les montants prévus. De plus, l'Etat double son investissement par rapport au plan précédent.

Une relation contractuelle ne repose pas sur le fait qu'une partie se retourne contre l'autre. La formule d'avenir est que la SNCB produise des initiatives qui lui amènent des recettes. Avec une hausse de 50% du trafic, elle produit 15 milliards supplémentaires qui lui permettent de prendre en charge une bonne partie de ses dépenses. Voilà ce qu'il faut faire.

s'agit, ici, de rendre le système de comptabilité de l'entreprise plus transparent, ce qui rencontre par ailleurs les remarques établies par la Cour des comptes en la matière.

Le reste du paquet ferroviaire fera l'objet d'une transposition ultérieure. A cet égard, la réflexion d'ensemble concernant la régulation au sein du gouvernement n'a pas encore abouti. Il faut trouver un bon instrument de régulation pour tout le secteur du transport. Nous reviendrons certainement sur ce débat.

En ce qui concerne la procédure d'information de la Commission européenne, j'avais répondu d'emblée à M. Ansoms que la directive 2001/12 modifiant la fameuse 91/440 relative au développement des chemins de fer prévoit une procédure particulière quant aux rapports entre l'Etat membre et la Commission. En effet, l'article 2 prévoit, d'une part, que les mesures, pour se conformer à la directive, doivent être prises pour le 15 mars 2003 au plus tard et, d'autre part, que les Etats membres doivent en informer immédiatement la Commission. C'est donc bien ce qui a été fait.

Pour ce qui concerne les questions de dotation, M. Ansoms comparait l'intervention du gouvernement actuel par rapport à la législature précédente. J'entends par ailleurs qu'il partage l'approche de la SNCB visant à demander à l'Etat d'augmenter son intervention sans autre préalable ni même condition. Le raisonnement est le suivant: il y a 3 milliards de déficit d'exploitation, il faut donc que l'Etat les donne à la SNCB. La SNCB a effectivement fait cette demande. La question des moyens est légitime et il faut évidemment y répondre.

Mais avant cela, je voudrais revenir sur quelques principes qui concernent la logique d'un contrat de gestion et aussi de l'autonomie de gestion. Il faut rappeler que l'intervention de l'Etat, de l'ordre de 40 milliards par an pour la seule exploitation – hormis la dotation à l'investissement et les charges de pension – est régie par le contrat. En contrepartie, la SNCB doit fournir des missions de service public qui sont réputées non rentables. Mais un contrat reste un contrat et il y a des devoirs pour chacune des deux parties contractantes. L'Etat a respecté son devoir, l'Etat a payé les montants. Par exemple, les montants dus à la Financière TGV ont été versés. Je constate par ailleurs que dans le plan que nous montrent les syndicats – ils ont reçu une note en commission paritaire sur l'évolution de la dette –, on considère déjà que l'argent du TGV devra être emprunté alors qu'on l'a déjà reçu. On considère déjà qu'on va devoir emprunter pour tous les aspects liés aux fonds propres de la SNCB. C'est en ce sens que je conteste quelque peu la présentation des chiffres dans ce document qui nous présente une dette de 600 milliards en 2012. L'Etat a donc respecté sa part de contrat; les montants sont versés et, les chiffres le démontrent, l'Etat double les investissements dans le rail par rapport au plan d'investissement précédent.

Pour rappel, en 1996, la SNCB avait également conclu un contrat avec l'Etat et elle s'engageait, via un audit qui s'appelait "Objectif 2005", à équilibrer ses comptes par le biais de sa propre gestion. Force est de constater que cet objectif 2005 n'a pas été atteint et que, simplement, la SNCB demande aujourd'hui de l'argent supplémentaire en affirmant que ses comptes ne sont pas équilibrés. A mon sens, une relation contractuelle ne repose pas seulement sur le fait que, lorsqu'une des parties n'a pas respecté ses engagements,

elle se retourne vers l'autre en lui demandant d'en faire plus. Pour moi, ce n'est pas cela l'autonomie de gestion.

Arguer d'ailleurs du plan 1998 pour étayer la thèse du déficit est également un peu facile puisque le plan a mis en œuvre des trains supplémentaires, initiative louable d'ailleurs quoique modeste. On met ici le doigt sur la bonne formule qui me paraît la formule d'avenir. Lorsque la SNCB développe une offre couronnée de succès, elle engendre elle-même des recettes. On le voit d'ailleurs pour certains produits.

A cet égard, je ferai remarquer que 50% de trafic en plus, sans même faire d'hypothèse sur une augmentation de tarifs, signifie plus de 15 milliards de recettes supplémentaires, soit la somme nécessaire pour financer des charges internes, comme la part propre de la SNCB ou encore les financements alternatifs. Produire plus de trafic, engendrer plus de voyageurs, signifie également générer des recettes.

Enfin, par rapport à la pertinence de la demande, se pose également la question du montant.

02.50 Jos Ansoms (CD&V): Door iedereen gratis te laten rijden, zoals de heer Stevaert het voorstelt, zullen de opbrengsten niet verhogen.

02.50 Jos Ansoms (CD&V): Si le ministre Stevaert décide de rendre le train gratuit pour tous, les recettes n'augmenteront plus.

02.51 Minister Isabelle Durant: Ik heb niet de beslissing van gratis openbaar vervoer genomen, maar enkel bepaalde specifieke doelstellingen vooropgesteld voor bepaalde categorieën van reizigers, bijvoorbeeld kinderen jonger dan 12 jaar en 65-plussers. Ik ben geen voorstander van gratis openbaar vervoer voor iedereen. Dat is niet de goede manier om de spoorwegen te ontwikkelen; er is een prijs. Tevens ben ik van oordeel dat de overheden keuzen moeten maken.

02.51 Isabelle Durant, ministre: Je ne suis pas favorable aux transports gratuits pour tous. Les autorités doivent faire des choix de sorte que seuls certains groupes cibles puissent voyager gratuitement. L'augmentation de 50% du nombre de voyageurs se traduira par une croissance des bénéfices de la SNCB. Par ailleurs, la réduction de tarif sera à charge des pouvoirs publics et non de la SNCB.

Het laatste jaar maakten wij een keuze van sommige categorieën, teneinde meer mensen voor het vervoer per trein te winnen. Ik denk aan groepen van vier kinderen en een volwassene, aan de families, 65-plussers, alsook het schooljaarabonnement. Ik ben het helemaal met u eens dat dit een belangrijk element is. Wij hebben in dat verband de beslissing genomen om de tarieven voor de schooltickets te verminderen, alsook de treinkaarten voor de ambtenaren. Volgens mij moet een gericht beleid ontwikkeld worden.

Als doelstelling 50% meer reizigers vooropstellen, betekent ook meer inkomsten voor de NMBS, zelfs als er bepaalde verminderingen worden toegekend. Vermindering van de tarieven betekent immers dat de Staat betaalt. Wij hebben ingevolge deze vermindering betaald en dat was een politieke keuze, maar, de betaling voor de vermindering van de tarieven voor sommige categorieën valt niet in het kader van de lasten van de NMBS.

02.52 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, u kent de tabel van de revisoren die ook de vakbonden gebruiken om aan te duiden dat wij de eerstvolgende jaren naar een faillissement gaan en dat de schuld van de NMBS tot 600 miljard zal groeien.

02.52 Jos Ansoms (CD&V): La ministre a pris connaissance des tableaux des réviseurs qui prévoient une évolution dans le sens d'une très importante aggravation de la dette de la SNCB. Comment la ministre fera-

U zegt dat dit een verkeerde voorstelling van zaken is, omdat de vakbonden geen rekening houden met de meerontvangsten. Dat hebt

u althans daarnet gezegd.

Mijn vraag is wat u met de exploitatietekorten doet? Immers, vorig jaar en dit jaar zijn er exploitatietekorten van 3,5 miljard, die daarin niet begrepen zijn. Mag ik daaruit besluiten dat, indien dit ontwerp wordt goedgekeurd en indien er meer transparantie totstandkomt, de regering de exploitatiekosten van de NMBS zal overnemen opdat de schuld niet zou toenemen met de jaarlijkse exploitatiekosten.

02.53 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wens ter attentie van de heer Ansoms enkele verduidelijkingen te geven, want zijn geheugen is soms enigszins selectief.

In 1997 heeft de NMBS zichzelf een doelstelling 2005 opgelegd, waarbij zij binnen die termijn een verlichting van de schuld mogelijk moest maken. Daar is men op geen enkele wijze in geslaagd. De problematiek van de schuld is reëel.

De problematiek van de schuld is reëel. Beweren dat dit alleen de verantwoordelijkheid is van deze regering en dat het voorliggend ontwerp de zaken alleen zal verergeren, is niet correct.

Een van de audits heeft duidelijk aangetoond dat het exploitatieverlies een van de problemen is van de boekhouding en de manier waarop ze wordt opgesteld. Waarom is het exploitatieverlies zo groot? De NMBS berekent zelf het exploitatieverlies. Het grote probleem is het gebrek aan degelijke boekhoudkundige controle van het gebruik van overheidsgeld.

02.54 Isabelle Durant, ministre: J'abonde dans le sens de M. Vanoost. La Cour des comptes elle-même, qui n'est en principe pas un organe partial, relève, au vu des résultats de la comptabilité relatifs à ces trois milliards d'exploitation manquants, qu'aucun élément ne permet de juger si ce sont bien ces missions-là qui sont en déficit. Effectivement, nous fonctionnons selon une logique de trésorerie unique, de report d'un compte à un autre. C'est d'ailleurs ce qui nous motive à opérer, par ce projet de loi, une modification dans la manière de tenir, au-delà même des tableaux de ressource-emploi, une comptabilité par secteur et de sortir de la trésorerie unique.

Je n'ai jamais parlé de fraude ni à la SNCB, ni dans le chef de qui que ce soit. J'ai simplement fait état d'un problème structurel par rapport à une trésorerie unique et par rapport à des secteurs ne permettant pas d'identifier la traçabilité des flux. Dès lors, par rapport à cette demande, je suis ouverte au dialogue, à la condition que la SNCB nous fournisse son propre plan stratégique quant aux recettes qu'elle peut elle-même générer, de manière à pouvoir identifier les besoins précis en matière d'exploitation, pour autant que ce travail soit effectué à l'intérieur de la SNCB, et par rapport à ses missions commerciales et aux bénéfices qu'elle peut produire.

Depuis deux ans, je réclame ce plan global d'entreprise (qui existe dans la loi depuis longtemps), plan global intégrant non seulement les missions de service public mais aussi les missions commerciales, la problématique d'ABX, etc.

Cela rapportera-t-il? Combien? Quand? Beaucoup de questions se posent. J'ai demandé ce plan stratégique notamment en assemblée

t-elle face aux déficits d'exploitation? Le gouvernement interviendra-t-il là aussi?

02.53 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): En 1997, la SNCB elle-même a établi un «objectif 2005», qui n'a jamais été mis en œuvre. L'objectif était d'alléger la dette. La responsabilité de ces dettes n'incombe donc pas uniquement au gouvernement.

Un des problèmes de la comptabilité est le déficit d'exploitation. C'est la SNCB elle-même qui calcule ce déficit, mais il est dû en grande partie au système comptable.

02.54 Minister Isabelle Durant: Ik knoop aan bij hetgeen de heer Vanoost zei. Het Rekenhof geeft aan dat die opdrachten verlieslatend zijn. Ik heb nooit verklaard dat er sprake was van fraude bij de NMBS. Er moet per sector een boekhouding worden opgemaakt.

De NMBS zou voor haar commerciële opdrachten een strategisch plan moeten overmaken. Ik verzoek al twee jaar om een ondernemingsplan waarin ook ABX aan bod komt. De antwoorden die ik krijg zijn nooit volledig.

Ik ben het niet eens met hen die oordelen dat de inschrijving van bijkomende kredieten aan de evaluatie van de noden had moeten voorafgaan. Het tegendeel is veeleer waar. Als een structureel plan uitwijst dat de overheidsdeelname in de exploitatiemiddelen, en dus niet in de investeringen, moet worden

générale, et je n'ai reçu que des réponses très partielles ne me permettant pas d'avoir une appréciation quant à ma responsabilité ou celle des pouvoirs publics, ni même de répondre en connaissance de cause.

En ce sens, je ne peux donc pas souscrire à votre raisonnement selon lequel l'inscription de crédits supplémentaires au budget aurait dû précéder l'évaluation précise des besoins. Il faut commencer par évaluer les besoins, ensuite décider d'agir et enfin prévoir les délais. Par contre, si un plan stratégique établit, de façon claire et indiscutable, la nécessité d'augmenter la participation publique aux moyens d'exploitation et de plus d'investissements, ces éléments pourront être défendus dans le cadre...

02.55 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ga akkoord met de minister dat een strategisch plan voor de NMBS een noodzaak is. Ik wacht echter reeds twee jaar op een goed onderbouwd plan.

Mevrouw de minister, waarop is de groei van 50% voor het reizigersaantal gebaseerd die u de NMBS oplegt? Waarom kiest u voor 50% en niet voor een ander percentage?

02.56 Minister Isabelle Durant: Deze doelstelling is gebaseerd op buitenlandse ervaringen. Als wij rekening houden met de evolutie van de verkeersstromen en de mogelijkheden en termijnen om het marktaandeel van de NMBS te verhogen, is de doelstelling realistisch. Sommige ecologen vinden een verhoging van 50% tegen 2010 veel te weinig omdat de elektronische handel sterk zal toenemen. Anderen vinden een stijging van 50% tegen 2010 veel te hoog gegrepen en onbetaalbaar. De keuze van 50% is, mijns inziens, een redelijk compromis tussen beide standpunten.

02.57 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb steeds vruchteloos gezocht naar de motivering voor de 50%. De minister zegt dat het een compromis is tussen de groene achterban die dit percentage te laag vindt en anderen die de doelstelling overdreven vinden. Is het percentage dat u vooropstelt onderzocht in het kader van de evolutie van de vraag naar mobiliteit en andere mobiliteitsmogelijkheden die zullen worden aangeboden?

02.58 Minister Isabelle Durant: Het percentage is eveneens gebaseerd op Europese onderzoeken en op het Witboek van de Europese Commissie. België is een transitland. Men mag onze situatie niet vergelijken met die van Zweden of Portugal. Wij zijn een klein land in het centrum van Europa. Volgens heel wat studies en onderzoeken is onze doelstelling realistisch. Als wij meer verkeersveiligheid willen creëren is het belangrijk een dergelijke doelstelling voorop te stellen.

Dat is een manier om een doelstelling te hebben en ook om elk jaar te meten of we voldoende stappen hebben gezet om deze doelstelling te bereiken. Het is een mobilisatie van alle actoren, niet alleen in het kader van de NMBS, maar ook in het kader bijvoorbeeld van de fiscaliteit. Fiscale stimuli kunnen het aantal treingebruikers beïnvloeden. Niet alleen het aanbod, ook de vraag moet worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door fiscale stimuli.

De eerste maatregelen van de fiscale hervorming zullen de

verhoogd, dient een dergelijke verhoging in overweging te worden genomen.

02.55 Yves Leterme (CD&V): Nous attendons depuis deux ans un plan stratégique bien étayé. Sur quels éléments fondez-vous l'augmentation de 50 % du nombre de voyageurs?

02.56 Isabelle Durant, ministre: Sur ce qui est observé à l'étranger et en prenant en compte l'augmentation de la circulation. Il s'agit d'un objectif réaliste, un moyen terme entre ceux qui veulent aller plus ou moins loin.

02.57 Yves Leterme (CD&V): Je cherche désespérément à cerner les fondements de votre objectif. Apparemment, il ne s'agit que d'un compromis entre la base écolo et les sceptiques.

02.58 Isabelle Durant, ministre: Cet objectif est aussi fondé sur des analyses européennes. Selon de nombreuses analyses, l'objectif est réalisable. Nous avons pris suffisamment d'initiatives pour atteindre le but fixé.

Je n'éprouve aucune méfiance à l'égard de M. Schouppe, mais les structures de la SNCB et le processus de décision ne me disent rien qui vaille. Le projet de loi constitue une réponse aux remarques formulées par la Cour des comptes.

mobiliteitsmaatregelen met de fiscale aftrekbaarheid voor de abonneementen zijn. Wij hebben de sociale partners gevraagd deze maatregelen te steunen.

Een laatste element is de kwestie van het wantrouwen tegenover de heer Schouppe. Ik heb dat meermaals herhaald, ik heb geen wantrouwen tegenover de heer Schouppe. Ik heb wantrouwen in de structuur, in de manier waarop in de NMBS beslissingen worden genomen. Dat is het probleem. Het is geen kwestie van persoon, het is een kwestie van structuur. Dat is de reden waarom wij vandaag bezig zijn met een discussie over de structurele hervorming, over de organen van de NMBS. Hoe is de beslissingsvorming georganiseerd in de NMBS? Hoe kan een beter functioneren worden bereikt, rekening houdend met alle punten uit het advies van het Rekenhof? Zo kunnen bijvoorbeeld administrateurs geen directeur meer zijn. Wat transparantie en efficiëntie betreft in het kader van de boekhouding enzovoort. Tijdens een volgende discussie zal deze materie artikel per artikel worden bekeken.

02.59 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er is in elk geval door factoren die u niet onder controle had, maar waar u door een bepaalde houding mee toe hebt bijgedragen, een sfeer van wantrouwen gecreëerd rond de persoon van de heer Schouppe. Ik begrijp dat u zich daar op zeer radicale wijze wenst van te distantiëren. Ook bijvoorbeeld van een uitspraak zoals die van VLD-voorzitter De Gucht, die op een bepaald moment ten aanschouwe van 300.000 tot 400.000 man in "De zevende dag" uitdrukkelijk het ontslag vroeg van de heer Schouppe. Hoe kan men dan als hoofdaandeelhouder met een aandeel van ongeveer 99% behoorlijke verhoudingen hebben met de leiding van uw bedrijf met een omzet van 200 miljard, met 40.000 tot 50.000 werknemers? Hoe kan men vertrouwen wekken als een hoofdaandeelhouder, weliswaar onrechtstreeks maar ten aanschouwe van iedereen en zonder veel argumentatie het ontslag van een gedelegeerd bestuurder eist?

02.60 Hugo Coveliers (VLD): Mijnheer de voorzitter, in een normaal bedrijf zou de heer Schouppe toch zo lang niet aanblijven. Hij is gedelegeerd bestuurder van een bedrijf waar jaar na jaar verlies wordt gemaakt, een bedrijf waarin miljarden wordt geïnvesteerd, een bedrijf dat andere bedrijven gaat opkopen, tot in Sri Lanka toe en waar geen enkele verantwoording van wordt gegeven. Het gaat hier over een bedrijf waarvan de afgevaardigde bestuurder ontzettend veel verdient maar geen enkel resultaat haalt, een bedrijf dat uiteindelijk 7% vervoert van de mensen. Doch, volgens u zou men nog niet mogen zeggen dat hij moet worden afgezet. Waar gaan we naartoe? Wij zijn toch geen filantropische onderneming?

02.61 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de fractieleider van de grootste regeringspartij zegt dat hij het normaal zou vinden dat de heer Schouppe wordt afgezet. Ik neem daarvan akte.

02.62 Hugo Coveliers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik vind dat iedereen die er niet in slaagt zijn job goed uit te voeren, een andere job moet kiezen.

02.63 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer Coveliers, u zegt net dat het

02.59 Yves Leterme (CD&V): En tout état de cause, on a suscité une atmosphère de méfiance autour du personnage de M. Schouppe. Je vous renvoie aux propos tenus par M. De Gucht lors de l'émission "De Zevende Dag", au cours de laquelle il a exigé sans détours la démission de M. Schouppe. Comment est-il dès lors possible, en tant qu'actionnaire majoritaire, de communiquer normalement avec la direction de la SNCB?

02.60 Hugo Coveliers (VLD): Au sein d'une entreprise normale, M. Schouppe ne serait jamais resté aussi longtemps en place. Ses émoluments sont bien trop élevés si l'on considère les mauvais résultats que la société a enregistrés.

02.61 Yves Leterme (CD&V): Le chef de groupe du VLD préconise-t-il donc la démission de M. Schouppe?

02.62 Hugo Coveliers (VLD): Tout qui n'accomplit pas son travail correctement mérite d'être licencié.

02.63 Yves Leterme (CD&V): Le

niet meer dan normaal zou zijn dat de heer Schouppe zou worden afgezet. De VLD-fractie blijft bij die eis?

VLD souhaite donc le licenciement de M. Schouppe. Je prends acte de ce point de vue.

02.64 Hugo Coveliers (VLD): Mijnheer de voorzitter, de heer Leterme moet de volgende zaken onderscheiden. Ik zeg persoonlijk dat ik de afzetting van de heer Schouppe normaal zou vinden. Dat heeft met de VLD-fractie niets te maken. Het is mijn persoonlijke mening die ik ook zelf wil verdedigen.

02.64 Hugo Coveliers (VLD): Personnellement, je trouverais cela normal mais je n'ai pas pris la parole en tant que chef de groupe du VLD mais en mon nom personnel.

02.65 De voorzitter: Mijnheer Leterme, u krijgt nu nog het woord. Daarna sluiten we dit incident. Ik vind het wat moeilijk te spreken over personen die niet aanwezig zijn.

02.66 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik veronderstel dat de heer Coveliers zich realiseert namens wie hij spreekt. Hij spreekt niet namens de duivenliefhebbersbond van Linkeroever. Hij spreekt als fractieleider van de VLD.

02.66 Yves Leterme (CD&V): M. Coveliers ne s'exprime pas en tant que chef de groupe du VLD. Nous pensions qu'il était question d'une certaine normalisation mais des voix s'élèvent à nouveau dans cet hémicycle pour réclamer le départ de M. Schouppe.

De CD&V, die ver van de macht staat, dacht dat de verhoudingen zich stilaan normaliseerden. In het wetsontwerp zitten sommige spelingen op personen, zoals de dubbele handtekening en enkele beperkingen expressis verbis aan de heer Schouppe opgelegd en niet aan anderen. Over inkomens kan ik zeggen dat de heer Rombouts, die wel een VLD'er is, 30 miljoen frank verdient. Wij meenden dat er een normalisatie tot stand kwam en dat een aantal elementen eindelijk met gezond verstand werden benaderd. De uitspraak van de heer Coveliers is een belangrijke politieke verklaring. Hij is van mening dat de afzetting van de heer Schouppe niet meer dan normaal zou zijn.

02.67 De voorzitter: Heren, volgens mij heeft iedereen zijn mening kunnen verkondigen.

02.68 Hugo Coveliers (VLD): Mijnheer Leterme, misschien is dat bij de CD&V niet het geval, maar wij mogen nog altijd een persoonlijke mening hebben.

02.69 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de dubbelzinnigheid komt hier weer naar boven. Mevrouw Durant tracht op een hoogstaande manier te verklaren dat de heer Schouppe niet persoonlijk wordt geviséerd. De fractievoorzitter van de grootste regeringspartij zegt echter vlakaf dat de heer Schouppe weg moet.

02.69 Jos Ansoms (CD&V): La ministre affirme qu'il ne s'agit pas de la personne de M. Schouppe mais qu'il est faut améliorer la transparence et mettre en place de meilleures structures. Nous venons d'entendre M. Coveliers déclarer que M. Schouppe devait tirer sa révérence. En outre, le projet de loi stipule que l'administrateur délégué sera assisté d'un adjoint appartenant à l'autre rôle linguistique et qu'ils doivent tous deux apposer leur signature sur les documents. Voilà bien ce qui s'appelle mener une politique de bas étage.

Bovendien probeert mevrouw Durant op academische toon te verklaren dat het niet om de persoon gaat, maar dat men meer transparantie wenst. Men wil dus de structuren wijzigen om de gedelegeerd bestuurder als bedrijfsleider beter te laten functioneren in het belang van het bedrijf. In het ontwerp staat echter plat dat naast de gedelegeerd bestuurder een adjunct komt te staan van een andere taalrol. Of die persoon al dan niet wat van de spoorwegen kent, speelt geen rol. Hij moet alleen maar van een andere taalrol zijn. Wellicht ook van een andere politieke kleur, maar dat weet ik niet. De gedelegeerde bestuurder mag slechts ondertekenen als die adjunct van de andere taalrol ook tekent. Wat heeft dat te maken met bedrijfsvoering, transparantie of een beter beleid? Dat is platte politiek in de echte zin van het woord.

02.70 Hugo Coveliers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, volgens mij is het geheugen van sommige mensen bijzonder kort. Ik heb gereageerd op het feit dat u de partijvoorzitter van de VLD aanviel omwille van zijn verklaring in "De Zevende dag". Ik heb erop gewezen dat ik dat een heel normale verklaring vond, wat mijn recht is. Als mevrouw Durant hier zegt dat de regering transparantie wil, dan zal dat wel zo zijn. Maar bij ons in de VLD mag iedereen nog zijn mening uiten, al lijkt dat u te verbazen.

02.70 Hugo Coveliers (VLD): J'ai réagi parce que vous vous en êtes pris au président de notre parti. J'adhère au point de vue qu'il a défendu lors de l'émission "De Zevende Dag".

02.71 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dit is het belangrijk moment in het debat waarop stilaan de maskers vallen. Ik zei daarnet dat mijn thesis op de tribune ging over de sfeer van wantrouwen die is gecreëerd. Mevrouw de minister heeft geprobeerd een bewijsvoering voor te leggen waarbij dit wordt ontkracht. Zij heeft onderstreept dat zij niet op de man speelde, maar op de noodzaak aan transparantie die ook in het rapport van het Rekenhof wordt onderkend en ondersteund. Ik heb deze houding geconfronteerd met de houding van de heer De Gucht die op de man speelde – al slaat hij de bal meestal mis – tijdens de bewuste uitzending van "De Zevende Dag".

02.71 Yves Leterme (CD&V): Un climat de suspicion s'était installé. La ministre s'est efforcée de le dissiper. Je l'ai alors confrontée aux déclarations du président du VLD. Et voilà que M. Coveliers vient au secours du président de son parti en confirmant une fois encore la position que celui-ci a adoptée. Voilà qui constitue un élément important.

Daarstraks hebt u als fractieleider van de grootste regeringspartij het plan van deze coalitie blootgegeven dat men naast de verheven principes en een keer het wetsontwerp is goedgekeurd, een persoonlijke rekening met de heer Schouppe zult vereffenen. U hebt daarstraks gezegd dat u het niet meer dan normaal zou vinden dat de heer Schouppe wordt afgezet. En, mijnheer Coveliers, u spreekt hier niet namens de duivenbond van Linkeroever, u bent volksvertegenwoordiger en fractieleider van de VLD. U erkent hier dat de positie van de heer Schouppe onhoudbaar is en dat de VLD vindt dat de heer Schouppe moet worden afgezet.

02.72 De voorzitter: Ik denk dat iedereen zijn mening heeft kunnen duidelijk maken. Het staat geboekt.

02.73 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ga samenvatten. De heer De Gucht heeft een mening en ik denk dat hij geen deel uitmaakt van de regering. Ook de heer Coveliers verdedigt een standpunt en hij behoort evenmin tot de regering. Het is niet de doelstelling van de regering om het oneens te zijn met de heer Schouppe, maar wel om een project van grotere controle te realiseren. Onderdeel daarvan is inderdaad de dubbele handtekening en de taalpariteit. Dit laatste is evident in een federaal bedrijf. Het is nu het geval en dat zal zo blijven. Wij willen een betere werking, met betere beslissingen, met een betere boekhouding. En als de heer Schouppe zichzelf wil opvolgen, waarom zou dat niet kunnen? De vacature wordt na de stemming opengesteld en nadien volgt een publicatie in het Staatsblad.

02.73 Isabelle Durant, ministre: MM. De Gucht et Coveliers ont pris position, mais ils ne font pas partie du gouvernement. Celui-ci souhaite améliorer le contrôle et la parité linguistique au moyen de la double signature. Nous souhaitons que la SNCB fonctionne mieux et oeuvrons en faveur d'une plus grande transparence. M. Schouppe peut toujours se porter candidat à sa propre succession.

Monsieur le président, je propose que nous passions à la discussion des articles. Les points de vue étant connus, nous pouvons avancer.

02.74 Le président: Nous verrons bien s'il y a des observations importantes.

De algemene bespreking is gesloten.
La discussion générale est close.

Bespreking van de artikelen
Discussion des articles

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) **(1422/5)**

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) **(1422/5)**

Het wetsontwerp telt 12 artikelen.

Le projet de loi compte 12 articles.

Ingediende amendementen:

Amendements déposés:

Art. 2bis (n)

- 33: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**
- 36: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**
- 32: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**

Art. 3

- 1: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 3: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**

Art. 6

- 29: Frieda Brepoels **(1422/3)**
- 38: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**

Art. 7

- 310: Raymond Langendries, André Smets **(1422/9)**
- 39: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**
- 40: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**
- 304: Frieda Brepoels **(1422/7)**
- 12: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 21: Frieda Brepoels **(1422/3)**
- 27: Frieda Brepoels **(1422/3)**
- 30: Frieda Brepoels **(1422/3)**
- 19: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 10: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 18: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 42: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**

Art. 8

- 11: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 4: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 23: Frieda Brepoels **(1422/3)**

Art. 9

- 306: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans **(1422/9)**
- 2: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 311: Raymond Langendries, André Smets **(1422/9)**
- 308: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans **(1422/9)**
- 14: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 307: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans **(1422/9)**
- 6: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 41: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**
- 7: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 5: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 35: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/3)**
- 13: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 8: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**
- 309: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans **(1422/9)**
- 9: Yves Leterme, Jos Ansoms **(1422/2)**

Art. 10bis (n)

- 37: *Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)*
Art. 12
- 312: *Raymond Langendries, André Smets (1422/9)*
- 305: *Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/8)*

02.75 Yves Leterme (CD&V): Ik zal de amendementen niet tezelfdertijd toelichten, mijnheer de voorzitter, omdat ze een verschillend voorwerp hebben.

Het amendement 32 betreft het invoegen van een nieuw artikel 2bis. Hierin wordt bepaald dat de juridische ondeelbaarheid van de rechtspersoon in het ontwerp zelf wordt gegarandeerd. Dit is een politiek bijzonder belangrijk punt, en niet alleen politiek, maar ook wat het statuut van de werknemers van de NMBS betreft. Ook door leden van de meerderheid, zoals de heer Depreter, werd terecht onderstreept dat dit een belangrijke bezorgdheid is. In de memorie van toelichting bij dit ontwerp wordt daarover iets vertrouwenwekkends gezegd. Mijnheer de voorzitter, u weet dat een memorie van toelichting wordt toevertrouwd aan de literaire bespiegelingen die deel uitmaken van ons politiek bedrijf, maar als het erop aankomt telt alleen de wettekst. Welnu, de juridische eenheid van het bedrijf wordt nergens in de wettekst gegarandeerd. Wij vinden dit een lacune. Gelet op het feit dat de memorie van toelichting zich in die zin uitspreekt, vinden we het niet meer dan logisch en totaal ongevaarlijk, mevrouw de minister en leden van de meerderheid die de mening van de heer Depreter niet delen, dat dit wordt ingelast. Het is een sterke garantie voor het personeel dat vreest voor een aantal verborgen agenda's in de onderhandelingen met betrekking tot dit wetsontwerp.

02.75 Yves Leterme (CD&V): L'amendement 32 tend à l'insertion d'un article 2bis qui inscrit l'indivisibilité juridique de l'entreprise dans la loi et pas uniquement dans l'exposé des motifs. C'est important pour le statut du personnel.

L'amendement 33 exprime notre souci de l'égalité entre les femmes et les hommes. Cette mesure doit également être appliquée au conseil d'administration d'autres entreprises publiques.

L'amendement 36 vise à faire disparaître la discrimination dont est victime l'administrateur délégué de la SNCB en matière de rémunération.

L'article 3 est incohérent à tous points de vue: la mission de service public est étendue au-delà des frontières. Nous jugeons que les mesures en faveur des travailleurs frontaliers doivent être examinées dans le cadre d'une concertation bilatérale avec les sociétés de chemins de fer étrangères. Le Conseil d'Etat estime que le trafic transfrontalier se limite au premier arrêt à l'étranger.

Pourquoi le gouvernement ne se conforme-t-il pas à cet avis? Mme Brepoels n'a pas reçu de réponse à sa question sur le coût supplémentaire occasionné par le trafic transfrontalier. Quels moyens le gouvernement prévoit-il dans son budget 2002 pour ce coût additionnel?

02.76 De voorzitter: Dit was amendement 32. Wenst u ook de amendementen 33 en 36 toe te lichten?

02.77 Yves Leterme (CD&V): Amendement 33 heeft betrekking op een ander artikel 2bis. We vinden de bezorgdheid voor de genderpolitiek dermate belangrijk dat men ze ad hominem niet mag beperken tot de raad van bestuur van de NMBS. Indien men dit meent, kan dit meteen worden uitgebreid tot de andere raden van

bestuur van de overheidsbedrijven.

Amendement 36 op artikel 2bis heeft betrekking op de persoon van de gedelegeerde bestuurder. Men discrimineert immers de gedelegeerde bestuurders van andere overheidsbedrijven. Dit gebeurt ten onrechte en is ontoelaatbaar. Vandaar het amendement 36.

02.78 De voorzitter: Thans komen wij tot artikel 3. Wenst u een toelichting te geven bij uw amendementen 1 en 3, mijnheer Leterme?

02.79 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, eerst wil ik ingaan op het artikel zelf en daarna op de amendementen 1 en 3.

Mijnheer de voorzitter, u bent bezorgd om de legistiek en de kwaliteit van het wetgevend werk dat wij hier verrichten. Welnu, ik denk dat deze bepaling rammelt aan alle kanten.

02.80 De voorzitter: Sporen rammelen soms, mijnheer Leterme.

02.81 Yves Leterme (CD&V): Sporen niet, mijnheer de voorzitter, wel treinen. Als sporen rammelen, is er een probleem. Het spoor waarop de regering zit, rammelt soms. Dit is een zeer belangrijke opmerking.

Luidens artikel 3 wordt de opdracht van openbare dienst van de NMBS uitgebreid tot buitenlands grondgebied. Indien deze wet wordt goedgekeurd, wordt eigenlijk een opdracht van openbare dienst aan een Belgische maatschappij in de buurlanden gegeven. Wij zijn het ermee eens dat men de grensarbeiders uit de betrokken regio's een aantal voordelen laat genieten die in België bestaan. Dit moet dan wel in de bilaterale akkoorden tussen de NMBS en de buitenlandse maatschappijen worden opgenomen.

Het is interessant om het advies van de Raad van State erop na te slaan. De Raad van State heeft het begrip grensoverschrijdend vervoer bijzonder duidelijk geformuleerd. Grensoverschrijdend vervoer is voor de Raad van State het vervoer over de grens tot de eerste stopplaats op het spoorweginet. Dit is een heel duidelijke en beperkende omschrijving. Wanneer men dat in de realiteit bekijkt, gaat het in de meeste gevallen slechts om enkele honderden meters tot een officiële stopplaats op het buitenlandse net.

Ik heb nog een aantal vragen waar ik graag een duidelijk antwoord van de minister op zou krijgen. Waarom heeft de regering de formulering van de Raad van State niet gevolgd? Gaat het niet om de enkele honderden meters van het nationale net gelegen tussen het laatste Belgische station en de grens? Waar gaat het precies over? In het artikel staat dat het gaat om de eerste halteplaats op het spoorweginet aan de andere kant van de grens. Is de halteplaats de plaats waar de trein halt houdt of de eerste officiële stopplaats zoals de Raad van State in zijn definitie voorstelt? Dit onderscheid is niet onbelangrijk aangezien het exploitatietekort van het grensoverschrijdend verkeer voor rekening valt van de NMBS en dus onrechtstreeks ook van de Belgische belastingbetaler. Ik verwijs voor dit element trouwens naar mijn eminente collega, mevrouw Brepoels, die over de financiële weerslag van deze maatregelen in de nacht van 3 op 4 oktober een vraag heeft gesteld die niet aan mijn aandacht is ontsnapt. Zij vroeg naar de financiële weerslag van deze uitbreiding van de openbare dienstverlening buiten de landsgrenzen. De minister

moest zoals dat ook vaak bij andere vragen gebeurde het antwoord op deze vraag schuldig blijven. Ik sluit mij dus aan bij de vraag van mevrouw Brepoels naar de budgettaire kosten van deze maatregel. Als het Parlement dit moet goedkeuren, moeten wij weten wat de budgettaire impact is. Kunt u ons zeggen wat er in de begroting voor 2002 voorzien is om deze uitbreiding van de openbare dienstverlening tot over de grens te financieren?

02.82 Isabelle Durant, ministre: Effectivement, la définition se trouve dans le texte à l'article 3. Le transport frontalier concerne la portion de trajet, située sur le territoire national, dont le transport est assuré par les trains du service ordinaire au-delà des frontières jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire. C'est donc un très petit morceau. Si le gouvernement a fait le choix de placer les relations transfrontalières dans les missions de service public, c'est aussi parce que nous considérons que le premier critère n'étant pas strictement la rentabilité économique, est aussi l'utilité sociale de ce type de liaison pour tous ceux qui vivent dans ces zones frontalières et qui en sont ou pourraient être des usagers beaucoup plus réguliers.

Dès lors, le choix opté est celui de service public plutôt que celui de la rentabilité économique. Pour le reste, il est difficile de chiffrer l'utilisation ou la prise en compte en termes de missions de service public de ces liaisons dans la mesure où il faudra évaluer quelle sera leur utilisation. Cela fera partie de la dotation globale de la SNCB. Le chiffrage ne m'en paraît pas indispensable eu égard à la faible portion qu'elle représente. Cependant, il nous paraissait intéressant pour ceux qui vivent dans ces régions frontalières de pouvoir bénéficier, au même titre que n'importe quel autre voyageur, sur ces liaisons transfrontalières, d'une mission de service public garantie et effectuée dans les mêmes conditions que les autres missions.

02.83 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst even op de minister antwoorden en mijn vraag verduidelijken.

Mevrouw de minister, wanneer u in verband met het betalen van de exploitatiekosten spreekt over de eerste halteplaats na de grens, bedoelt u dan de plaats waar de trein eerst stopt eenmaal hij de grens is overgestoken? Neem bijvoorbeeld de trein van Kortrijk naar Rijsel. Is de eerste plaats dan Wasquehal? Of bedoelt u de eerste stopplaats na de grens waar de trein voorbijrijdt zonder er te stoppen? Doelt u dan enkel op het stuk spoorweg tussen de grens en de stopplaats waar de trein niet is gestopt? Is het enkel dat stuk waarvan de exploitatietekorten mee worden gefinancierd door het Belgisch spoorbedrijf en dus onrechtstreeks door de Belgische belastingbetaler?

02.84 Isabelle Durant, ministre: Il s'agit du premier arrêt. Par ailleurs, rien n'empêche évidemment la SNCB de travailler en collaboration avec le pays voisin pour la prise en charge de ce trajet. Il est clair que les kilomètres effectués sur le territoire étranger ne doivent pas être à charge des missions de service public de la SNCB. Rien n'empêche de prévoir une convention pour cette portion du trajet. Cela dépendra évidemment de la distance parcourue entre la frontière et ce premier arrêt.

02.85 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het amendement verwoordt onze bezwaren bij het desbetreffende artikel.

02.82 Minister Isabelle Durant: Het betreft de heel korte afstand tot aan de eerste halte na de grens. Er werd terzake gekozen voor de openbare dienstverlening en niet voor de rentabiliteit. Wij zijn van oordeel dat die verbindingen vanuit maatschappelijk oogpunt nuttig zijn voor de inwoners van deze grensgebieden. Hoeveel deze verbindingen precies kosten, is echter moeilijk te bepalen.

02.83 Yves Leterme (CD&V): La ministre parle du premier arrêt. S'agit-il de la première localité après la frontière où le train s'arrête effectivement ou de la première localité après la frontière, même si le train ne s'y arrête pas?

02.84 Minister Isabelle Durant: Niets verbiedt de NMBS op grond van een overeenkomst met het buurland samen te werken.

02.85 Yves Leterme (CD&V): Nous avons inventorié le trafic

We hebben in de verantwoording van het amendement om het artikel gewoon te schrappen – stuk nummer 1422/002 –, een inventaris gemaakt van alles wat volgens de regering als grensoverschrijdend treinverkeer moet worden beschouwd. Wij hebben tevens het aantal reizigers volgens de reizigerstellingen van 1997 – sindsdien worden de tellingen aan de grenspunten niet meer genoteerd – bekeken. Welnu, aan de hand van die cijfers wordt de wanverhouding tussen het aantal reizigers en het aantal treinen duidelijk. Er dreigen gigantische exploitatietekorten en wij wensen dat risico niet te lopen. Wij vinden dat er andere middelen zijn om het grensoverschrijdend treinverkeer te begunstigen, ook in het voordeel van de grensarbeiders. Wij zien zoiets gebeuren via bilaterale akkoorden en niet via een invoeging in de normale exploitatie van het binnenlands reizigersvervoer, met alle gevolgen van dien voor het exploitatietekort.

Amendement 3 is van een heel andere orde en strekt ertoe een passage aan artikel 3 van het wetsontwerp toe te voegen. Met dat amendement vertolken wij onze visie dat het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau en het spoorbeleid op federaal niveau op mekaar moeten worden afgestemd. Het amendement bepaalt namelijk dat een gedeelte van de infrastructuur en de exploitatie op federaal vlak wordt afgestoten en aan de gewesten overgedragen. Daar kunnen de infrastructuur en de exploitatie in een regionaal vervoersbeleid worden ingepast. Zo kan korter op de bal worden gespeeld, omdat alles minder grootschalig is dan bij de NMBS. Ook De Lijn zou dan als partner kunnen worden aangetrokken om mee het aanvullende aanbod te verwezenlijken. De heer Ansoms is hier echter veel beter van op de hoogte en zal hierover meer uitleg kunnen geven.

02.86 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, hier wordt slechts het voorstel van de heer Stevaert van een jaar geleden overgenomen. Hij vond dat het mogelijk zou moeten zijn dat bijvoorbeeld de Lijn bepaalde lokale spoorlijnen in exploitatie zou nemen en wij steunen hem daarin. Wij maken dat met dit amendement mogelijk. Meer is het niet. Ik vermoed dan ook dat de SP.A – nu afwezig, maar wij zullen dit te gelegener tijd herhalen – dit amendement zal goedkeuren, aangezien het een overname is van een voorstel de heer Stevaert.

Ik wil het nog wel even hebben over het andere amendement inzake de grensovergangen. Ik weet niet of het u is opgevallen, maar het is toch wel duidelijk dat de hand van de PS altijd aanwezig is geweest in dit ontwerp van investeringsplan. U ziet één Vlaamse grensovergang in Essen. De andere zijn allemaal grensovergangen in het Franstalige landsgedeelte. Nu wordt daar dus een uitbreiding gedaan.

transfrontalier. Il y a un déséquilibre entre le nombre de voyageurs et le nombre de trains. Nous pensons qu'il faut chercher d'autres solutions pour augmenter la rentabilité des lignes.

L'amendement n°3 est d'un tout autre ordre. Il traduit nos idées concernant l'harmonisation des politiques ferroviaires flamande et fédérale. Nous demandons que certaines parties de l'infrastructure et de l'exploitation puissent être régionalisées.

02.86 Jos Ansoms (CD&V): Nous reprenons la proposition du ministre Stevaert visant à permettre à De Lijn d'exploiter certaines lignes périphériques. Nous espérons bien que le SP.A adoptera cet amendement.

Je voudrais revenir un instant sur le problème de la circulation transfrontalière. Un seul des passages transfrontaliers se situe en Flandre. Avec presque 5.000 voyageurs, il est de loin le plus important. A l'heure actuelle, le déficit d'exploitation wallon est à charge du service public et une fois de plus donc de l'argent fédéral -et donc essentiellement flamand, est affecté à des lignes frontalières peu rentables en Wallonie. L'empreinte du PS est évidente dans ce cadre.

02.87 De voorzitter: Er is er ook nog eentje in De Panne.

02.88 Jos Ansoms (CD&V): Die staat dan niet in de lijst.

02.89 De voorzitter: Daar is er een, maar die is niet uitgebaat.

02.90 Jos Ansoms (CD&V): Die hebben ze dan waarschijnlijk vergeten. Ik zie in het Vlaamse landsgedeelte alleen de grensovergang Essen, met 4.807 reizigers veruit de belangrijkste. Alle andere grensovergangen liggen in het Franstalig landsgedeelte. In eenmaal wordt de openbare dienst uitgebreid en wordt het exploitatietekort dat er in Wallonië is, mee gedragen door de openbare dienst. Proficiat aan de PS! Daar kent men het dossier goed. Zij hebben jaren ervaring in de spoorwegen, zij kennen dat heel goed en hebben hier een minister die dat niet zo goed kent. Zij slagen erin om telkens het een na het ander daar weer in te schuiven. Zij zijn er weer in geslaagd om meer federaal geld, vooral door Vlaanderen betaald, te laten besteden aan de uitbating van die minder belangrijke lijnen die grensoverschrijdend zijn en die hier worden opgesomd. Het is nogmaals een illustratie van de redenering die ik daarstraks ontwikkelde en er zullen nog voorbeelden volgen.

02.91 De voorzitter: Ik kom dan tot artikel 4. Er zijn geen amendementen en er is geen bezwaar van mijnentwege. Aldus is het artikel aangenomen.

A l'article 5 aucun amendement a été déposé. L'article 5 est adopté.

Op artikel 6 is er een amendement nummer 29 van mevrouw Brepoels en een amendement nummer 38 van de heer Letermé. Mevrouw Brepoels heeft het woord.

02.92 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik heb bij de toelichting al gedeeltelijk hierop gezinspeeld. Dit gaat over de omzetting van de Europese richtlijn inzake het organiseren van een onafhankelijke instantie die de toegang tot de infrastructuur zou kunnen organiseren op het ogenblik dat ondernemingen zich aandienen om spoorwegvervoerdiensten te verlenen. Dit staat voor een stuk in nauw verband met de eerste zin van artikel 6 waarover wij in de commissie reeds hebben gediscussieerd en waarin wij een beperkte tekstaanpassing hebben doorgevoerd. Zoals ook de Raad van State hebben wij gemeend dat deze paragraaf er niet alleen naar streefde maar er ook toe strekte een omzetting van de Europese richtlijn te realiseren.

De minister wil niet afstappen van de gedeeltelijke omzetting. Daarstraks trachtte ik aan te tonen dat de richtlijn, vooral inzake de onafhankelijke instantie, best volledig zou worden omgezet. Ik heb een aantal taken opgesomd die in de bijlagen van de richtlijn zijn opgenomen en die te maken hebben met het verlenen van vergunningen, met de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit en met de heffingen. Ik betreur dit vooral voor de Vlaamse liberalen. Dirk Sterckx heeft afgelopen zondag in het debat met de minister in De Zevende Dag uitdrukkelijk dit standpunt verdedigd. Hij zei dat men eigenlijk niet langer mag talmen met het omzetten van de richtlijnen, dat men anders bijzondere kansen inzake de toekomst van de NMBS mist. Ik ken het antwoord van de minister daarop, maar ik vond het toch belangrijk om dit amendement opnieuw onder de aandacht te brengen, vooral nadat ik de heer Sterckx als vertegenwoordiger van de Vlaamse liberalen had gehoord. Het zou natuurlijk kunnen dat hij niet namens de VLD sprak. Ik vond de uitleg van de heer Sterckx zeer overtuigend, omdat hij volledig paste in de discussie die wij in de commissie hebben gevoerd. Bovendien kent de heer Sterckx als

02.92 Frieda Brepoels (VU&ID): L'amendement n° 29 tend à obtenir la transposition intégrale de la directive européenne relative à la création d'un organe indépendant accordant l'accès au transport ferroviaire. La ministre veut s'en tenir à une transposition partielle. J'estime personnellement que la transposition doit être intégrale. M. Dirk Sterckx a également défendu ce point de vue à la télévision. Il est évidemment toujours possible qu'il n'ait pas parlé au nom du VLD...

Europees parlamentslid zeer goed de Europese richtlijnen terzake. Ik wens dat op deze manier nogmaals te verdedigen.

02.93 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Brepoels kent mijn antwoord. Wij hebben daarover gedurende een prettige nacht gediscussieerd. Wij hebben tot een gedeeltelijke omzetting van deze richtlijn besloten. Het is in essentie immers de problematiek van de boekhouding.

02.93 **Isabelle Durant**, ministre: Mme Brepoels connaît ma réponse. Nous avons opté pour une transposition partielle de la directive européenne en ce qui concerne la comptabilité par secteur.

Elle vise essentiellement à imposer une comptabilité analytique et une comptabilité générale dans les bilans et comptes de résultats pour chaque secteur de ses activités. Un des grands objectifs de cette modification de la loi est précisément d'aboutir à cette présentation par secteur qui nous tient particulièrement à cœur, ce qui permettra par exemple que les intérêts découlant du préfinancement apporté par la Financière TGV pour les infrastructures TGV soient affectés à ces dernières. Nous avons fait le choix de transposer partiellement sur les aspects de comptabilité par secteur, en anticipant déjà sur ce qui deviendra obligatoire par la suite, pour répondre à cette nécessité de tenir une comptabilité par secteur. Mais nous n'avons pas fait le choix de réaliser la transposition complète à ce stade-ci. D'ailleurs, elle ne nous est pas demandée.

Dit strekt er voornamelijk toe per sector een analytische boekhouding op te leggen. Op die manier wordt geanticipeerd op wat later waarschijnlijk verplicht wordt.

02.94 **De voorzitter**: Het amendement nummer 38 van de heer Leterme gaat eveneens in die richting.

02.95 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, sta mij toe eerst het artikel te bespreken.

Zeer typisch aan dit belangrijk artikel is dat erin wordt verwezen naar de Europese regelgeving. Ik vrees dat de Europese regelgeving in de loop van de komende uren, dagen, weken en maanden nog voor een aantal verrassingen zal zorgen wat de NMBS betreft, in die zin dat een aantal van de procedures met betrekking tot de NMBS die werden ingeleid door bepaalde instanties en personen, zijn gebaseerd op het feit dat dit wetsontwerp ingaat tegen de ratio legis, tegen de letter en de geest van de richtlijn. Immers, de autonomie van het bedrijf wordt, ten opzichte van de politieke autoriteit, bijzonder sterk ingeperkt door de uitsluitende benoeming van de bestuurders door de regering en door de afzetbaarheid ad nutum van de bestuurders, hetgeen een stap achteruit betekent vergeleken met de huidige situatie.

Uit bepaalde indicaties en uit stukken waarover wij beschikken – ik zal de Franstalige tekst die ons bereikte via de kringen van mevrouw de Palacio niet voorlezen – blijkt dat het ontwerp op 9 augustus 2001 werd aangekondigd, maar dat het evident is dat het globaal pakket zal worden beoordeeld en dat hetgeen de regering voorlegt heel wat vragen en opmerkingen oproept. Ik wou dit even melden zonder er evenwel dieper op in te gaan.

Hoe dan ook, inzake een aantal belangrijke elementen is het wetsontwerp duidelijk in tegenspraak met de geest en de letter van de Europese wetgeving en met de doelstellingen van de Europese wetgever toen hij de richtlijn vooropstelde.

02.95 **Yves Leterme** (CD&V): L'article 6 est important. Il renvoie à la réglementation européenne. Des surprises nous attendent encore sur ce plan: ce projet de loi est contraire à la ratio legis de la directive européenne, plus particulièrement en ce qui concerne l'autonomie de l'entreprise par rapport aux pouvoirs publics. Mme de Palacio a formulé un certain nombre d'objections à l'encontre de ce projet.

Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas décidé de transposer l'ensemble du "paquet ferroviaire" en textes de loi nationaux. Toutes les propositions nécessaires avaient été déposées dans ce cadre, notamment par M. Ansoms. Ce gouvernement court en outre le risque de se trouver confronté à une transposition tardive.

Je voudrais poser une question précise au sujet du cinquième alinéa du premier paragraphe de

Hoewel het volgende element reeds werd aangehaald door mevrouw Brepoels wil ik het nogmaals onderstrepen. U ging er trouwens zelf op in tijdens uw repliek na de algemene bespreking, mevrouw de minister, te weten dat dit een gemiste kans is. Het is jammer dat de regering op het vlak van de omzetting van de richtlijnen als het ware model wou staan en alzo wat achterstand wou inlopen. Het is jammer dat er blijkbaar werd geopteerd om le paquet ferroviaire – het pakket van recentere datum dat nog moet worden omgezet – nu niet om te zetten.

Mevrouw de minister, ik herhaal nogmaals mijn vraag, al vrees ik dat ze niet zal worden beantwoord, net zoals heel wat vragen met betrekking tot dit wetsontwerp trouwens, met name: wat is uw timing inzake de omzetting van le paquet ferroviaire in de interne wetgeving? Wat de omzetting betreft werden in de Kamer reeds wetgevende initiatieven voorgelegd, onder andere door de heer Ansoms. In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de initiatieven met betrekking tot de regulerende functies, bijvoorbeeld nopens het gebruik van de infrastructuur. Deze voorstellen zouden het voorwerp kunnen uitmaken van een debat, waarna zonder nog langer te treuzelen en te talmen zou kunnen worden overgegaan tot de omzetting.

Volgens u rest ons nog wat tijd, mevrouw de minister, maar dat is een flauw excuus. Wij zijn trouwens van oordeel dat de regering een groot risico loopt door de omzetting uit te stellen, in de zin dat nu de kans kleiner wordt dat de omzetting nog tijdig zal gebeuren. Wij zullen hoe dan ook niet nalaten u daaraan te herinneren zodra te problemen zich voordoen.

Voorts, mevrouw de minister, zal ik u een punctuele vraag stellen met betrekking tot het 5^{de} lid van paragraaf 1 van dit artikel.

Ten tweede, mevrouw de minister, ik zou u een punctuele vraag willen stellen over het vijfde lid in paragraaf 1 uit de nieuwe tekst. Het handelt over de rekeningen van de verschillende activiteitssectoren. Ik heb daar straks een amendement over, maar ik wil eerst een vraag stellen daarover.

Het blijft ons onduidelijk waarom alleen het vijfde lid van paragraaf 1, waar het gaat over de vergoeding van geld ontleend bij een activiteitssector, uiterlijk tegen de afsluiting van het boekjaar 2001 in werking moet treden. Ik zou daarop graag een antwoord krijgen. Dat is niet gelukt tijdens onze eerste nacht, mevrouw Durant, maar misschien lukt het in de tweede nacht. Hoe is dit te rijmen met de verplichting die u ook in dit ontwerp invoert om slechts tegen het boekjaar 2003 een specifieke boekhouding per activiteitssector aan te houden?

Het gaat over de verrekening van de vergoeding voor ontleend geld vanuit verschillende activiteitssectoren. U kunt toch geen intresten op dat ontleend geld berekenen als u nog geen gescheiden boekhouding hebt op basis waarvan die activiteitssectoren boekhoudkundig worden afgezonderd en op grond waarvan u ook de financiële stromen tussen de verschillende activiteitssectoren kunt afzonderen? Hoe komt dat? U kunt toch geen interesten berekenen voordat u over een gescheiden boekhouding beschikt?

cet article qui traite de la rémunération par la SNCB des différents secteurs d'activités prêteurs. L'entrée en vigueur est prévue au terme de l'exercice 2001. Comment le gouvernement concilie-t-il cela avec la disposition suivant laquelle une comptabilité spécifique par secteur d'activités ne sera obligatoire qu'à partir de l'exercice 2003? Pour quelles raisons a-t-il fixé ces dates d'entrée en vigueur différentes?

En outre, le rapport sur les comptes n'implique pas qu'ils doivent être clôturés tous les mois de sorte qu'on ne disposera pas d'informations suffisantes sur la situation patrimoniale. Toutefois, les administrateurs devront contrôler le fonctionnement de la société. Mais comment exerceront-ils ce contrôle? Je crains que cette autonomie reste lettre morte, même si elle est aussi imposée par des directives européennes.

L'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement n° 38 est justifié: seul le législateur est en droit de préciser le sens de la notion de «secteurs».

Ik heb ook een probleem met de specifieke inwerkingtreding van het vijfde lid van paragraaf 1. Waarom is er een verschillende inwerkingtreding voor de verplichtingen die paragraaf 1 oplegt?

Ik heb nog een derde opmerking in de artikelsgewijze bespreking voordat ik tot mijn amendementen kom.

Mijnheer de minister, mijnheer de voorzitter, collega's, waarom is het in godsnaam zinvol om in de wet op te nemen dat de minister elke maand een verslag van de rekeningen moet krijgen, terwijl de minister bij de bespreking in de commissie heeft gezegd dat zo'n verslag over de rekeningen niet impliceert dat deze rekeningen maandelijks worden afgesloten? Dit lijkt ons een schoolvoorbeeld van het wantrouwen ten aanzien van de directie, ten aanzien van de raad van bestuur en zelfs ten aanzien van de regeringscommissarissen. Niet-afgesloten rekeningen zeggen immers niets over de vermogenstoestand van de onderneming. Dit lijkt ons trouwens een bijzonder eigenaardige inmenging van de overheid in de bedrijfsvoering en de inmenging van de politiek in het bedrijf. Wij vinden – onder andere in het kader van de door u geroemde corporate governance – dat, met een zekere transparantie die door dit ontwerp moet worden gegarandeerd, het eigenlijk de bestuurders toekomt die namens de hoofdaandeelhouder zetelen in de raad van bestuur, om toezicht te houden op het functioneren van de onderneming. De maandelijksse rapportering die u wilt invoeren lijkt ons volledig contradictorisch te zijn met deze gezonde benadering van ieders verantwoordelijkheid bij de gang van zaken in een overheidsonderneming. Ik vraag u – uiteraard retorisch – waar dan nog de autonomie van het bedrijf zit? Ik herhaal dat de Europese richtlijn heel specifieke bepalingen over die autonomie heeft geformuleerd en ook in de toelichting en de totstandkoming van die richtlijn heeft Europa heel precieze beleidsobjectieven nagestreefd.

Vervolgens kom ik tot het amendement nummer 38, opgenomen in stuk nummer 1422/003. Wij vinden dat het advies van de Raad van State terecht is, dat het enkel de wetgever toekomt om voor het begrip “sectoren” dat wordt gehanteerd een definitie te geven. Als een wetgever een begrip hanteert, moet hij zelf dat begrip invullen, zeker wanneer daaruit – zoals dat nu het geval is – rechten en plichten zullen voortspuiten.

Het begrip “sector” is dus niet gedefinieerd, wat door de Raad van State terecht werd opgemerkt. Hij heeft ook gezegd dat alleen de wetgever het begrip “sector” kan definiëren. Ik moet u echter de verwijzing naar de bladzijde van het advies van de Raad van State schuldig blijven. In elk geval is dit, gezien het advies van de Raad van State, een belangrijk element. Als belang wordt gehecht aan het begrip “sectoren” – u doet dat en wij kunnen u daarin volgen met het oog op transparantie – dan moet u als wetgever ook in het ontwerp duidelijk definiëren wat een “sector” en wat een “activiteitssector” is. U doet dit niet, dus doen wij een bescheiden poging, geïnspireerd op het advies van de Raad van State, om daartoe te komen.

Mijnheer de voorzitter, dat is de draagwijdte van het amendement nummer 38.

02.96 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, je voudrais revenir sur la transpositions de directives. Cette transposition n'est

02.96 Minister **Isabelle Durant**: Die omzetting is pas in 2003

obligatoire qu'en 2003. Nous n'avons pas choisi, par ce projet de loi, de faire une transposition de directives. Nous avons choisi d'améliorer la présentation comptable et bilantaire de l'entreprise. Dès lors, pour entrer dès maintenant en conformité avec cette directive et ne pas devoir modifier une seconde fois les présentations comptables, nous avons choisi de transposer un premier morceau. C'est notre choix de dire que puisqu'il faut faire de la séparation de compatibilité par secteurs, faisons-le dès maintenant et conformément à une partie de la directive. Pour le reste, les transpositions suivront leur cours puisqu'elles ne sont demandées qu'en 2003.

Ce n'est donc pas une transposition de directives. C'est au contraire un projet de loi volontaire du gouvernement belge qui choisit déjà d'anticiper pour la partie comptabilité sur ce qui sera exigé ensuite en 2003.

02.97 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat het ritme van de omzetting betreft geeft de minister een antwoord dat wij niet echt positief vinden. Het is echter democratisch dat u een andere visie hebt. Uiteraard kan het niet de ambitie zijn het over alles eens te zijn, want dan zou het saai worden.

Ik heb u echter bijkomend een punctuele vraag gesteld die echt belangrijk is, meer bepaald met betrekking tot de verschillende inwerkingtreding van het 5^{de} lid van § 1.

Ik herhaal mijn vraag. Hoe kan men intresten berekenen en de vergoeding van ontleend kapitaal tussen verschillende activiteitssectoren? Hoe kan die verplichting worden opgelegd als er nog geen gescheiden boekhouding is? U voert de verplichting in vanaf het boekjaar 2001 - 5^{de} lid van § 1 - maar er is slechts een verplichting om tegen het boekjaar 2003 een specifieke boekhouding per activiteitssector te hebben, waaruit voor elk van de sectoren zal blijken hoeveel, welk bedrag en op welke wijze zij geld aan andere sectoren van de NMBS uitlenen.

Hoe is dat te rijmen? Enerzijds is er de inwerkingtreding voor het boekjaar 2001 wat betreft de aanrekening van intresten voor ontleend kapitaal vanuit een bepaalde activiteitssector; anderzijds is er de inwerkingtreding voor het boekjaar 2003, wat betreft de verplichting er een gescheiden boekhouding op na te houden.

Ik zou graag een antwoord krijgen op deze vragen.

02.98 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je voulais simplement souligner que déjà la directive 91/440 nous obligeait effectivement à faire des calculs d'intérêts par secteur d'activité. Il s'agit, dès lors, de quelque chose qui est déjà d'application et qui ne posera donc pas de problèmes pour les comptes spécifiques, relatifs à l'exercice 2001.

02.99 De voorzitter: Op artikel 7 heb ik een amendement van de heren Langendries en Smets, een reeks amendementen van mevrouw Brepoels, evenals een reeks amendementen van de heren Leterme en Ansoms. Het is het langste artikel van het wetsontwerp. Kunt u een globale toelichting geven, mijnheer Leterme en mevrouw Brepoels?

verplicht. De regering wenst de voorstelling van de boekhouding en de balans te verbeteren. In feite anticiperen wij om met de toekomstige verplichtingen in regel te zijn.

02.97 Yves Leterme (CD&V): Il s'agit-là d'une vision différente de la notre. Je répète ma question sur la portée du §1, cinquième alinéa: comment peut-on concilier l'obligation de tenir une comptabilité séparée à partir de 2003 avec l'entrée en vigueur d'une illustration d'une telle comptabilité séparée par secteur en 2001?

02.98 Minister Isabelle Durant: De richtlijn 91/440 verplichtte er ons al toe interestberekeningen per activiteitssector uit te voeren.

02.100 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, we moeten eerst het artikel bespreken en dan de amendementen. Ik geef er de voorkeur aan eerst het artikel bespreken.

02.101 De voorzitter: U kunt ook het artikel en de amendementen samen toelichten.

02.102 Yves Leterme (CD&V): Ik verkies dat niet te doen.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit artikel installeert, refererend aan de Europese situatie, een hele "commitologie", met het grote risico een nieuwe bureaucratie binnen het beheer van het spoorbedrijf in te stellen. In de nacht van 3 op 4 oktober hebben we terzake een hele gedachtewisseling gehad. Zonder ze te herhalen, wil ik een aantal punten aanstippen.

De CD&V-fractie blijft erbij dat het onaanvaardbaar is en alleen te verklaren vanuit een wantrouwen ten aanzien van de gedelegeerd bestuurder – de heer Coveliers heeft zopas de verborgen agenda van dit wetsontwerp, in casu de afzetting van de heer Schouppe, blootgelegd – dat een gedelegeerd bestuurder niet uit hoofde van zijn functie in een benoemings- en bezoldigingscomité zou zetelen. Kent u een onderneming, ook privé-ondernemingen waar de gedelegeerd bestuurder niet kan zetelen in commissies of werkgroepen die zich bezighouden met benoemingen en bezoldigingen? Dit is voor ons onaanvaardbaar. De bevoegdheden van de gedelegeerd bestuurder worden op onaanvaardbare wijze ingeperkt. De comités moeten de gedelegeerd bestuurder uitnodigen. Het valt op dat deze inperking van bevoegdheid van gedelegeerd bestuurder alleen geldt voor het overheidsbedrijf de NMBS. Voor de CD&V staat het als een paal boven water dat de overheid de consequenties van de aanstelling van een gedelegeerd bestuurder moet aanvaarden. Als de overheid als hoofdaandeelhouder een goede relatie heeft met de raad van bestuur, de gedelegeerd bestuurder en het directiecomité haalt ze geen kinderachtigheden uit – ik aarzel niet om het woord te gebruiken - om op een slinkse manier dat wantrouwen ten aanzien van de gedelegeerd bestuurder, zeker ten aanzien van de huidige, te formuleren.

Een tweede bemerking met betrekking tot artikel 7 is dat er – mijnheer de voorzitter, ik doe beroep op uw autoriteit ter zake die bij mij bijzonder groot is – volgens mij een vertaalfout in staat. In artikel 161ter, § 3, nieuwe versie, staat er, ik citeer: "Het auditcomité staat ook in voor de betrouwbaarheid en integriteit van de financiële verslagen". Ik heb daar twee problemen mee. Ten eerste, "staat in voor" is niet de correcte vertaling van "il s'assure". "Il s'assure" betekent "hij verzekert". "Instaan voor" – dat kan u ook lezen in de adviezen van de Raad van State – houdt een verantwoordelijkheid in. "S'assurer" wil zeggen, uw opdracht is onder meer om de betrouwbaarheid en integriteit van de rekeningen na te gaan. Instaan voor daarentegen induceert een bepaalde verantwoordelijkheid. Trouwens op andere plaatsen in de wettekst wordt "s'assurer" vertaald door "verzekeren". Hier wordt het plots op een andere manier vertaald. Ik denk dat dit zou moeten gecorrigeerd worden, anders krijgt men in de Nederlandse tekst het induceren van een specifieke verantwoordelijkheid van het auditcomité.

02.103 De voorzitter: Het is evident, ik denk dat de heer Leterme

02.102 Yves Leterme (CD&V): En ce qui concerne l'article 7, je crains un renforcement de la bureaucratie dans la gestion de la SNCB. Le CD&V continue de penser qu'il est inimaginable que l'administrateur délégué ne siège pas, du fait de sa fonction, au sein des comités de nomination et de rémunération. Pour autant que je sache, il en va ainsi dans toutes les entreprises publiques. La limitation des compétences de l'administrateur délégué ne vaut que pour la SNCB, et pas pour les autres entreprises publiques. Cela s'explique apparemment par la méfiance à l'égard de l'actuel administrateur délégué.

gelijk heeft. "S'assurer également" is minder zwaar dan "instaan voor". Dat kan in het Nederlands met een tekstverbetering worden aangepast. Het gaat niet over een amendement. De heer Leterme wil alleen maar dat de vertaling juist is.

02.104 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de minister zou duidelijk moeten maken wat de draagwijdte is van "s'assurer". Is er een verantwoordelijkheid? Als er een verantwoordelijkheid is zou het eigenlijk onzinnig zijn. Hoe kan men een auditcomité op die manier een verantwoordelijkheid toeschuiven die het per definitie niet kan hebben? Ik veronderstel dat we daar in de komende uren of morgen een antwoord op krijgen. Een volgend element dat mij contradictorisch lijkt in de tekst die door de regering wordt voorgesteld is dat er niet alleen een verdubbeling is van het aantal regeringscommissarissen, maar dat er naast de regeringscommissaris nog een waakhond wordt bij gezet in de vorm van een externe auditeur. Het vertrouwen is enorm. Deze externe auditeur wordt door de algemene vergadering voorgesteld, de facto de regering. Behoudens een aantal gepensioneerde gewezen personeelsleden van het spoor is dat de regering. Dus de regering gaat naast de regeringscommissaris een externe auditeur plaatsen die deel uitmaakt van het auditcomité. Wij vinden dit onzinnig. Mevrouw de minister, ik zou u willen vragen, wat de bevoegdheden zijn van deze externe auditeur, die met raadgevende stem lid wordt van het auditcomité? Aan wie rapporteert deze persoon? Wat is zijn verantwoordelijkheid? Hoe wordt zijn vergoeding vastgesteld? Dit is blijkbaar een structurele functie.

Mijnheer de voorzitter, voor mijn twee volgende opmerkingen in verband met het wetsontwerp doe ik opnieuw een beroep op uw autoriteit. In het wetsontwerp is in het nieuw te vormen artikel 161ter, paragraaf 4, voorlaatste regel, sprake van de bezoldiging voor "hogere kaderleden". Het Parlement zal over een wetsontwerp stemmen waarin aan het benoemings- en bezoldigingscomité op straffe van verval van de geldigheid van benoemingen en bezoldigingen de bevoegdheid wordt toegekend om onder meer advies uit te brengen over materies die op hogere kaderleden betrekking hebben. De term "hogere kaderleden" is nergens in dit ontwerp gedefinieerd. In het wetsontwerp is in geen onderscheid tussen hogere en lagere kaderleden voorzien. Een sluitend gedefinieerd onderscheid tussen hogere en andere kaderleden is noodzakelijk om het onderscheid te kunnen maken tussen enerzijds, de bevoegdheid van het benoemings- en bezoldigingscomité en anderzijds, de normale organen die binnen de NMBS voor de uitbetaling van de lonen bevoegd zijn. In dit wetsontwerp is een term ingevoegd omtrent de bevoegdheid van een comité tegen wier beslissen of adviezen ook procedures ingesteld kunnen worden. Wij lopen heel wat risico's als wij het gehanteerde begrip "hogere kaderleden" niet sluitend definiëren. Daarbuiten kan het management de groep "hogere kaderleden" ook nog breder interpreteren.

Mevrouw de minister, waarop slaat het begrip "hogere kaderleden"? Ik kies ervoor dat de inhoud daarvan in de wet zou worden geëxpliciteerd.

Mijnheer de voorzitter, ook voor mijn volgende opmerking doe ik een beroep op uw autoriteit vanuit een zorg voor de goede wetgevende kwaliteit van onze teksten. In het nieuw te vormen artikel 161ter,

02.104 Yves Leterme (CD&V): A l'article 7, je voudrais attirer l'attention sur une grave erreur linguistique. L'article 161ter, §3, nouvelle version, fait référence au «comité d'audit qui s'assure de la fiabilité et l'intégrité des rapports». En néerlandais, le terme utilisé est «*instaat voor*», ce qui est tout à fait différent de «*s'assure*». Le premier terme implique une responsabilité bien définie, ce qui n'est pas le cas de «*s'assure*».

Un autre élément qui m'inquiète est la création, en plus du commissaire du gouvernement, d'un garde-fou supplémentaire, à savoir un auditeur externe faisant partie du comité d'audit et ayant une voix consultative. A qui cette personne rend-elle des comptes? Quelle est sa rémunération? Cet auditeur sera désigné par l'assemblée générale, en d'autres termes par le gouvernement.

Le projet ne définit nullement le terme "cadres supérieurs" mais il est utilisé dans le paragraphe 4 du nouvel article. Il faut une définition claire afin d'établir une distinction entre les compétences de la commission de nomination et de rémunération et celles des autres organes qui ne sont pas concernés par la rémunération.

Au paragraphe 5 du nouvel article, il existe une différence entre le texte français et le texte néerlandais. Dans la version française, il est question d'organisations représentatives des travailleurs alors que, dans la version néerlandaise, il n'est question que d'organisations des travailleurs. Je demande que le texte néerlandais soit corrigé. Les organisations syndicales ne peuvent pas présenter de candidats sur une double liste. Ce procédé est propre à la SNCB et

paragraaf 5 van het wetsontwerp staat nog altijd een storend verschil tussen de Nederlandstalige en de Franstalige tekst.

Mevrouw de minister, wij hebben het in de commissie al uitdrukkelijk en uitgebreid over dit probleem gehad en u hebt daar niet kunnen antwoorden op de vragen van onszelf en van collega's Somers en Van Campenhout. In paragraaf 5 staat nog steeds een storend verschil tussen de Nederlandstalige en de Franstalige tekst. In de Franstalige tekst gaat het terecht over "een representatieve vakorganisatie aangesloten bij een interprofessionele organisatie zetelend in de Nationale Arbeidsraad". In de Nederlandse tekst heeft men het gewoon over "vakorganisaties". Het lijkt ons niet goed om dit verschil in de tekst te behouden en wij stellen dus voor om ook in de Nederlandstalige tekst over "representatieve vakorganisaties" te spreken en die onduidelijkheid weg te nemen. Dit is meteen ook de toelichting bij een van de amendementen die wij hebben ingediend.

De **voorzitter**: Het gaat over meerdere paragrafen. Telkens werd "organisations représentatives des travailleurs" vertaald door "vakorganisatie".

02.105 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vooruitlopend op de toelichting bij de amendementen wil ik stellen dat het voor ons onaanvaardbaar is dat de vakorganisaties niet eens de mogelijkheid wordt geboden kandidaten voor te dragen op een dubbele lijst. Wij vinden dat – zoals voor andere instellingen – de wetgever het principe zelf van de procedure van de dubbele lijst moet inschrijven en ik begrijp dus niet waarom ons amendement in commissie niet werd aangenomen. Dit zou tot geen enkel probleem hebben geleid, ook niet met betrekking tot de procedure en het zou nogal wat onrust hebben weggenomen bij de representatieve vakorganisaties. Straks kom ik daar bij de toelichting bij de amendementen kort op terug.

Ten slotte vinden wij het slecht voor de werking van de organisatie dat wel voorzien is in termijnen waarbinnen het Strategisch Comité een uitspraak moet doen wanneer de raad van bestuur een dossier terugstuurt. Wanneer het Strategisch Comité een besluitvorming over een dossier doorstuurt naar de raad van bestuur is er geen termijn voor een advies bepaald. Wel is voorzien dat wanneer de raad van bestuur conform de procedure voorzien in het wetsontwerp het dossier terugstuurt een termijn is voorzien binnen dewelke het strategisch comité zijn advies in beroep moet formuleren.

Voor de eerste aanleg is echter geen termijn voorzien, wat betekent dat bij behoud van de tekst in zijn huidige formulering het strategisch comité de dossiers zou kunnen blokkeren met behulp van een minderheid in de raad van bestuur. Men kan nu eenmaal het Strategisch Comité alle tijd laten om zijn advies te formuleren.

Mijnheer de voorzitter, tot daar enkele bedenkingen bij het desbetreffende artikel en voor ik tot amendementen kom zou ik graag de minister de kans geven te antwoorden op een aantal van onze punctuele vragen.

02.106 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ga proberen niet in herhaling te vallen, maar in de commissie hebben wij tijdens de besprekingen van de minister weinig of geen antwoorden ontvangen.

suscite l'inquiétude sur le plan social. Je regrette que notre amendement ait été rejeté.

02.105 Yves Leterme (CD&V): Il y a aussi une différence entre les délais dans lesquels, d'une part, le comité stratégique et, d'autre part, le conseil d'administration doivent adresser leurs avis. En effet, si le comité stratégique n'est tenu de respecter aucun délai pour faire parvenir son avis sur un dossier déterminé au conseil d'administration, celui-ci, en revanche, a l'obligation de communiquer sa réplique au comité stratégique dans un certain délai.

02.106 Frieda Brepoels (VU&ID): Par l'effet du présent projet, les syndicats seront évincés du conseil d'administration mais

Graag wil ik het even hebben over de problematiek van de vakorganisaties binnen de NMBS. Een aantal partijen van de meerderheid is daaraan zeer gevoelig, maar wie de teksten aandachtig leest, stelt vast dat de huidige vakbonden weer een bediening op maat krijgen. Ze verdwijnen wel uit de raad van bestuur – dit is niet meer dan normaal – maar via een achterpoort keren ze terug in het nieuwe orgaan, het strategisch comité. Dit comité zou zijn samengesteld uit zes leden van de vakorganisaties en de tien leden van de raad van bestuur.

Bij de discussie hebben wij uitdrukkelijk gevraagd of de creatie van bijkomende comités – ik heb het over het oriënteringscomité – wel overeenstemt met de transparantie van bestuur die men beoogt. Bij de oorspronkelijke beslissing van de Ministerraad in maart heeft men voorgesteld een strategische raad op te richten. Daarbij zouden zowel de gewesten als de vakorganisatie worden betrokken. Daar is men blijkbaar van afgestapt, duidelijk onder druk van de klassieke vakbonden. In een geheim verbond met de NMBS-top zijn ze erin geslaagd de samenstelling van het strategisch comité naar hun hand te zetten. Op die manier weren ze pottenkijkers uit dit comité, met name de gewesten.

Het is reeds langer bekend dat de christelijke en de socialistische vakbond geen andere organisaties, die de belangen van het personeel verdedigen, naast zich dulden. Bij de stakingsacties van vorige week hebben ze zelfs zonder schaamte bekend dat ze de liberale vakbond geen zitje in het strategisch comité gunnen. Volgens minister Durant kunnen enkel de vakorganisaties die in de Nationale Arbeidsraad zetelen, deelnemen aan het strategisch comité. Het aantal zitjes zou afhangen van hun proportionele vertegenwoordiging binnen de NMBS. Hier hanteert men twee maten en twee gewichten. Men is ver verwijderd van objectieve en algemeen geldende criteria.

Volgens de minister verdedigen de vakorganisaties in het strategisch comité niet alleen de belangen van het personeel, maar ook de belangen van de hele openbare sector en privé-sector; voorwaar geen geringe opdracht. De minister zou dan wel consequent met zichzelf moeten blijven en de zetelverdeling laten afhangen van de verhoudingen in de Nationale Arbeidsraad. In de commissie hebben we daarover ook gesproken. Gelet op de bemerkingen van de Raad van State hierover, heb ik enkele amendementen ingediend die de logische samenhang van het wetsontwerp zouden moeten verhogen. Daarop komen we zo dadelijk nog terug.

Het is duidelijk dat de vakbonden geen reden tot klagen hebben. Toch hebben ze geoordeeld niet alleen vorige week, maar ook vannacht, de reizigers en het goederenvervoer te moeten treffen, omdat hun machtspositie wordt aangetast. Het goederenvervoer is nochtans zeer belangrijk voor de economie van het land.

Zij hebben gemeend hen te moeten treffen omdat zij zich aangetast voelen in hun machtspositie. Het is duidelijk dat de twee grote vakbonden hier het stakingsrecht hebben misbruikt. Het is niet de eerste keer dat dit gebeurt. Wij zullen in de toekomst de discussie voeren over de problematiek van het stakingsrecht. Wij gaan in elk geval een wetgevend initiatief nemen omdat wij vinden dat het niet kan dat reizigers die uit noodzaak, uit vrije wil of uit overtuiging voor

referont leur apparition au sein du comité stratégique qui verra bientôt le jour et sera composé de représentants des organisations syndicales et du comité de direction.

En réalité, les syndicats ont réussi leur coup puisque les Régions ne seront pas tolérées dans la mesure où elles pourraient être ressenties comme gênantes. Les syndicats ont de tout temps adopté cette attitude. Par-dessus le marché, les sièges réservés aux organisations syndicales au sein du comité stratégique seront répartis proportionnellement à l'importance de leur présence dans la SNCB.

Nous sommes d'avis que la répartition des sièges doit être réglée en fonction des rapports de force au sein du CNT. J'ai rédigé des amendements dans ce sens sur la base des observations du Conseil d'Etat.

Nous estimons que les organisations syndicales n'ont pas de raison de se plaindre, bien au contraire; elles pénalisent le transport des voyageurs et celui des marchandises, et c'est inacceptable. Les deux principales organisations syndicales abusent du droit de grève. C'est pourquoi nous nous proposons de prendre une initiative législative en la matière. Les voyageurs sont trop souvent les victimes d'un conflit qui ne les concerne pas. De plus, nous estimons que les organisations d'employeurs doivent également être associées au comité, puisqu'elles contribuent au développement du transport des marchandises et interviennent dans les indemnités de transport de leurs travailleurs.

de trein kiezen, telkens weer het doelwit zijn bij conflicten waar zij volledig buiten staan. In de commissie heb ik gevraagd om ook de werkgeversorganisaties te betrekken bij dit comité. Ik kom straks bij mijn amendement terzake. Zij kunnen niet alleen een zeer belangrijke inbreng hebben met betrekking tot de verhoging van het aandeel goederenvervoer, als werkgevers worden zij ook permanent aangesproken voor vergoedingen voor hun werknemers in het kader van het personenvervoer. Ik begrijp niet waarom de Vlaamse liberalen dit initiatief niet steunen. De werkgeversorganisaties zijn duidelijk vragende partij om hierbij betrokken te worden.

Mijnheer de voorzitter, de meer gedetailleerde opmerkingen kunnen bij de bespreking van onze amendementen worden behandeld.

02.107 De voorzitter: U hoeft zich niet volledig uit te leven, u kunt zich ook kernachtig uitdrukken. U bent daar bijzonder bedreven in.

02.108 Isabelle Durant, ministre: J'ai plusieurs éléments de réponse à apporter. Tout d'abord, en ce qui concerne la question sur la fameuse "comitologie" et le fait que l'administrateur délégué ne soit pas présent dans le comité des rémunérations, je voudrais signaler que ce comité des rémunérations - tout comme les autres comités - a la mission de préparer les décisions et non de les prendre. Les décisions ainsi préparées sont soumises au conseil d'administration dont fait partie l'administrateur délégué. Si ce comité souhaite inviter l'administrateur délégué, il pourra le faire mais, pour moi, l'intérêt qu'il y siège n'est pas pertinent puisque - je le répète - par définition, ces comités ne font que préparer les décisions qui seront elles-mêmes soumises au conseil d'administration.

Ensuite, pour ce qui se rapporte au commissaire du gouvernement et à l'auditeur externe, il ne s'agit finalement que d'une garantie supplémentaire et qui traduit une pratique bien d'actualité à la SNCB qui travaille, de manière permanente, avec des consultants extérieurs; le récent rapport Price Waterhouse Cooper illustre l'utilité de ces pratiques de consultance extérieure.

Quant à la notion de "cadre supérieur", le conseil d'administration devra la déterminer.

Enfin, en ce qui concerne la question liée aux organisations "représentées" ou "représentatives", une longue discussion a eu lieu en commission à ce sujet. Pour ce qui concerne le mot "vakorganisaties" et votre demande de le faire précéder par le mot "representatieve", je voudrais préciser que le texte de loi tel qu'il existe vise les organisations affiliées à une interprofessionnelle siégeant au Conseil national du travail; c'est ce qui permet d'obtenir le premier siège, les sièges suivants étant affectés, dans l'entreprise, par proportionnalité.

02.109 Le président: Madame la ministre, la traduction que votre projet comporte est-elle celle que l'on trouve dans la législation sociale? Autrement dit, le mot "vakorganisaties" est-il traduit par les mots "organisations professionnelles"?

02.110 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je suis prête à envisager toute amélioration. Ce que je veux surtout, c'est que l'on

02.108 Minister Isabelle Durant: Het comité voor de bezoldigingen bereidt de beslissingen voor die moeten worden voorgelegd aan de raad van bestuur, waarin ook de gedelegeerd bestuurder zitting heeft. Zijn aanwezigheid in het comité voor de bezoldigingen valt echter nauwelijks te rechtvaardigen.

Ik herinner er voorts aan dat de NMBS geregeld met externe consultants werkt. De kwalificatie "hogere kaderleden" moet nog nader worden omschreven.

In de wettekst wordt omschreven wat men onder representatieve organisaties dient te verstaan. De tekst bepaalt dat zij in de NAR moeten zijn vertegenwoordigd.

02.109 De voorzitter: Men moet nagaan welke termen in de sociale wetgeving worden gebruikt. Is u zeker van de vertaling "vakorganisatie"?

02.110 Minister Isabelle Durant: Bedoeld worden de organisaties

comprenne le principe, à savoir que la représentation au Conseil national du travail est le premier critère tandis que la représentativité interne à l'entreprise est le second critère. En commission, nous avons longuement discuté de cette traduction et j'avais le sentiment qu'elle satisfaisait tout le monde.

02.111 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, wij hebben daar in de commissie inderdaad zeer lang over gesproken en blijkbaar wil men niet inzien dat de Franstalige tekst een totaal andere betekenis heeft dan de Nederlandstalige. Ik heb dat vorige week ook met de juridische dienst besproken. Het is duidelijk dat, wanneer men in het Nederlands spreekt over vakorganisaties, dat in het Frans organisations syndicales wordt. Werknemersorganisaties wordt in het Frans organisations ouvrières. Het kan nooit worden vertaald met organisations représentatives, omdat dat in het Nederlands een heel andere betekenis heeft. Het heeft betrekking op het belang van de vakorganisaties in de Nationale Arbeidsraad. Als men organisations représentatives in de Franse tekst gebruikt, moet men de correcte Nederlandstalige vertaling ervan gebruiken. Zo niet, moet men de term uit de Franse tekst weglaten.

02.112 De voorzitter: We moeten misschien eens nakijken wat de normale termen zijn. In ieder geval gaat het hier om tekstverbeteringen, niet om fundamentele wijzigingen.

02.113 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je propose qu'on procède à une vérification quant à cette question. Je souhaite une traduction la plus pertinente possible par rapport au fond du problème.

02.114 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de minister heeft nog geen antwoord gegeven op de vraag over de opdracht van het auditcomité. Kan zij mij dat nu vertellen?

Daarnaast wil ik ook dat men akte neemt van het feit dat wij ons vragen stellen bij de definitie van hogere kaderleden, zoals het begrip wordt gehanteerd in het wetsontwerp. De minister verwijst naar de praktijk, waar het onderscheid tussen hogere en lagere kaderleden bestaat. Wij vinden het nogal gebrekkig om hier een procedure van het benoemings- en bezodigingscomité te wettigen, waar dit comité een heel specifieke bevoegdheid toegemeten krijgt en waar het van belang is dat in de wet zelf duidelijk wordt omschreven wat die bevoegdheid is. Dat kan onder meer gebeuren via een precieze omschrijving van wat wordt begrepen onder hogere kaderleden, in casu bij de NMBS.

02.115 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, j'ai expliqué que la présence de l'administrateur délégué ne me paraissait pas du tout nécessaire au comité d'audit. En effet, ce comité ne fait que préparer des décisions par ailleurs soumises au conseil d'administration où siège l'administrateur délégué.

Je voulais également répondre à la question de Mme Brepoels sur les organisations patronales. C'est en effet une question importante: pourquoi les organisations patronales ne sont-elles pas représentées? Je l'ai dit en commission: nous allons réformer le comité consultatif des usagers et le diviser en deux chambres, une

die bij een in de NAR vertegenwoordigde "intersyndicale" zijn aangesloten. Het tweede criterium is dat van de interne representativiteit in de onderneming.

02.111 Frieda Brepoels (VU&ID): Pour ce qui concerne ce point, le contenu du texte français diffère fondamentalement du texte néerlandais. Le terme néerlandais "représentatif" comporte une évidente connotation qui ne se retrouve pas dans le français "représentatif".

02.113 Minister Isabelle Durant: Ik wil dat dit wordt gecheckt. De vertaling moet zo adequaat mogelijk zijn.

02.114 Yves Leterme (CD&V): Quel est la mission précise de ce comité d'audit? Pour définir la notion de "cadres supérieurs", il ne suffit pas de se référer à la pratique.

02.115 Minister Isabelle Durant: Ik wil mevrouw Brepoels van antwoord dienen die vroeg waarom de werkgeversorganisaties niet vertegenwoordigd zijn.

Wij zullen het Raadgevend Comité van de Gebruikers hervormen: het zal voortaan uit twee kamers bestaan.

chambre pour les usagers,

De reizigers dus. Een andere kamer is voor de bedrijven die klant zijn of moeten worden van de NMBS. Er zal aan deze organisaties een plaats worden gegeven. Zij hebben ook vele vragen betreffende de spoorwegen en het goederenvervoer.

Wij willen een kamer voor de reizigers en een voor de bedrijven invoeren.

Par ailleurs – et cela a été évoqué en commission –, vous avez posé la question du délai relatif au comité stratégique et au conseil d'administration. Un délai est effectivement fixé pour l'appel. En première instance, aucun délai n'est fixé mais c'est une bonne manière de permettre que ce comité stratégique puisse jouer pleinement son rôle. Certains lui déniaient ce rôle, mais les organisations qui y siégeront auront pourtant un rôle bien réel à remplir.

De vastgestelde termijn biedt het strategisch comité de mogelijkheid echt een rol te spelen.

02.116 De voorzitter: Mijnheer Leterme, u hebt al een paar van uw amendementen verdedigd in uw algemene uiteenzetting. Mevrouw Brepoels, ik heb ook uw amendementen nog eens doorgenomen. U hebt ook reeds een aantal zaken gezegd in uw toelichting bij het artikel die ik terugvind in uw amendementen. Als u nog een ingediend amendement wenst toe te lichten, kunt u dat doen. Ik heb echter de indruk dat dit reeds is toegelicht door u beiden, tenzij ik mij vergis. Goed zo? Dan beschouw ik artikel 7 en de amendementen die ik heb aangehaald als behandeld. Ik heb die allemaal aangehaald? Goed zo?

Op artikel 8 heb ik amendementen nr. 11 en 4 van de heer Leterme en Ansoms, en amendement nr. 23 van mevrouw Brepoels.

02.117 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, naast het strategisch comité wordt er een oriënteringscomité in het leven geroepen waarin de gewesten zogezegd via de gewestelijke vervoersmaatschappijen vertegenwoordigd zouden worden. Om toch maar zeker een grotere inbreng van de gewesten in het spoorbeleid, laat staan een gedeeltelijke regionalisering van de NMBS te vermijden, neemt de regering opnieuw haar toevlucht tot een bange struisvogelpolitiek. Ik zeg dat omdat de taakomschrijving van dat oriënteringscomité veel te algemeen blijft. In een amendement vraag ik om de opdracht gevoelig uit te breiden, omdat het oriënteringscomité zich ook zou moeten kunnen buigen over structurele wijzigingen aan de treindienst en over het ondernemingsplan dat de structuur en de eigenschappen van het vervoersaanbod vastlegt. Beide kunnen ernstige gevolgen hebben voor de interoperabiliteit van de spoorwegen en het stads- en streekvervoer. Enkel als het oriënteringscomité zich daarmee bezig kan houden, kan het spoor ten volle de ruggengraat van het openbaar vervoer vormen.

02.117 Frieda Brepoels (VU&ID): Je défends à présent l'amendement 23: outre le comité stratégique, le projet mentionne la création d'un comité d'orientation où les Régions sont représentées indirectement, c'est-à-dire par l'entremise des sociétés de transport régionales.

Dans le projet, la répartition des tâches du comité d'orientation est formulée en des termes beaucoup trop vagues. J'estime que ce point devrait être précisé. Ce comité d'orientation doit pouvoir jouer un rôle crucial dans l'ensemble de la politique de mobilité de ce pays.

Het politieke compromis dat dit wetsontwerp toch is, brengt allerminst transparantie van bestuur met zich mee. Heel de mengboel waarin de leden van de raad van bestuur de adviezen bespreken met de ene keer de vakbonden, de andere keer de gewestelijke vervoermaatschappijen lijkt ons heel erg verwarrend.

Ik wil de amendementen straks in die zin bespreken.

02.118 De voorzitter: Mijnheer Leterme u hebt het woord voor uw

amendementen nummers 4 en 11 als aanvulling op artikel 8.

02.119 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij wensen in artikel 2bis of artikel 3 in de mogelijkheid te voorzien om bepaalde delen van de infrastructuur en de bijbehorende dienstverlening die niet functioneel zijn voor het hele spoorverkeer van de NMBS, aan de gewesten over te dragen. Dit lijkt ons een goede integratie te zijn van regionaal spoorvervoer in een gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het amendement 4 en de aldus voorgestelde aanvulling van artikel 161 quinquies, §2, tweede lid strekt daartoe.

Artikel 11 wil voorkomen dat in de praktijk de situatie kan ontstaan dat de vertegenwoordigers van de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen in de meerderheid zouden zijn in het oriënteringscomité en bindende adviezen zouden kunnen formuleren die de NMBS betreffen. Daarom vragen wij een minimum aanwezigheid van tien leden om een geldige zitting met het oriënteringscomité te kunnen hebben.

02.120 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, le dernier amendement de M. Leterme a été anticipé par le gouvernement puisque la règle est contenue dans l'alinéa 3 du §7 de l'article 161ter. Il s'agit de la possibilité de ne siéger valablement que si dix membres au moins sont présents. En conséquence, je considère que cet amendement est sans objet.

Quant à la remarque de Mme Brepoels concernant les tâches du comité d'orientation, et en particulier des sociétés régionales de transport, il est vrai que nous n'avons pas estimé nécessaire de faire examiner par le comité d'orientation toutes les modifications structurelles qui seraient apportées au plan de transport ainsi qu'au plan d'entreprise. En effet, le plan pluriannuel d'investissement prévoit précisément, à l'alinéa 2 du §2 de l'article 161quinquies, que le comité d'orientation doit examiner les conséquences du plan d'investissement sur la mobilité et les transports locaux. Ce comité d'orientation est donc bien compétent pour formuler des suggestions, objections ou prendre des mesures en vue d'améliorer la coopération avec les sociétés régionales de transport.

Il est évident que les modifications structurelles, comme celles que vous visez dans votre amendement, pourraient tomber sous l'application de cette disposition.

02.121 De voorzitter: Artikel 8 en de amendementen op artikel 8 zijn aldus behandeld.

Nous en avons ainsi terminé avec la discussion des amendements à l'article 8.

Vervolgens vestig ik uw aandacht erop dat mevrouw Colen en de heren Annemans, Bouteca, Bultinck, De Man, D'haeseleer, Goyvaerts, Laeremans, Mortelmans en Van den Eynde hun amendementen nummers 45 tot en met nummer 303 hebben ingetrokken.

02.119 Yves Leterme (CD&V): L'amendement n° 4 que j'ai déposé tend à instaurer la possibilité de transférer aux Régions des parties de l'infrastructure qui, compte tenu de la mission de la SNCB, ne sont pas fonctionnelles pour elles.

Mon amendement n° 11 tend à éviter que les représentants des sociétés régionales de transports publics puissent formuler des avis contraignants au sein du comité d'orientation. A cet effet, nous proposons un quorum minimum de 10 membres.

02.120 Mnister Isabelle Durant: De regering heeft op uw amendement geanticipeerd, door in lid 3, paragraaf 7 van artikel 161, ter te bepalen dat om geldig zitting te hebben, 10 leden moeten aanwezig zijn, wat precies de strekking van uw amendement is.

Wij hebben de taken van de gewestelijke vervoersmaatschappij niet op een gedetailleerde manier omschreven aangezien er al een vervoers- en een bedrijfsplan bestaan en lid 2, paragraaf 2 van artikel 161, 5° bepaalt dat het oriënteringscomité behoort de eventuele wijzigingen te onderzoeken en bezwaren en suggesties te formuleren.

Mevrouw Brepoels, structurele wijzigingen zoals bedoeld in uw amendement zouden onder de toepassing van die bepaling kunnen vallen.

Op artikel 9 werden de volgende amendementen ingediend:

- amendement nummer 206 van de heren Van den Eynde en Mortelmans;
- amendement nummer 2 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 311 van de heren Langendries en Smets, dat al behandeld werd;
- amendement nummer 208 van de heren Van den Eynde en Mortelmans, dat eveneens al besproken werd;
- amendement nummer 14 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 207 van de heren Van den Eynde en Mortelmans, dat reeds werd toegelicht;
- amendement nummer 6 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 41 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 7 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 5 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 35 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 13 van de heren Leterme en Ansoms;
- amendement nummer 8 van de heren Leterme en Ansoms
- amendement nummer 209 van de heren Van den Eynde en Mortelmans, dat werd besproken;
- amendement nummer 9 van de heren Leterme en Ansoms.

Aan de orde is dus de bespreking van artikel 9 en de amendementen die erop werden ingediend.

02.122 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij hebben een reeks amendementen ingediend op het belangrijke artikel 9.

Eerst en vooral stellen wij voor om het aantal leden van de raad van bestuur van tien tot dertien op te trekken. Wij wensen aldus de raad van bestuur uit te breiden met drie leden die worden benoemd op voordracht van de gewesten, respectievelijk een per gewest.

Hiermee komen wij tegemoet aan de wens – ik zou bijna zeggen de eis – vanwege de meerderheid van het Vlaams Parlement, zijnde de VLD, de SP.A, de VU, de heer Stevaert in hoogsteigen persoon en de heer Dewael, dat de gewesten absoluut in de raad van bestuur vertegenwoordigd moeten zijn. Zij hebben gelijk, want de gewesten bezitten uiteraard belangrijke sleutels met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. In dat verband denk ik aan de ruimtelijke ordening, de huisvesting, de wegenbouw, het openbaar stads- en streekvervoer, de binnenvaart en dergelijke. Het is aldus inderdaad noodzakelijk dat de gewesten in de raad van bestuur vertegenwoordigd zijn.

Ik kom tot een amendement nr. 5 op artikel 9. Wij vinden het zinloos en vanuit de bedrijfsvoering onverantwoord dat naast de gedelegeerd bestuurder een adjunct van een andere taalrol wordt geplaatst. Dat is de enige voorwaarde. Hij moet van een andere taalrol zijn en hij moet alle beslissingen van de gedelegeerd bestuurder uit hoofde van zijn opdracht mee ondertekenen. Kunt u mij een bedrijf noemen waar men zo een stompzinnige regel inschrijft? Dit is een aanfluiting van elke normale bedrijfsvoering en alle mogelijke principes van corporate governance. Dit is werkelijk een ontmaskering van alle mogelijke mooie principes die worden vooropgesteld. Dit is brute machtspolitiek, ingegeven door eisen vanuit de PS, omdat men ervan uitgaat dat die gedelegeerd bestuurder misschien wel eens een Vlaming zou kunnen

02.122 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 2 à l'article 9 vise à porter le nombre de membres du conseil d'administration de 10 à 13. Les trois mandats supplémentaires doivent aller aux trois Régions étant donné le rôle important qu'elles jouent dans le cadre de la politique de mobilité en Belgique. Une large majorité au sein du Parlement flamand appuie d'ailleurs cette idée.

L'amendement n° 5 à l'article 9 tend à supprimer le contrôle supplémentaire de l'administrateur délégué par un adjoint de l'autre rôle linguistique, qui devrait contresigner tous les documents. C'est insensé. Quelle entreprise peut-elle bien utiliser un tel système? Cet article vise bien entendu à renforcer l'emprise du politique sur l'administrateur délégué. Le PS craint que ce dernier soit flamand.

L'amendement n° 6 tend à remplacer partiellement l'article 162bis en instaurant pour les

zijn. Daarom pleit men voor een waakhond die alles mee tekent.

Wij vragen heel oprecht en met volle overtuiging om dit te schrappen. Wij hopen dat de Vlaamse collega's uit de meerderheidspartijen, met aan het hoofd de heer Coveliers, ons daarin zullen steunen en beslissen die adjunct van de andere taalrol weg te laten.

Bij amendement nr. 6 vragen wij het artikel 162bis, § 2, vierde lid te vervangen door een andere manier van benoemen en afzetten van de leden van de raad van bestuur. Een van de grote verworvenheden van de wet van 1991 was juist dat men probeerde een autonoom overheidsbedrijf te maken waarbij de bestuurders een autonomie hadden. De regering kon deze mensen niet te pas en te onpas benoemen of ontslagen. Voor een periode van zes jaar konden zij volledig in eigen verantwoordelijkheid hun mandaat uitoefenen. Dit wordt nu opnieuw vervangen door de echte, ouderwetse politiek. De Ministerraad benoemt en zet af. Het zou best kunnen, mevrouw Durant, dat de mensen van Ecolo of Agalev waarin u vertrouwen stelt, na een regeringswisseling door de volgende regering gewoon de deur worden uitgezet. Is dat de bedoeling van een autonoom overheidsbedrijf? Er zal permanent een zwaard van Damocles boven de hoofden van deze bestuurders hangen. Zij zullen als majoretten moeten dansen aan het koordje dat de Ministerraad in handen heeft. Dat staat in dit nieuwe voorstel, wat natuurlijk het tegenovergestelde van een autonoom overheidsbedrijf impliceert. Daarom stellen wij de huidige wijze van benoemen, aanstellen en ontslagen van bestuurders voor, waarbij duidelijk een gemotiveerd advies van de raad van bestuur met een tweederde meerderheid moet worden gesteund.

Wij vragen gewoon het huidige systeem te behouden. Men moet toch een zekere autonomie hebben om het beleid te kunnen voeren. Nu hangen alle bestuurders, die zullen aangesteld worden door de Ministerraad, volledig af van de goodwill van deze regering. U weet dat er maar één zekerheid is, namelijk dat de regeringen wijzigen. Bijgevolg kan dan de volgende regering door een nieuw ministerraadsbesluit al die personen ontslaan en nieuwe aanstellingen doen.

02.123 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dat hangt af van de vorige meerderheid. Is dat een goede situatie?

02.124 Jos Ansoms (CD&V): Dat hangt niet af van de vorige meerderheid. Zij kunnen dus maar ontslaan worden na een advies van tweederde van de Raad van bestuur. Dat betekent het toekennen van een zekere autonomie. Nu gebeurt het ontslag gewoon op staande voet en zonder enige motivatie. De regering wordt gewijzigd en er worden allemaal nieuwe bestuurder aangesteld. Denkt u werkelijk dat dit in het belang is van de NMBS? Mij niet gelaten, maar, u bewijst er de maatschappij geen dienst mee. U weet dat trouwens zeer goed en terzake komt een kortzichtige politieke opstelling naar voren.

02.125 Isabelle Durant, ministre: A ce sujet, nous sommes fondamentalement en désaccord. Le choix du gouvernement a été de

administrateurs une autre procédure de nomination et de licenciement. La loi de 1991 stipulait que les administrateurs étaient nommés pour une durée de 6 ans. Ils pouvaient travailler de manière autonome. A cette disposition est désormais substituée une politique obsolète: le Conseil des ministres tire désormais toutes les ficelles. Lorsqu'il y aura changement de gouvernement, il y aura changement d'administrateurs! Nous souhaitons que de telles modifications ne puissent être effectuées que sur la base d'un avis motivé du conseil d'administration adopté à la majorité des deux tiers.

02.123 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): L'actuel conseil d'administration dépend de l'ancienne majorité. Cette situation est-elle saine?

02.124 Jos Ansoms (CD&V): Ses membres ne peuvent tout de même pas être licenciés du jour au lendemain. Vous ne servirez pas cette entreprise en réduisant son degré d'autonomie.

02.125 Minister Isabelle Durant: Op dat punt zijn we het volstrekt

supprimer la règle des 2/3, parce que, selon lui, elle n'est pas saine. C'est une façon de permettre au conseil d'administration de s'autoprolonger.

Par contre, les mandats du conseil d'administration à la SNCB ne sont pas "collés" aux mandats des législatures, puisque les durées des législatures et celles des mandats à la SNCB ne correspondent nullement. De plus, rien ne dit que certains anciens administrateurs ne le redeviendront pas demain. La correspondance n'est donc pas systématique.

Aussi est-il tout à fait normal de ne pas permettre à l'entreprise elle-même de s'autoprolonger grâce à cette règle des 2/3. En la matière, notre souci est plutôt celui de la responsabilisation. En effet, il nous semble que ce système a été à l'origine de beaucoup de déresponsabilisation ou de fonctionnements qui ne nous paraissent pas corrects.

Quant à la question de passer de 10 à 13 pour permettre la participation des trois régions, le désaccord le plus profond règne entre nous et nous ne souhaitons pas que les régions siègent au sein du conseil d'administration. Comme le dit le Conseil d'Etat à propos de l'accord de coopération, la SNCB est une compétence fédérale et il n'y a donc pas de raison que les régions y figurent. Par contre, nous souhaitons améliorer la coopération au travers, entre autres, du comité d'orientation pour ce qui est des correspondances régionales avec les moyens de transport régionaux et par le biais de ce comité exécutif des ministres de la Mobilité et des Transports, qui assurera le suivi de l'exécution du plan décennal de manière régulière.

A cet égard, nos points de vue divergent diamétralement. Vous demandez la participation des régions, alors que le gouvernement ne désire aucunement la présence des régions, tout en voulant améliorer la collaboration avec elles par d'autres outils que leur présence au conseil d'administration.

Ce que vous appelez le chien de garde, c'est-à-dire la double signature, est effectivement une possibilité d'améliorer le contrôle, tout comme, en fonction de son rôle d'ordre linguistique, de garantir effectivement une parité linguistique qui, à nos yeux, est nécessaire dans un organe fédéral.

02.126 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, een laatste punt: bij het huidig bestuur van de NMBS is er een pariteit waarin is ingeschreven dat, als de gedelegeerde bestuurder een Vlaming is, de voorzitter van de raad van bestuur een Franstalige is. Nu creëert men de volgende situatie: als de gedelegeerde bestuurder een Vlaming wordt, wordt de voorzitter van de raad van bestuur een Franstalige en bovendien krijgt hij nog een adjunct mee die ook Franstalig is. Dat is het verschil met de huidige situatie en dat is niet meer paritair.

Het is inderdaad een Vlaams gedelegeerd bestuurder met een Franstalig voorzitter van de raad van bestuur en een adjunct die alle beslissingen van de gedelegeerde bestuurder medeondertekent. Dat is het voorstel.

02.127 Isabelle Durant, ministre: Si l'administrateur-délégué est francophone, vous aurez deux chiens de garde!

oneens met elkaar. De regering wil de regel van de instemming met een tweederde meerderheid afschaffen. Het is toch maar normaal dat men niet toestaat dat de raad van bestuur de mandaten van zijn bestuurders zelf kan verlengen. Dat lijkt ons geen gezonde werkwijze.

Voorts willen wij niet dat de Gewesten in de raad van bestuur vertegenwoordigd zijn, noch dat het aantal leden opgetrokken wordt van tien tot dertien. Natuurlijk zijn wij voorstander van een betere samenwerking met de Gewesten, maar dat moet op een andere manier worden ingevuld dan door hun vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

De dubbele ondertekening, "de waakhond" waar u het over heeft, is een mogelijkheid om de controle te verbeteren en een taalpariteit te waarborgen, wat in onze ogen noodzakelijk lijkt binnen een federaal orgaan.

02.126 Jos Ansoms (CD&V): L'actuelle administration est bien constituée paritairement: quand l'administrateur délégué est un Flamand, le président du conseil d'administration est un francophone et inversement. Le nouveau système prévoit une troisième personne superflue, qui perturbe inutilement l'équilibre linguistique.

02.128 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik zeg alleen maar dat dit in het wetsontwerp is ingeschreven en dat het zal worden goedgekeurd door de Vlaamse leden van de meerderheid, zo vrees ik althans.

Het amendement nr. 7 gaat in een zelfde zin in verband met het geven van meer autonomie en meer zekerheid aan de andere leden.

Bij de amendementen nrs. 8 en 9 ga ik in op de vraag van de heer Schalck om infrastructuurbehoeften te berekenen en investeringen te beslissen op basis van objectieve criteria.

De CD&V-fractie voegt hieraan toe dat dit moet gebeuren op basis van objectieve criteria. We hebben een verantwoording aan het amendement toegevoegd. We zijn vertrokken van de situatie in een aantal stations in de minst bediende regio's in Vlaanderen en Wallonië. Men kan onmiddellijk het verschil tussen beide regio's en de grote scheefftrekking vaststellen. Ik geef een voorbeeld. In Beringen met 114 reizigers rijden 23 treinen. In Momalle met 112 reizigers rijden 60 treinen. Ik kan nog tientallen andere voorbeelden aanhalen.

02.129 De voorzitter: Het is middernacht.

02.130 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, de heer Leterme heeft dit argument eveneens in de commissie ontwikkeld. U hebt het verschil in behandeling willen aantonen tussen Vlaamse en Waalse stations. Ik heb me de moeite getroost de treingids erbij te halen. Als bij toeval, na amper 10 minuten zoeken, vond ik verschillende Vlaamse stations die door meer treinen bediend worden dan een aantal Waalse stations. Anders gezegd precies het tegenovergestelde van uw bewering. Om uit statistieken conclusies te kunnen trekken, moeten ze neutraal zijn. U doet niets meer of niets minder dan een selectie maken die u goed uitkomt om die conclusies naar voren te kunnen schuiven. Dat is geen serieuze manier om uw argument te onderbouwen.

02.131 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb alleen een voorbeeld gegeven. Ik kan tientallen andere voorbeelden aanhalen om te bewijzen dat het hoognodig is dat de investeringen worden doorgevoerd op basis van objectieve criteria.

Mijnheer de voorzitter, ik vraag uw bijzonder aandacht voor amendement nr. 13. Dit is immers niet te geloven. Het wetsontwerp stelt, ik citeer: "Onverminderd andere beperkingen bepaald bij of krachtens de wet of door het organieke statuut van de NMBS is het mandaat van lid van de raad van bestuur, van het strategisch comité, van het oriënteringscomité en van het directiecomité onverenigbaar met het mandaat of met de functie van" – nu komt het – "lid van het Europees Parlement, lid van de wetgevende Kamers en lid van het personeel van de NMBS". Dit betekent dat de leden van het directiecomité geen personeelslid kunnen zijn van de NMBS.

Is het de bedoeling dat alle leden van het directiecomité eerst ontslag nemen als personeelslid bij de NMBS om lid te kunnen zijn van het directiecomité? Dat is toch onvoorstelbaar. Dat staat hier. Een lid van het directiecomité kan geen personeelslid zijn van de NMBS.

02.128 Jos Ansoms (CD&V):

Les amendements 8 et 9 tendent à lier les investissements à des critères objectifs. Nous avons étayé cet amendement par de nombreux exemples concrets. Tous, sans exception, prouvent que la Flandre est gravement désavantagée dans la prise en compte du nombre de trains et du nombre de passagers dans certaines gares.

02.130 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le même argument a été avancé en commission. J'ai procédé à une vérification dans l'indicateur des chemins de fer et j'ai aussitôt trouvé des exemples de gares flamandes et wallonnes qui se trouvent dans la situation contraire: vous opérez une sélection.

02.131 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 13 concerne la disposition qui prévoit qu'un membre du comité de direction ne peut être membre du personnel de la SNCB.

02.132 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, ik veronderstel dat u geïnformeerd bent over hoe de structuur van de NMBS nu is. De directeurs die nu in de raad van bestuur zetelen zijn ook geen lid van het personeel van de NMBS. Die zijn buiten kader. Die hebben elk een afzonderlijk arbeidscontract met de NMBS om zitting te hebben in de raad van bestuur en om als directeur te zetelen. Die zijn geen lid van de NMBS. Dat is nu ook zo.

02.133 Jos Ansoms (CD&V): Wie ik bedoel is wel een personeelslid van de NMBS.

02.134 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Is hij dat geweest.

02.135 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, een lid van het directiecomité kan geen lid zijn van het personeel van de NMBS.

02.136 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, u haalt iets aan dat nu al zo is. Wat wilt u nu eigenlijk bewijzen? Die directeurs zijn geen lid van de NMBS.

02.137 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Vanoost, die zijn wel personeelslid van de NMBS, waar haalt u dat nu uit?

02.138 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Zij hebben een afzonderlijk arbeidscontract.

02.139 De voorzitter: Dat kan worden nagekeken.

02.140 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, het blijkt toch duidelijk uit ten zesde, waar men een uitzondering maakt voor de gedelegeerd bestuurder. Die zou dan ook geen personeelslid zijn. Die is ook personeelslid van de NMBS. Men zegt: "Lid zijn van het personeel is niet verenigbaar met...". "Dit geldt uitsluitend voor de bestuurders en niet voor de gedelegeerd bestuurder". Daar zou bij moeten staan: "en de leden van het directiecomité".

02.141 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat is het beste bewijs dat de gedelegeerd bestuurder lid van het personeel is. Vandaar dat hij er dus hier wordt uitgelaten. Men is het vergeten voor de leden van het directiecomité. Als u zegt dat de leden van het directiecomité geen personeelslid zijn van de NMBS, dan zal toch ook de afgevaardigd bestuurder geen personeelslid zijn. In uw redenering. Maar hij is het wel. Vandaar dat er een uitzondering wordt gemaakt voor hem. Het is logisch dat diezelfde uitzondering moet worden gemaakt voor de leden van het directiecomité. Het is het een of het ander. Ofwel moet die uitzondering niet worden gemaakt voor de gedelegeerd bestuurder en dan moet het ook niet gemaakt worden voor het directiecomité – dat is uw stelling, want ze zijn geen lid van het personeel –, maar ze zijn wel lid van het personeel en vandaar dat men een uitzondering heeft gemaakt voor de gedelegeerd bestuurder. Men is echter vergeten de uitzondering te maken voor de directieleden.

Voor de directieleden is men die uitzondering echter vergeten te maken. Als deze wet zou worden goedgekeurd, moeten de directieleden eerst ontslag nemen als personeelslid van de NMBS als zij lid van het directiecomité willen blijven. Wij weigeren om zo'n onzin

02.132 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les directeurs qui siègent actuellement au conseil d'administration ne font pas partie du personnel de la SNCB. Ils sont hors cadre.

02.133 Jos Ansoms (CD&V): Dat klopt niet!

02.140 Frieda Brepoels (VU&ID): L'article 6 fait une exception pour l'administrateur délégué. Cette même exception devrait également profiter aux membres du comité de direction.

02.141 Jos Ansoms (CD&V): L'administrateur délégué est membre du personnel de la SNCB. On fait une exception en sa faveur et il faut faire de même au bénéfice des membres du comité de direction. Actuellement, ceux-ci doivent d'abord démissionner de leur fonction de membre du personnel de la SNCB pour pouvoir être membre du conseil d'administration. C'est illogique.

goed te keuren. Ik kan me niet voorstellen dat een lid van de Kamer in de plenaire vergadering dergelijke onzin goedkeurt. Een lid van het directiecomité moet volgens de tekst ontslag nemen als personeelslid van de NMBS. Dat kan toch niet? Toch staat het er.

02.142 Isabelle Durant, ministre: Lisons attentivement l'article en question, et particulièrement le §3, 162sexies, premier paragraphe. On y cite toutes les incompatibilités: "membres du Parlement européen, des chambres, ministres, secrétaires d'Etat, membres du conseil ou du gouvernement d'une communauté, gouverneurs...", et au point 6: "membres du personnel de la SNCB, uniquement pour ce qui concerne les administrateurs, à l'exclusion de l'administrateur délégué".

Une lecture attentive de l'article implique donc qu'effectivement, cela ne s'applique pas et que les membres du comité de direction peuvent également être membres du personnel.

02.143 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn verontschuldigingen, maar zo staat het niet in de tekst. Men moet eerst de eerste alinea lezen.

02.144 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, dat klopt. Men moet alles lezen.

02.145 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, van het wetsontwerp lees ik het nieuw te vormen artikel 162sexies, paragraaf 1: "Onverminderd andere beperkingen bepaald bij of krachtens een wet of door het organieke statuut van de NMBS, is het mandaat van lid van de raad van bestuur, van het strategisch comité, van het oriënteringscomité en van het directiecomité onverenigbaar met het mandaat of met de functie van..." Dan volgt een dubbele punt, waarna die laatstgenoemde mandaten in zes punten zijn opgesomd. "Een lid van het directiecomité kan ten eerste dus onder meer geen lid zijn van het Europees parlement, ten tweede geen lid van de Wetgevende Kamers, ten derde geen minister of staatssecretaris. Ten zesde staat er: geen "lid van het personeel van de NMBS." Daarachter staat: "Dit geldt uitsluitend voor de bestuurders" die uiteraard geen lid kunnen zijn van het personeel; er staat ook: "Dit geldt niet voor de gedelegeerd bestuurder".

02.146 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, ik wil niet ten gronde tussenkomen. In de laatste alinea staat echter dat de mandaten van directiecomitéleden, die mijns inziens lid kunnen zijn van het personeelsbestand, bijkomende onverenigbaar zijn met het mandaat van burgemeester, schepen of voorzitter van een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn.

02.147 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat is nog iets anders.

02.148 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, uw opmerking is nogal subtiel. Ik heb de tekst ook twee keer gelezen.

02.149 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, uw opmerking is nog wat anders. Die laatste alinea is zwaar discriminerend. Waarom zou een lid van het directiecomité in zijn vrije tijd geen burgemeester kunnen zijn? Daarover heb ik het niet.

02.142 Minister Isabelle Durant: Indien u aandachtig het artikel leest dat op zeer subtiel wijze is opgesteld en met name de uitsluitingen waarin het voorziet, uitsluitingen waarvan er een hele waslijst bestaat en waarvan sommigen worden uitgesloten, begrijpt men dat de leden van het directiecomité tevens personeelsleden kunnen zijn.

02.145 Jos Ansoms (CD&V): Cela n'y figure pas. L'article concerne réellement les membres du comité de direction: les différentes incompatibilités s'additionnent, avec au point 6 la suivante: "membre du personnel de la SNCB".

02.146 Le président: Si l'on en croit le texte, l'incompatibilité du point 6 s'applique uniquement aux administrateurs, à l'exclusion de l'administrateur délégué.

De verklaring van de minister is voor mij onvoldoende duidelijk. Mij niet gelaten als zo'n stomme hier wordt goedgekeurd. De leden van het directiecomité zullen dan wel ontslag moeten nemen als personeelslid van de NMBS. Wij zijn niet verantwoordelijk voor de stemming van zo'n stomme regeling. Ik stel voor dat u de tekst door uw diensten laat nalezen. Ik ben ervan overtuigd dat uw diensten mij gelijk zullen geven.

02.150 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, uw lezing van de tekst is wel erg subtiel. De onverenigbaarheden gelden voor eenieder, inclusief de onverenigbaarheid genoemd in het zesde punt. Dat zesde punt geldt echter alleen voor de bestuurders en niet voor de gedelegeerd bestuurder. De tekst bevat dus twee negaties. Die twee negaties staan er overigens zowel in het Frans als in het Nederlands.

Ik wil geen besluit formuleren. De verantwoordelijkheid ligt bij de minister.

02.151 Isabelle Durant, ministre: Les membres du comité de direction pourront être membres du personnel. La rédaction de l'article est subtile et nécessite une lecture attentive, car il y a des exclusions qui éventuellement s'additionnent, mais il est clair que cela ne s'applique pas au comité de direction.

02.151 02.61 Minister **Isabelle Durant:** Ik zeg het nog eens: personeelsleden kunnen zitting hebben in het directiecomité. Wie de tekst goed leest, telt wel een aantal uitsluitingsgronden.

Dat is waar, maar dat geldt zeker niet voor de leden van het directiecomité.

02.152 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik beweer alleen dat de betrokkenen dit wel al gelezen hebben en tot dezelfde conclusie gekomen zijn. De huidige directieleden zijn tot de conclusie gekomen dat, als de huidige wet wordt goedgekeurd, zij hun ontslag moeten aanbieden.

02.153 De voorzitter: Het voordeel van een openbaar debat is dat ik een bijkomende uitleg hoor van de minister op basis van de teksten.

02.154 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kom thans bij amendement nr. 14. Daarin stellen wij dat de verdeling van de mandaten van de raad van bestuur kan gebeuren op basis van de vertegenwoordiging in dit land, met name 60% Nederlandstaligen en 40% Franstaligen. Ik denk dat niemand daartegen bezwaar kan hebben. Dit is gewoon een weerspiegeling van de realiteit en van de taalverhoudingen in dit land.

Ik kom nu bij het amendement nr. 35. De heer Letermé heeft er reeds over gesproken en heeft het aangehaald als een voorbeeld van pesterijen, het spelen op de man. Waarom mag de bestuurder van de NMBS geen bijkomende emolumenten ontvangen voor bepaalde functies die hij uitoefent? Dat mag niet voor deze persoon. De heer Rombouts mag dat, de grote baas van Belgacom mag dat ook, maar de betrokken persoon mag dat niet omdat men, op het ogenblik dat de tekst werd geschreven, ervan uitging dat dit de heer Schouppe was. Het zal wellicht iemand anders worden want de heer Coveliers heeft gezegd dat hij moest verdwijnen.

02.154 Jos Ansoms (CD&V): Les membres de la direction ont abouti aux mêmes conclusions que moi.

L'amendement n° 14 tend à appliquer la clé de répartition 60/40 pour la répartition des mandats au sein du conseil d'administration.

L'amendement n° 35 tend à éliminer la discrimination dont est victime l'administrateur délégué de la SNCB. Si on refuse de lui octroyer des émoluments supplémentaires, cela doit également valoir pour les administrateurs délégués des autres entreprises publiques.

Dit is een illustratie van de kortzichtigheid waarmee deze tekst werd opgesteld. Als men de wet op de overheidsbedrijven wil wijzigen, dan moet men niet in dergelijke kinderachtigheden vervallen. Als men het echter wil, voor mij niet gelaten, maar dan moet men dit echter ook toepassen voor de grote baas van De Post. Ik zal er dan geen enkel probleem mee hebben.

02.155 Isabelle Durant, ministre: Ce texte de loi concerne la SNCB. Cette remarque vaut pour d'autres émises par certains collègues aujourd'hui au sujet de la transparence des rémunérations pour tous, etc., et il nous semble que la rémunération est correcte. Elle ne vise ni M. Schouppe ni personne d'autre mais elle détermine ce qui, à la SNCB, constitue la rémunération principale. S'il y d'autres choses à remettre en question, elles doivent l'être dans le cadre des autres entreprises publiques autonomes. Le point visé ne s'applique qu'à la SNCB. Je ne vois pas comment il serait possible de l'étendre à d'autres entreprises.

02.156 Le président: Tous les amendements à l'article 9 que j'avais cités ont été traités. Nous réservons l'article 9 et les amendements. A l'article 10, pas d'amendements et pas d'observations de ma part, adopté.

Dan is er het amendement van collega's Leterme en Ansoms die een artikel 10bis (nieuw) wensen in te voegen. Het gaat om amendement nummer 37.

02.157 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het over artikel 10 gaat over het automatisch verval van de mandaten binnen de dertig dagen. Er is een hele discussie ontstaan rond de brief van mevrouw Durant aan de negen leden van de raad van bestuur van wie het mandaat per 30 oktober zal vervallen en van wie de plaatsen in de raad van bestuur moesten worden ingevuld door de betrokkenen of door nieuwe mensen.

Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u een brief hebt gestuurd naar deze negen personen. U zegt daarin dat u in het belang van de openbare dienstverlening, vanuit het oogpunt van de continuïteit van het openbare bedrijf en ter behartiging van de openbare dienstverlening hen opdraagt hun mandaat te blijven uitoefenen. Vrijdag vindt een raad van bestuur plaats, waarin men zich letterlijk zal buigen over de verliezen en de financiële situatie van ABX. Dit bedrijf valt duidelijk buiten het toepassingsgebied van de openbare dienstverlening.

Wat de negen leden van de raad van bestuur betreft, en in het bijzonder de directieleden, vraag ik u wat uw precieze houding en uw juridisch standpunt zijn tegenover de bewering dat de beperking tot de openbare dienstverlening het in de feiten onmogelijk maakt om juridisch tegenstelbaar aan derden te blijven functioneren bij de uitoefening van andere opdrachten, het helpen nemen van andere beslissingen die betrekking hebben op andere activiteiten dan diegene die vallen onder de noemer van openbare dienstverlening. Daarover bestaat een contentieux en er worden juridische acties aangekondigd. Het lijkt me belangrijk te weten wat uw bedoeling is.

Ik lees in het kort uw brief aan de leden van de raad van bestuur voor. Deze brief is gericht aan de heer Damart, voorzitter van de raad van

02.155 Minister Isabelle Durant: Wij bespreken een wetsontwerp over de NMBS. Ons inziens is de bezoldiging behoorlijk. Ik zie niet in hoe we die maatregel zouden kunnen uitbreiden tot andere bedrijven.

02.157 Yves Leterme (CD&V): L'article 10 a trait à l'arrivée à échéance automatique des mandats au conseil d'administration. La lettre de la ministre Durant aux neuf administrateurs dont le mandat est arrivé à échéance le 13 octobre a suscité une vive controverse. Dans ce courrier, la ministre leur a demandé de continuer à remplir leur mandat pour ne pas nuire au bon fonctionnement du service public, et cela en attendant la nomination des nouveaux mandataires. Le conseil pourra-t-il prendre des décisions juridiquement opposables dans d'autres domaines que celui du service public? (*M. Leterme donne lecture de la lettre en français*) La ministre se réfère à la jurisprudence de la Cour de cassation concernant la continuité du service public. Quelle est, selon Mme Durant, la portée de la compétence des administrateurs dont le mandat est arrivé à échéance le 13 octobre, par exemple en matière de transport de marchandises ou de transport

bestuur en geen CD&V'er.

international de voyageurs,
secteurs ne relevant pas du
service public?

Vous dites: "Monsieur le président, vous n'êtes pas sans savoir que le gouvernement procède à une révision fondamentale de la loi du 21 mars 1991".

Dat zal wel zo zijn. De heer Damart zal dat ongetwijfeld wel weten.

"(...) Or, les mandats de la moitié des administrateurs de la SNCB, 9 sur 18, dont les deux administrateurs représentant les syndicats, viennent à échéance le 13 octobre 2001 prochain. A cet égard, le gouvernement souhaite procéder aux nominations des nouveaux membres du conseil d'administration sous l'empire de la nouvelle loi, compte tenu entre autres de l'avancée de la procédure parlementaire." Dit laatste zal ironisch bedoeld zijn: de brief dateert van 5 oktober 2001. "Il convient dès lors d'aménager une situation transitoire pendant la période qui sépare la fin effective des mandats de certains administrateurs de l'entrée en vigueur de la loi qui, en tout état de cause, ne pourra intervenir avant le 10 novembre prochain".

Er is dus optimisme bij de minister. 5 oktober 2001. 10 november aanstaande gaat de brief verder:

"Le gouvernement considère que le principe de continuité du service public implique que les personnes investies d'un mandat ont le droit, mais aussi l'obligation de continuer à siéger après l'échéance de celui-ci, aussi longtemps que leurs successeurs n'ont pas été désignés".

U verwijst dus naar rechtspraak van onder meer het Hof van Cassatie die deze these onderbouwt met betrekking tot de continuïteit van de openbare dienst. U gaat dan verder:

"Le fait que la SNCB est une personne de droit public, investie de missions de service public, autorise l'application de ce principe de continuité du service public. Le gouvernement est donc en droit de demander aux administrateurs sortant de continuer à assumer leur fonction jusqu'à la désignation de leurs successeurs. Je vous saurais gré de porter à la connaissance de l'ensemble des membres du conseil la position du gouvernement", etc.

Wat dat laatste betreft, dat is ook gebeurd. U mikt met deze brief op het continuïteitsprincipe met betrekking tot de openbare dienst. U verwijst terzake terecht naar de rechtspraak van het Hof van Cassatie. Met betrekking tot de besluitvorming waartoe deze leden van de raad van bestuur in het algemeen en de directieleden in het bijzonder geroepen zijn in verband met activiteiten van het spoorbedrijf die niet behoren tot de openbare dienst – ik noem het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer – is de vraag hoe u de bevoegdheid ziet, tot en met de aan derden tegenstelbare bevoegdheid, van de mensen wier mandaat op basis van de vigerende wetgeving op 13 oktober 2001 vervallen is. Dit is geen theoretische bespiegeling. Vrijdag vergadert de raad van bestuur en er staat een dossier aan de agenda waarop u zelf al de aandacht hebt gevestigd.

02.158 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, j'ai effectivement adressé ce courrier à M. Damart. Je l'ai d'ailleurs adressé ensuite de manière individuelle à chaque administrateur, à leur demande. Ils souhaitent en effet recevoir ce courrier en direct. J'ai donc effectivement argué de la continuité des services publics mais je voudrais préciser que cette continuité vaut aussi en droit commercial car elle découle de la théorie du mandat. C'est d'ailleurs le cas dans de nombreuses entreprises où les AG ne se sont pas prononcées dans les temps. Une action juridique est, par ailleurs, en cours. Nous verrons comment elle sera tranchée. Elle n'a en effet pas encore été délibérée.

Je maintiens que mon argumentation vaut à la fois pour la continuité du service public et donc des missions de service public mais cela vaut aussi en droit commercial puisque cela découle de la théorie du mandat.

02.159 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de mandaattheorie in het vennootschapsrecht is gebaseerd op heel andere omstandigheden en heel andere casussen dan wel de zeer uitdrukkelijke wil van de mandaatgever, in casu de hoofdaandeelhouder van het betrokken bedrijf, om een einde te stellen aan de mandaten van de betrokkenen. Voor de hoofdaandeelhouder is dit zelfs onrechtstreeks geregeld via de vigerende wetgeving. Mijnheer de voorzitter, om u te parafraseren zou ik met een De-Crooise zeggen "qui vivra, verra".

02.160 De voorzitter: Wait and see. Artikel 10 is besproken. De stemming over amendement nummer 37 wordt aangehouden. Op het artikel 11 werden geen amendementen ingediend. Het artikel is aangenomen. Op artikel 12 werd een amendement nummer 312 ingediend door de heren Langendries en Smets en een amendement nummer 305 van de heren Leterme en Ansoms. De heer Ansoms heeft het woord.

02.161 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb dit eenvoudige amendement ingediend op vraag van de heer Eerdeken. Het amendement luidt als volgt: "Deze wet treedt in werking de dag nadat het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het meerjarige investeringsplan 2001-2012 van de NMBS in alle bevoegde parlementen werd aangenomen". Dat is exact hetzelfde als wat de heer Eerdeken hier reeds herhaaldelijk heeft gevraagd. Hij is eerder moeten vertrekken en heeft mij gevraagd dit amendement te verdedigen.

02.162 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, j'ai une objection de nature légistique car on ne fait pas dépendre la mise en œuvre ou l'entrée en vigueur d'un acte qui dépend d'un pouvoir, d'un autre pouvoir. J'insiste. Je parle d'un point de vue légistique et non politique! Et comme moi, le président tient à ce que les textes soient rédigés de la meilleure façon possible.

02.163 Le président: L'espoir fait vivre!

02.158 Minister Isabelle Durant: Ik heb de heer Damar inderdaad een brief gestuurd, net als de overige bestuurders die daarom hebben gevraagd trouwens. Daarin heb ik het argument van de continuïteit van de openbare dienstverlening aangevoerd, mij daarbij beroepend op de jurisprudentie van het Hof van Cassatie. Volgens de theorie van het mandaat geldt die continuïteit ook voor het handelsrecht en de privé-bedrijven.

02.159 Yves Leterme (CD&V): Pour ce qui est de mettre fin à un mandat, la théorie du mandat se fonde sur des éléments autres que la seule volonté de l'actionnaire principal.

02.161 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 305 à l'article 12 a été déposé à la demande de M. Eerdeken. Il tend à subordonner l'entrée en vigueur de la loi à l'adoption, par tous les autres parlements, de l'accord de coopération.

02.162 Minister Isabelle Durant: Ik dank u dat u de gedachtegang van de heer Eerdeken in amendementen heeft willen gieten.

Ik heb evenwel een wetgevingstechnisch bezwaar: wij staan er namelijk op dat onze teksten zo "goed" mogelijk opgesteld zijn.

02.164 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je ne voudrais pas causer de chagrin à M. Ansoms, mais comme la proposition est pratiquement identique du côté PSC, ce qui prouve l'unité de la famille sociale-chrétienne et nous crée des difficultés, je me rallie à l'argumentation de Mme la ministre!

02.164 Jean Depreter (PS): Vanuit de PSC komt een voorstel met dezelfde teneur, wat de verwarring alleen maar groter maakt, maar ik sluit mij aan bij de argumentatie van de minister.

02.165 Le président: Vous avez le mot de la fin!

*De stemming over de amendementen en artikelen 3, 6, 7, 8, 9 en 12 wordt aangehouden.
Le vote sur les amendements et les articles 3, 6, 7, 8, 9 et 12 est réservé.*

*De artikelen 1, 2, 4, 5, 10 en 11 worden artikel per artikel aangenomen.
Les articles 1, 2, 4, 5, 10 et 11 sont adoptés article par article.*

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.
La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

Chers collègues, nous sommes arrivés au terme de nos travaux en ce qui concerne le présent projet.

La séance est levée.
De vergadering is gesloten.

*La séance est levée à 00.25 heures. Prochaine séance jeudi 25 octobre 2001 à 14.15 heures.
De vergadering wordt gesloten om 00.25 uur. Volgende vergadering donderdag 25 oktober 2001 om 14.15 uur.*