

BELGISCHE **K**AMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE **B**ELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE PLENAIRE VERGADERING
VAN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE
DU

22-12-1999
voormiddag

22-12-1999
matin

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes conférés pour l'Organisation de lutttes originales</i>
CVP	:	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement du citoyens pour le changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie & ID21</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/00	:	<i>Documents parlementaires de la 50e législature, suivi du n° et dy n° consécutif</i>
QRVA	:	<i>Question et Réponses écrites</i>
HA	:	<i>Annales (Compte Rendu intégral)</i>
CRA	:	<i>Compte Rendu Analytique</i>
PLEN	:	<i>Séance plénière</i>
COM	:	<i>Réunion de commission</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/00	:	<i>Parlementaire documenten van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer</i>
QRVA	:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
HA	:	<i>Handelingen (Beknopt Verslag)</i>
BV	:	<i>Beknopt Verslag</i>
PLEN	:	<i>Plenum vergadering</i>
COM	:	<i>Commissievergadering</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation, 1008 Bruxelles
Fax : 02/549 82 60
Tél. : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Officiële publicaties, van de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein, 1008 Brussel
Fax : 02/549 81 60
Tel. : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Inhoud**Woensdag 22 december 1999, 10.00 uur
PLEN 029**

BERICHTEN VAN VERHINDERING	5
BEGROTINGEN (VOORTZETTING)	5
Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2000 (197/1 tot 6 en 199/1)	
Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2000 (198/1 tot 28)	5
hervatting van de algemene bespreking	5
<i>Spreekers</i> : Simonne Creyf, Jean-Pierre Grafé, Pierre Lano, Mirella Minne, Jacques Chabot, Frieda Brepoels, Richard Fournaux, Jos Ansoms, Jean Depraeter, Bart Somers, Jozef Van Eetvelt, Anne Barzin, Jan Mortelmans, Trees Pieters, Lode Vanoost	
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	30
BEGROTINGEN (VOORTZETTING)	30
<i>Spreekers</i> : Daan Schalck, Jozef Van Eetvelt, Muriel Gerkens, Leen Laenens, André Smets, Jaak Gabriels , minister van Landbouw en Middenstand, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Rudy Demotte , minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, Olivier Deleuze , staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling	
BIJLAGE	39
INTERN BESLUIT	39
INTERPELLATIEVERZOEK	39
INGEKOMEN	39
MEDEDELINGEN	40
REGERING	40
ALGEMENE UITGAVENBEGROTING 1999	40

Sommaire**Mercredi 22 décembre 1999, 10.00 heures
PLEN 029**

EXCUSES	5
BUDGETS (CONTINUATION)	5
Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2000 (197/1 à 6 et 199/1)	
Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2000 (198/1 à 28)	5
reprise de la discussion générale	5
<i>Orateurs</i> : Simonne Creyf, Jean-Pierre Grafé, Pierre Lano, Mirella Minne, Jacques Chabot, Frieda Brepoels, Richard Fournaux, Jos Ansoms, Jean Depraeter, Bart Somers, Jozef Van Eetvelt, Anne Barzin, Jan Mortelmans, Trees Pieters, Lode Vanoost	
ORDRE DES TRAVAUX	30
BUDGETS (CONTINUATION)	30
<i>Orateurs</i> : Daan Schalck, Jozef Van Eetvelt, Muriel Gerkens, Leen Laenens, André Smets, Jaak Gabriels , ministre de l'Agriculture et des Classes moyennes, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Rudy Demotte , ministre de l'Economie et de la Recherche scientifique, Olivier Deleuze , secrétaire à l'Energie et au Développement durable	
ANNEXE	39
DÉCISION INTERNE	39
DEMANDE D'INTERPELLATION	39
DEMANDE	39
COMMUNICATIONS	40
GOUVERNEMENT	40
BUDGET GENERAL DES DEPENSES 1999	40

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 22 DÉCEMBRE 1999

10.00 heures

PLENAIRE VERGADERING

van

WOENSDAG 22 DECEMBER 1999

10.00 uur

De vergadering wordt geopend om 10.01 uur door de heer **Herman De Croo**, Kamervoorzitter.

La séance est ouverte à 10.01 heures par M. **Herman De Croo**, président de la Chambre.

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 :

Olivier Deleuze.

De **voorzitter** : De vergadering is geopend.

La séance est ouverte.

Een intern besluit en mededelingen moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in de bijlage bij de handelingen van deze vergadering opgenomen worden.

Une décision interne et des communications doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe des annales de cette séance.

Berichten van verhindering**Excusés**

Raymond Langendries, wegens familieaangelegenheden / pour raisons familiales;

José Canon, Luc Sevenhans, John Spinnewyn, Jef Valkeniers, Geert Versnick, wegens ziekte / pour raison de santé.

Budgets (continuation)**Begrotingen (voortzetting)****Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2000 (197/1 à 6 et 199/1)****Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2000 (198/1 à 28)****Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2000 (197/1 tot 6 en 199/1)****Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2000 (198/1 tot 28)**

Nous reprenons la discussion générale.

Wij hervatten de algemene bespreking.

Nous aborderons les secteurs Affaires économiques, Classes moyennes et Agriculture et Communications et Infrastructure.

Wij vatten de bespreking aan van de sectoren Economische Zaken, Middenstand en Landbouw en Verkeer en Infrastructuur.

Chers collègues, je veillerai à ce que les temps de parole, qui ont été acceptés par les groupes, soient respectés. Je rappelle qu'il s'agit de 30 minutes pour les groupes de l'opposition et de 5 minutes pour ceux de la majorité.

J'ai reçu un courrier du vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale, M. Johan Vande Lanotte qui demande de bien vouloir l'excuser ce matin, parce qu'il doit assister à l'enterrement d'un membre de sa famille.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik zal het in mijn interventie vooral hebben over het energiebeleid en meer in het bijzonder over de liberalisering van de elektriciteits-

Simonne Creyf

markt. Hoewel ik daarop tijdens de begrotings-besprekingen in de commissie ook reeds uitvoerig ben ingegaan, is er nu een nieuw gegeven. Het Comité van wijzen, of de werkgroep van experts inzake de liberalisering van de elektriciteitssector, onder leiding van de heer De Keuleneer, heeft zopas haar verslag en aanbevelingen bekendgemaakt. Dit verslag gaat hoofdzakelijk over elektriciteit en niet over gas. Wij hebben er de regering nochtans vaak op gewezen dat in een vrijgemaakte markt voor elektriciteit, de vrijmaking van de gasmarkt essentieel is voor het welslagen van het gehele proces van marktopenstelling. Wij hebben altijd gepleit voor een parallelle behandeling van beide energiesectoren. Dat is evenwel niet terug te vinden in de verslagen van de werkgroep.

De werkgroep beweert de best mogelijke compromissen voor te stellen. De vraag is of deze aanbevelingen van deskundigen niet met een grove korrel zout moeten worden gelezen en of zij niet te zeer op maat zijn gesneden. Dat is mijns inziens bijvoorbeeld het geval wanneer de experts voorstellen het controlecomité voor de elektriciteit en het gas onder bepaalde voorwaarden af te schaffen en om de werkingsregels van de CREG, die nog niet eens goed is opgericht, reeds onmiddellijk te laten veranderen. Beide suggesties wijken trouwens af van de bepalingen van de wet van 29 april 1999.

Volgens deskundigen is een prijsdaling van 15 tot 20% of een toename van de koopkracht met 3 000 tot 5 000 frank per gezin mogelijk, doordat onze dure kerncentrales afgeschreven zijn. Omgekeerd voorziet de beleidsnota van de staatssecretaris voor Energie, net zoals het regeerakkoord trouwens, in het deactiveren van de kerncentrales zodra ze hun veertigste levensjaar hebben bereikt, wat zo ergens tussen 2010 en 2020 is gesitueerd. Die centrales kunnen evenwel een levensduur hebben van 55, zelfs 60 jaar. In de plaats dat de afgeschreven kerncentrales tot prijsdalingen zullen leiden, zal de vervroegde sluiting leiden tot tariefverhogingen. De staatssecretaris, noch het verslag geven een precies antwoord op onze vraag naar de totale kosten van deze vervroegde stillegging die, naar wordt beweerd - en daarvoor baseert men zich op hetgeen in Duitsland gebeurt - honderden miljarden franken zou kunnen kosten. Een eveneens belangrijke vraag die niet wordt beantwoord betreft de milieukosten van deze deactivering. Bij een gelijke energieproductie heeft de stillegging van de kerncentrales tot gevolg dat de uitstoot van broeikasgassen sterk gaat toenemen. Hoe kunnen in die omstandigheden de doelstellingen van het verdrag van Kyoto over de beperking van de broeikasgassen worden bereikt? De uitstoot van deze gassen in België ligt op dit ogenblik reeds meer dan 20% boven de doelstellingen.

De werkgroep pleit voor de doeltreffende werking van de controleorganen die belast zijn met de nucleaire veiligheid. En daarmee ben ik het uiteraard eens. Nochtans hebben wij al verscheidene keren onderdorstreep dat het Federaal Agentschap voor nucleaire controle, bij gebrek aan bevoegdheden en personeel, weinig kon vervullen van de taken opgenomen in de wet van 15 april 1994.

En dan is er nog Telerad, het peperdure netwerk van snuffelpalen dat naar verluidt niet eens bestand zou zijn tegen de problemen van het jaar 2000.

Ik hoop dat sommige excellenties van de huidige regering die de normale werking van het FANC voortdurend hebben geboycot, nooit ter verantwoording zullen worden geroepen omwille van een ongeval. Immers, dat zou betekenen dat zich een ernstig probleem heeft voorgedaan met alle gevolgen van dien voor de getroffen werknemers en voor de bevolking.

De aangekondigde versnelling van de liberalisering van de markt is volgens mij een natte voetzoeker geworden. De gestelde verwachtingen in Vlaanderen dat meer dan 60% van het totaal energieverbruik in België vertegenwoordigt, worden niet ingelost door de voorstellen van deze werkgroep die blijkbaar weinig kaas heeft gegeten van marktwerking en van marktdynamisme. Ik heb zelfs de indruk dat de werkgroep niet goed weet wat zij aan het liberaliseren is.

Mijn schriftelijke vraag hoeveel KMO's en huisgezinnen in aanmerking zouden komen voor de vrije markt bij verschillende openingsdrempels, werd nog steeds niet beantwoord. Alle verbruikers van minder dan 1 gigawatt/uur per locatie moeten tot het jaar 2006 wachten alvorens vrij elektriciteit te kunnen aankopen. De tweehonderdduizend KMO's en ondernemingen in Vlaanderen zullen tot na 2003 geduld moeten hebben alvorens hun elektriciteitsleverancier vrij te kunnen kiezen en van prijsdalingen te kunnen genieten.

Spraken de experts van de werkgroep werkelijk niet met de VLD, mijnheer Lano?

Vergeleken met Scandinavië, Nederland en Duitsland, waar de volledige vrijmaking van de markt snel van start gaat, zullen de burgers en de bedrijven in ons land nog jaren onder een zwaar concurrentieel nadeel gebukt gaan.

Minister Stevaert van de Vlaamse regering, wil een symbolisch jaarlijks bedrag van 500 frank uitdelen via een gift van 100 kilowatt/uur, zonder onderscheid van verbruiksniveau of inkomen, wat slechts voor een kleine minderheid van de verbruikers wat soelaas kan brengen.

Simonne Creyf

Wij zijn van oordeel dat via een betere marktwerking voor elk gezin een jaarlijkse tariefvermindering van 3 000 frank tot 6 000 frank kan worden gerealiseerd. De voorbeelden van Nederland en Duitsland bewijzen dat dit morgen al mogelijk is.

De werkgroep stelt voor dat de gemeenten tientallen miljarden zouden blokkeren in de transmissienetten en de distributienetten, waardoor zij een beperkt en in de tijd dalend huurgeld zouden ontvangen. De intercommunales zouden de mogelijkheid krijgen op te treden in de concurrentiesfeer van vennootschappen van aankoop en verkoop. Of deze activiteiten de gemeenten voldoende inkomsten zullen bezorgen, is niet zeker en valt zelfs te betwijfelen. De opbrengsten die worden verwacht via dergelijke nieuwe structuren kunnen niet meer worden vergeleken met de materiële vergoedingen op geïnvesteerd kapitaal die de gemeenten thans ontvangen en die in totaal 11 miljard frank per jaar bedragen. In de commerciële sfeer ligt de risicograad uiteraard zeer hoog. En zoals in Nederland wordt vastgesteld, verkiezen de gemeenten hun aandelen in nutsbedrijven te verkopen.

Het De Keuleneer-verslag bevat geen voorstellen om de inkomsten van 21,2 miljard frank die de gemeenten in 1998 als immaterieel dividend hebben ontvangen op de ene of andere wijze te waarborgen. De federale werkgroep stelt wel heffingen voor op al de elektriciteitsverbruikers en op de tarieven van het transmissie- en distributienet voor de financiering van een reeks groene en sociale fondsen van de Gewesten. Speculeert de federale werkgroep op een verhoging van de gemeentelijke opcentiemen of op een andere gemeentelijke belasting als alternatief financieringsmiddel? De groene certificaten hebben duidelijk de bovenhand op de blauwe.

Naast het bestaande controlecomité voor elektriciteit en gas worden zes federale regulatoren van het CREG aangesteld. Bovendien krijgt elk gewest eveneens regulatoren die over een zeer uitgebreide staf van deskundigen zullen beschikken. Tussen al de regulatoren worden formele overlegplatforms opgelegd.

Alhoewel de experts niet vergoed worden als internationale consultants, ontvangen ze naar Belgische normen zeer hoge wedden. De begroting van het Vlaamse Gewest maakt voor de werking van de regulator met 1 voorzitter, 2 beheerders en 7 medewerkers, 50 miljoen frank vrij. Met dit bedrag had minister Stevaert nog eens 100 000 mensen met 500 frank plezier kunnen doen. In het Belgisch Staatsblad van 18 december 1999 staat de vergoedingsregeling van de CREG-leden afgedrukt.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel honderden miljoenen zal de regulering in België kosten? Wanneer zullen de regulatoren operationeel zijn? De werkgroep-De Keuleneer vindt deze vragen niet relevant en beveelt reeds onmiddellijk de oprichting van een regularisatieinstantie op Europees niveau aan. Dit is niet gratis, zoals men weet.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, hoe kan deze regering voorkomen dat de reguleringskosten uit de pan swingen en dat de voordelen van meer liberalisering worden tenietgedaan door een administratieve reguleringsrompslomp zodat het de burger uiteindelijk meer gaat kosten?

De **voorzitter**: Collega's, minister Vande Lanotte heeft zich verontschuldigd.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, comme l'a rappelé Mme la ministre des Transports en commission de l'Infrastructure, une note de politique générale ne présente qu'un caractère annuel, et ce bien entendu pour des motifs budgétaires. Mais permettez-moi de vous rappeler, madame la ministre, que ces notes révèlent aussi la tonalité de l'ensemble de l'activité ministérielle pendant toute la durée de la législature et que l'on peut s'y référer si l'on veut donner une vision prospective de sa politique.

A l'occasion de la présentation de votre budget, nous nous attendions à vous entendre prôner le changement, dans un esprit novateur, avec des lignes de forces nouvelles, imaginatives et prospectives. Ce sont des termes que vous et vos amis aimez bien prononcer. C'est ce que j'avais compris à la lecture de la presse du mois de septembre. En effet, en lisant vos déclarations dans les quotidiens, en vous entendant lors d'interviews télévisées, il nous apparaissait que vous adressiez des signes forts à l'intention des usagers des transports publics.

Nous lisons, par exemple, à l'époque, que la gratuité serait assurée pour les enfants de moins de 12 ans sur l'ensemble du réseau ferroviaire et ce, dès février 2000. Il serait même envisagé dans un second temps de proposer cette même mesure pour d'autres groupes cibles, comme les chômeurs et les minimexés. Je dois prévenir le citoyen: il n'a pour l'instant aucune garantie de cette réalisation, puisque vous n'avez nullement spécifié dans le budget de l'Etat la possibilité de réduction tarifaire à l'intention spécifique des enfants et que vous avez même refusé un amendement, qui prévoyait une simple réduction tarifaire sur le transport scolaire.

Votre budget prévoit l'affectation, d'une manière générale, d'un montant de 370 millions à la promotion de l'usage des transports publics, montant à répartir entre des réductions tarifaires, soit pour l'Euro 2000, soit pour une éventuelle compensation tarifaire en région bruxelloise, soit pour des diminutions de tarif pour raisons sociales.

Aussi, je vous avoue mon étonnement en constatant que vous ne prévoyez aucune répartition entre ces trois volets. De plus, vous ne qualifiez en aucune façon ce que vous entendez par réduction pour des raisons sociales.

Jean-Pierre Grafé

En commission, vous nous avez donné quelques timides précisions, mais celles-ci ne portaient pas sur la question de la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans, mais sur les deux autres motivations politiques, à savoir l'intégration tarifaire autour de Bruxelles et les réductions tarifaires dans le cadre de l'Euro 2000.

Sur ces deux points, vous avez fourni des chiffres plus précis : 50 millions pour l'intégration tarifaire autour de Bruxelles et 20 millions pour l'Euro 2000.

Quant à l'unique mesure tarifaire que vous nous aviez proposé au début de la législature, vous nous avouez n'en être qu'au stade du calcul de l'incidence budgétaire. L'affectation des 300 millions restants demeure pour l'instant une parfaite inconnue. C'est le silence radio.

Par la presse, nous avons également appris votre souhait de conférer un rôle plus actif au comité consultatif des usagers. Cette motivation se traduit budgétairement par l'octroi d'un subside de 500 000 francs. Cette décision est en soi encourageante pour les usagers, mais vous avez omis de dire qu'elle était déjà prévue lors de la précédente législature. La continuité doit, à un moment donné, être admise et loyalement reconnue, car elle n'a rien de déshonorant.

Enfin, il est un autre dossier sur lequel vous avez montré votre motivation en votre qualité de ministre Ecolo au début de votre mandat : celui de la réouverture des petites lignes et des petites gares désaffectées.

Nous avons donc été fortement surpris de ne pas lire une seule ligne à ce sujet dans votre note de politique générale. Le chapitre consacré à la politique au service de tous n'y fait aucune allusion. En commission, vous nous avez répondu que - je cite - : "On accordera une attention particulière au réseau L dans les trois régions du pays à l'occasion de la révision du contrat de gestion" et vous avez précisé "ce point ne devrait pas figurer au budget 2000". Je ne puis m'empêcher de vous faire remarquer que pour l'heure vous négociez la révision du deuxième contrat de gestion et que cette révision aura une incidence pour les seules années 2000-2001. Autrement dit, la question des petites lignes désaffectées aurait pour le moins dû figurer dans votre note de politique générale pour l'année budgétaire 2000.

Ici à nouveau, malgré la nouvelle politique annoncée, c'est le silence total dans le budget et dans la note d'orientation. Ce silence est-il volontaire ou non ? J'ai la faiblesse de croire qu'il l'est. Conformément aux propos tenus par le premier ministre, M. Verhofstadt, en octobre 1999, ce dernier s'est cantonné à de grands objectifs internationaux. Il faut, disait-il, privilégier la liaison Bruxelles-Luxembourg et les liaisons TGV frontière-frontière. La note de politique générale de la ministre des Transports reflète fidèlement les objectifs politiques du premier ministre. Elle s'y cantonne même.

La priorité grande vitesse, avez-vous déclaré, résulte d'une politique réaliste en vue d'achever ce qui est en cours et vise à assurer l'intermodalité indispensable à l'aéroport de Zaventem. C'est d'ailleurs ce que je plaçais sous la précédente législature. A ce moment-là, nous n'avions pas beaucoup d'échos favorables à ce sujet du côté d'Ecolo.

Mais je me réjouis de vos actes. En effet, avant-hier, votre première visite à Liège était consacrée aux grandes infrastructures, à la gare TGV et à la liaison autoroutière E25-E40 qui passe sous la gare. Vous vous êtes même félicitée de la grande intermodalité qui y était mise en place.

Nous devons donc aujourd'hui être heureux de ce que la ministre souhaite appliquer une politique réaliste en oubliant les procédures les plus diverses soutenues par ses amis écologistes pour empêcher la réalisation du TGV sur le territoire belge. Madame la ministre, vous rappelez-vous la position de vos amis lors de la campagne électorale concernant ces grandes infrastructures ?

Nous nous inquiétons toutefois de ce que le souci de proximité, pourtant si souvent exprimé lorsque vous étiez dans l'opposition, se traduise si faiblement dans vos intentions politiques d'aujourd'hui.

Entre les déclarations au public et celles inscrites dans votre budget, il existe des écueils importants sur lesquels nous voulions revenir afin de mettre en garde le citoyen.

Nous constatons une autre absence, et de taille, surtout pour un ministre issu du milieu écologiste. Qu'en est-il des mesures fiscales en faveur d'une mobilité durable ? Qu'en est-il de la déclaration de politique fédérale d'octobre 1999, pourtant annonciatrice à ce sujet ? En effet, on pouvait y lire : "Le gouvernement proposera un plan de mobilité globale qui intégrera l'ensemble du modèle de transport et pour lequel les leviers, tant fiscaux que structurels, seront prévus."

La ministre des Transports aurait pu laisser croire à des initiatives concrètes en matière fiscale, dès lors que l'introduction de sa note de politique générale pour l'année 2000 se voulait respectueuse des engagements pris par la Belgique lors des conférences sur le développement durable, organisées à Rio et à Kyoto.

Or ni votre note, ni celle du ministre des Finances ne font la moindre allusion aux incitants fiscaux, pas plus du reste qu'à la procédure qui sera ou devrait être engagée entre vos deux cabinets, entre vos deux administrations.

Force est donc de constater que le levier fiscal échappe absolument à la volonté du gouvernement actuel.

Par ailleurs, qu'en est-il de la taxe kilométrique prévue dans les accords gouvernementaux ? Faut-il en conclure qu'a surgi ici aussi, sur ce dossier, une divergence de

Jean-Pierre Grafé

vues entre la tendance Ecolo et celle libérale ? Faut-il comprendre, madame la ministre, que vous attendez l'étude programmée par l'Union européenne, relativement à cette même question, pour commencer à envisager la moindre initiative au niveau belge ?

Et le dernier élément de mon intervention portera sur la réalisation du RER. Les accords gouvernementaux de la mi-juillet stipulaient que ce beau projet, né des ambitions de notre ancien collègue et ami, Jean-Louis Thys, allaient "débuter"... A l'époque, ce terme de "débuter" m'avait beaucoup interpellé, dans la mesure où il donnait un signe très perceptible sur la rapidité avec laquelle il serait réalisé. Pourtant, aujourd'hui, je dois à nouveau vous avouer mon étonnement à la lecture de la note de politique générale que vous avez déposée : pour l'heure, le RER n'existe pas ! Il n'est qu'à l'état de projet; il n'a aucune personnalité juridique. En outre, il semble a priori qu'il ne rentre pas dans les intentions de Mme la ministre de lui donner cette année une structure juridique. Toutefois, je serais ravi si elle pouvait me contredire dans sa réponse. Pourriez-vous nous donner de plus amples précisions concernant le développement juridique d'ici l'élaboration du prochain plan décennal des investissements de la SNCB ?

Du reste, vous avez déclaré que ce vide juridique n'empêche pas le gouvernement d'affecter huit milliards six cent millions de francs dans le cadre de la société fédérale d'investissements. Huit milliards six cent millions pour la réalisation du RER donc... Huit milliards six cent millions que le ministre dit vouloir affecter exclusivement à l'achat de matériel roulant approprié. Permettez-moi dès lors de vous demander si vous ne seriez pas là en train de mettre la charrue avant les boeufs, vu que la société RER n'est pas encore définie et que le réseau n'est pas encore clairement délimité sur le plan des infrastructures ? Pour moi, agir de la sorte équivaut exactement au fait d'acheter une belle voiture avant même de construire la route qu'elle doit emprunter, laquelle voiture sera d'ailleurs peut-être complètement démodée lorsque vous aurez réalisé cette autoroute.

Voilà ainsi exposées quelques-unes de mes réflexions à l'encontre de la note de politique générale. Il est clair que d'autres éléments auraient pu être intégrés dans mon intervention. Rassurez-vous, nous y reviendrons dans le cadre de la discussion générale et d'autres de mes collègues du PSC et moi-même, nous ne manquerons pas de vous rappeler régulièrement, aussi souvent que le besoin s'en fera ressentir, non seulement durant cette année budgétaire, mais aussi - je le crains - au cours de toute la législature, de vous rappeler les engagements que vous avez pris et que vous n'avez pas tenus, les

réalisations que vous nous aviez annoncées et qui tardent à venir. Néanmoins, j'espère quand même pouvoir de temps à autre monter à cette tribune pour vous féliciter des réalisations que nous attendons aujourd'hui en vain.

Le président : Je rappelle à chacun notre convention de ce matin. Je ferai strictement respecter le temps de parole. Certains groupes ont quatre orateurs inscrits pour un total de vingt minutes. M. Grafé a eu la gentillesse de se limiter à seize minutes, ce qui laisse un temps de parole de quatorze minutes pour le groupe PSC, quel que soit le nombre d'orateurs.

Je veux donner l'exemple à nos collègues et aux ministres qui interviendront cet après-midi dans le cadre d'un autre débat. L'auto-discipline est une très bonne règle.

De heer Pierre Lano (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ministers, de VLD-fractie stelt met genoegen vast dat deze regering niet bij de pakken blijft zitten. De gunstige economische conjunctuur laat toe de vereiste structurele maatregelen te nemen om onze economie aan te zwengelen en het concurrentievermogen van het bedrijfsleven te verbeteren. De fiscale maatregelen zijn indrukwekkend. Er is een sterk signaal gegeven met een gestadige daling van de fiscale en parafiscale druk, een volledige herindexering van de belastingschaal, een geleidelijke afschaffing van de aanvullende crisisbelasting, een verlaging van het BTW-tarief voor arbeidsintensieve diensten, de verbetering inzake de aftrekbare kosten voor kinderopvang en de verlaging van de arbeidslasten. We worden nochtans op middellange termijn geconfronteerd met het probleem van de terugbetaling van de Maribel-bis en -ter. De grootste uitdaging is de verdere versteviging van het concurrentievermogen van deze ondernemingen. Naast fiscale maatregelen voorziet de minister van Economie in zijn beleidsbrief in specifieke maatregelen op het vlak van de kwaliteit van de producten, de industriële eigendom en kennismarketing, modernisme en de vereenvoudiging van de administratieve verplichtingen. Ik wil hier ook nog wijzen op de problematiek van de handelsvestigingen in het algemeen en de werking van het sociaal-economisch comité voor de distributie in het bijzonder. De reglementering inzake handelsvestigingen is zeker aan modernisering en aanpassing toe. Ik zal dienaangaande een wetsvoorstel indienen zodat beroep kan worden aangetekend, bijvoorbeeld tegen het sociaal-economisch comité.

Een ander thema dat aan de orde is, is de koopjes-reglementering. Ook hier is een en ander in beweging. Er zijn nogal wat klachten over de sperperiodes, in het bijzonder bij de kleine winkeliers.

Een andere belangrijke uitdaging is de informatiemaatschappij en de ontwikkeling van de elektronische handel. Het internet is in een eerste fase getreden en

Pierre Lano

geactualiseerd en zal een fundamentele bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de handel via elektronische weg. Deze evolutie is bijna onvermijdelijk en zal belangrijke consequenties hebben voor zowel bedrijven als consumenten. In een stad als New York bijvoorbeeld zijn er bedrijven waar via het internet bestellingen kunnen worden geplaatst die binnen het uur worden geleverd. De opslagkosten voor bedrijven die dit soort van service leveren, liggen lager dan de huur die een bedrijf als Blockbuster betaalt in een winkelstraat.

Wat het bedrijfsleven betreft, is het duidelijk dat de nieuwe technologieën een belangrijke bijdrage kunnen leveren op het vlak van efficiëntie en doeltreffendheid. De taak van de overheid kan zich hier beperken tot het scheppen van een kader en het waarborgen van de veiligheid van het elektronisch handelsverkeer via elektronische handtekeningen.

Anders is het gesteld met de consument. Dit blijkt uit de trage ontwikkeling van de zogenaamde business to consumer-markt. De overheid moet optreden als hoeder van de belangen van de consument. Hierbij moet men uitgaan van het postulaat dat de ontwikkeling van de elektronische handel, het internet, enzovoort, veel gunstige gevolgen voor de consument zal hebben, meer dan hij vandaag kan vermoeden. Het beleid moet ervoor zorgen dat het internet en andere informatie-technologieën het de consument werkelijk gemakkelijker maken om tegen de voordeligste voorwaarden aankopen te doen. De minister heeft in zijn beleidsbrief terecht vastgesteld dat men naar internationale afspraken moet streven. E-commerce en internet zijn per definitie grensoverschrijdend. Internationale regels moeten scheefftrekkingen voorkomen. Niettegenstaande België een klein land is, hoop ik dat wij sommige goede initiatieven kunnen nemen. Tot zover de economische benadering.

Nu volgt een bespreking van de begroting Landbouw. De regering is natuurlijk in moeilijke omstandigheden gestart, denk maar aan de dioxinecrisis. Ik kan aannemen dat deze begroting een overgangsbegroting is. De dioxinecrisis zal voor de landbouw uiteraard gevolgen hebben in het jaar 2000, omwille van de uitbetaling van de vergoedingen. De huidige regering is er volgens mij toch in geslaagd om de crisis op korte termijn te bedwingen en de dioxinewet te laten goedkeuren. Ik betwijfel de ambities van de minister niet om zo snel mogelijk uitbetalingen uit te voeren. Ik heb gehoord dat een zestigtal personen zich daarmee zullen bezighouden. De snelheid van de uitvoering zal uiteraard gecombineerd moeten worden met de efficiëntie van de controle, wat op zich een enorme uitdaging is. Het gaat immers over 30 miljard frank.

Het is een goede zaak dat de minister zijn beleid organiseert rond het bestaande landbouwmodel, gekarakteriseerd door familiale ondernemingen met persoonlijke

verantwoordelijkheden. Het is duidelijk dat ook de komende jaren de multifunctionaliteit van de landbouw verder ondersteund moet worden, een ondersteuning waarin duurzame landbouw een belangrijke rol zal spelen. Zowel hier als in andere sectoren is overleg met alle betrokkenen belangrijk om een efficiënt en toekomstgericht beleid uit te stippelen.

Mijnheer de minister, men moet doorgaan met het nastreven van een kwaliteitsvolle landbouw. Nu meer dan ooit, na de ervaringen in de dioxinecrisis. Deze kwaliteitsnormen gelden uiteraard ook voor de plantaardige sector.

Alhoewel alle aandacht begrijpelijkwijze naar volksgezondheid gaat, wil ik toch onderstrepen dat een sterk departement van middenstand en landbouw noodzakelijk blijft om de landbouw te kunnen ondersteunen.

Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, zeggen dat de KMO's het hart en de longen van de Belgische economie vormen, is nog steeds een open deur intrappen. Ik wil uiteraard geen afbreuk doen aan de verdiensten van de grote ondernemingen. Beide zijn nodig in een sterke economie. Men moet stoppen met zoeken naar kunstmatige grendels tussen de KMO's en de grote ondernemingen. "Small is beautiful", maar groeien is ook mooi. Ik kom uit een streek waar alle multinationals begonnen zijn als KMO's. Denken we maar aan Bekaert, Barco, Vandemoortele of Lernout & Hauspie. Transitnationale ondernemingen zijn de beste vorm van verankering in Vlaanderen. Sommige van deze ondernemingen blijven verankerd. Het is de verdienste van deze regering dat ze een algemene visie op ondernemerschap poogt te ontwikkelen. KMO's zijn het begin daarvan. Het ontbreekt ons land enerzijds, aan voldoende starters en anderzijds, aan voldoende doorgroeiers. Een ondernemingsvriendelijk klimaat en een daarop gericht beheer zijn het beste antwoord op deze twee vaststellingen.

Ik kom nu tot enkele concrete maatregelen waarvoor onze fractie zeer te vinden is. In de eerste plaats willen wij het sociaal statuut van de zelfstandigen verbeteren. Dat is niet alleen voor de VLD, maar voor alle zelfstandigen een belangrijk punt. Er zijn verbeteringen nodig op het vlak van het statuut van de meewerkende echtgenoot, op het vlak van de pensioenen en van de ziekte- en invaliditeitsuitkering. De verhoging van de minimumpensioenen is een eerste concrete maatregel.

Ten tweede is er de administratieve vereenvoudiging en de deregulering. De administratiekosten zijn bijzonder hoog en worden op 200 miljard frank geschat. Ze zijn eigenlijk een tweede vorm van belasting voor de ondernemingen en ook voor de burgers. Naarmate de ondernemingen kleiner worden, stijgen deze kosten. Vooral de KMO's kunnen voordelen halen uit een beperking van de administratieve lasten.

Pierre Lano

Ten derde vraagt onze partij ook meer eenvoudige wetten en regels. We kunnen de burgers toch niet meer lastig vallen met nutteloze en voorbijgestreefde reglementen. Voorbeelden daarvan zijn de rommelkaart, de openingsuren van winkels en de vestigingswet.

Ten vierde mogen we best een progressieve overheid zijn. Daarom moet er snel werk gemaakt worden van het elektronisch eenloketsysteem.

Het laatste punt betreft het voorstel van de werknemersparticipatie. Het regeringsakkoord is hierover duidelijk. Ook de steun van oud-premier Dehaene kan ik ten zeerste appreciëren. Werknemers moeten collectief kunnen participeren in het bedrijf waarin ze werken. Dit moet een soepel systeem zijn dat ook in de KMO's toepasbaar is.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer de staatssecretaris, ik wil nog even spreken over energie. In de vorige legislatuur was ik voorzitter van de commissie voor het Bedrijfsleven ter vervanging van mijnheer Ansoms. Ik ken dus de problematiek. De liberalisering van de elektriciteitsmarkt, aanbevolen door een groep deskundigen, komt in een verdere stroomversnelling. De wet dateert van april, mevrouw Creyf, en we zijn terecht in een stroomversnelling geraakt.

De VLD hoopt dat deze liberalisering versneld zal worden doorgevoerd. Het was altijd al een van onze uitgangspunten. Mevrouw Creyf, u hoort het misschien niet graag, maar buiten uzelf waren de enigen die zich op een zachte manier hebben ingezet voor een grotere liberalisering dan voorzien in de vorige legislatuur de heer Van Dienderen, aan wie ik hiermee hommage wens te brengen, en ikzelf.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, voor de historische juistheid van de feiten verzoek ik de heer Lano de verslagen van de commissie van de vorige vier jaar nog eens door te nemen. U zult vaststellen dat wij altijd hebben gepleit voor een versnelde uitvoering van de liberalisering.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Mevrouw Creyf, ik wens op deze discussie niet verder in te gaan. Wat u zegt is misschien juist, maar wat ik zeg is nog juister.

De problematiek is complex. Het zou mooi zijn voor de staatssecretaris dat gedurende deze legislatuur alle consumenten, zowel industriële als particulieren, prijsdalingen mogen ervaren, in die mate dat de tarieven zowel voor de industriële klanten als voor de consumenten minstens op het niveau van onze buurlanden komen te liggen.

Le **président** : Chers collègues, je rappelle une fois de plus, si nécessaire, que les groupes de la majorité ont chacun un temps de parole de vingt minutes.

Mme **Mirella Minne** (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, madame la ministre, messieurs les ministres, chers collègues, c'est avec plaisir que je vais vous exposer nos idées au sujet du budget du transport ferroviaire. Mon collègue Vanoost nous parlera des autres volets tout à l'heure. Nous approuverons ce budget pour les raisons qui suivent.

Si le transport ferroviaire doit être dynamisé, qu'il le soit d'abord au niveau de l'amélioration des transports des voyageurs. Que ces voyageurs soient consultés est une bonne chose et je remercie Mme la ministre d'en faire mention dans l'avenant au contrat de gestion. Mais que leur avis soit pris en compte en serait une meilleure. En effet, cela ne servirait à rien, et coûterait certainement très cher en étude, si l'on n'en tirait aucune leçon positive.

Les voyageurs sont les premières personnes impliquées. Ce sont eux qui passent des heures debout dans les trains, qui n'ont pas assez de voitures ou qui ne sont pas chauffés. Ce sont eux qui attendent dans le froid sur les quais. J'en sais quelque chose car je prends le train plusieurs fois par semaine !

Que certaines catégories de voyageurs pourront bénéficier de nouvelles réductions tarifaires est une bonne chose. Cela permettra aux familles de pouvoir voyager, de donner aux écoles et aux mouvements de jeunesse la possibilité de visiter notre pays, sans que le prix élevé des billets de chemin de fer soit un frein à leurs activités.

Que les personnes à revenu modeste puissent en bénéficier aussi me réjouit. L'octroi d'une réduction des abonnements scolaires attirerait certainement plus d'usagers. Ne les oublions pas. Nous resterons attentifs à ce que cette facilitation aux transports publics soit effective et maintenue dans l'avenir.

Au sujet du transport combiné, j'espère que l'étude qui est en cours permettra d'avoir une vue d'ensemble de ce problème et de concilier l'attractivité économique de l'infrastructure et le développement durable. L'alternative aux parcours aériens de courte distance, à savoir la prolongation du Thalys vers l'aéroport national serait la bienvenue. Je crois, madame la ministre, que ce budget est sur des rails qui nous maintiendront sur la bonne voie. Je suivrai avec plaisir les résultats de votre politique dans les années à venir.

Le **président** : Merci, madame. Bravo pour votre concision.

M. **Jacques Chabot** (PS) : Monsieur le président, madame et messieurs les ministres, l'économie est aujourd'hui gérée de concert par l'Etat fédéral et par les entités fédérées. La répartition des différentes composantes de cette politique a été fixée de telle sorte que l'Etat garde un rôle régulateur et offre ainsi un cadre de

Jacques Chabot

nature à stimuler la compétitivité des entreprises, tout en veillant au respect des règles de concurrence et à la protection des consommateurs. La note de politique générale s'articule parfaitement autour de ce double objectif.

La création annoncée du Conseil de la concurrence s'inscrit dans la logique que je viens d'évoquer et il nous semble très important que celui-ci puisse fonctionner de façon effective au cours de l'année qui s'annonce. Une concurrence saine, gage de sécurité et de transparence pour le consommateur, suppose en effet l'installation de structures de surveillance adéquates.

Toujours dans cette optique de protection des consommateurs, les projets ayant pour objectif de définir un cadre légal pour le commerce électronique devront se traduire au plus tôt dans les faits. Est-il besoin de rappeler que cette nouvelle façon de faire du commerce constitue une révolution inéluctable ? Le souhait affiché par le ministre d'appréhender cette révolution comme une opportunité pour les entreprises belges se traduit par plusieurs projets, tels la création d'un observatoire du commerce électronique ou encore la légalisation de la signature électronique.

Cela étant, il faudra faire preuve de prudence. Je me souviens d'un slogan qui disait : "l'analphabète de demain ne parlera qu'une seule langue". Je ne veux pas lire un jour que l'analphabète d'après-demain ne sera pas en mesure d'accéder au service Internet. En effet, l'accès à la société de l'information requiert non seulement une formation de base, mais encore des moyens financiers qui demeurent considérables pour la plupart des ménages. Les entreprises considèrent Internet comme un vecteur essentiel de croissance. Nous croyons que cela n'est pas incompatible avec des objectifs de progrès social. Dois-je rappeler qu'il y a dix ans encore, Internet était principalement au service de la recherche, notamment universitaire ? Les fonctionnalités ont évolué. Il nous appartient de soutenir le ministre dans les actions qu'il entend mener pour en garantir l'accès au plus grand nombre.

J'en viens à la réglementation commerciale et à la protection des consommateurs. On a vu à quel point il convient d'accorder la plus grande attention à cette problématique. Nous espérons que seront transposées dans le droit belge plusieurs directives européennes ayant trait à la protection des consommateurs.

Nous adhérons par ailleurs pleinement aux objectifs en termes de protection du consommateur dans le domaine des services financiers. Trop souvent, des citoyens plus faibles sont aspirés par le cycle du surendettement. Nous avons déjà initié plusieurs projets en cette matière et

nous entendons poursuivre notre action. Nous espérons en particulier que la centrale positive des crédits, où seront recensés tous les contrats de crédit octroyés par les organismes de prêt, pourra fonctionner très bientôt.

Dans un même ordre d'idées, nous soutiendrons la lutte entreprise contre les arnaques dont peuvent être victimes les consommateurs et dont la presse se fait souvent l'écho.

Les orientations proposées dans le domaine des assurances vont dans le bon sens. Nous partageons le souci du gouvernement de lutter contre la non-assurance automobile.

Quant aux fonds de pension et autres assurances-vie, la palette proposée aux clients s'élargit à un tel point qu'il devient difficile pour ceux-ci de faire des choix clairs et précis. Dès lors, c'est sans réserve que nous approuvons les projets motivés par le souci de rendre ces produits plus transparents tout en veillant à éviter les contradictions entre la réglementation de ces fonds et la législation sociale.

La priorité que constitue le passage à l'euro signifie qu'il est très important de veiller à ce qu'il ne donne lieu à aucun abus, particulièrement en ce qui concerne les citoyens les plus faibles. En ce sens, nous pensons que les campagnes d'information pourraient être intensifiées au cours des deux années qui viennent. Le double affichage des prix tend certes à se généraliser, mais nombre de citoyens n'y accordent que peu d'attention. Si nous n'avons pas la recette miracle d'un passage à l'euro harmonieux, nous proposons néanmoins de réfléchir ensemble à la mise en oeuvre de nouvelles initiatives. N'oublions pas qu'il s'agira d'un bouleversement fondamental des échelles de valeurs et ne sous-estimons pas les difficultés concrètes que cela ne manquera pas de soulever.

L'Europe s'est dotée d'une monnaie unique capable de tenir tête au dollar. A nous de nous assurer que sa matérialisation prochaine soit vécue comme un progrès par le citoyen et non comme une contrainte.

La promotion de la compétitivité des entreprises contribue, faut-il le rappeler, à la stimulation de la croissance économique. Dans ce cadre, un rôle important est joué en intervenant sur trois facteurs essentiels : la qualité des produits et des systèmes, la propriété industrielle, et l'étalonnage des performances également appelé "bench marking".

En ce qui concerne le premier aspect, nous nous réjouissons, bien sûr, qu'un régime de labellisation, intégrant des préoccupations sociales et environnementales, soit à l'étude. Nous espérons que celui-ci trouvera une traduction concrète très rapidement.

Jacques Chabot

La propriété industrielle mérite d'être défendue avec énergie puisqu'au travers de celle-ci, les entreprises défendent leur part de marché tout en diffusant des produits de qualité.

Nous nous inscrivons totalement dans la logique de défense pro-active de notre savoir-faire telle qu'elle est envisagée par le gouvernement.

En conclusion, il est démontré à suffisance, par l'évocation des nombreux projets, qu'en dépit de la fédéralisation de plusieurs volets de notre économie et du transfert du pouvoir de décision vers l'Union européenne, la mise en place d'un cadre fédéral conjuguant une circulation efficace de l'information, une protection accrue des consommateurs et une défense du savoir-faire de nos entreprises, est d'une importance capitale.

Contrairement à une idée reçue, le département de la Politique scientifique fédérale est toujours compétent pour la mise en oeuvre de projets de grande envergure. Je ne citerai pour exemple que la recherche spatiale et aéronautique. Ce département joue également un rôle de regroupement des connaissances acquises aux différents niveaux de notre structure fédérale. Dans ce cadre, les trois thèmes sur lesquels sont menées prioritairement les recherches, nous apparaissent particulièrement pertinents. Le développement durable, les conditions d'une nouvelle cohésion sociale et l'accès à la société de l'information sont, en effet, des thèmes de premier plan. Ils occupent d'ailleurs une juste place dans l'accord de gouvernement.

Nous suivrons avec une attention toute particulière la création du carrefour d'information sur le développement durable. C'est là, en effet, une excellente occasion d'intégrer le citoyen à un débat qui le concerne de façon quotidienne.

Pour le reste, nous avons noté avec satisfaction que le gouvernement entendait maintenir un soutien conséquent en faveur de la recherche fondamentale, qu'il s'agisse de la recherche appliquée, laquelle génère rapidement des résultats et peut bénéficier de moyens privés, ou de la recherche fondamentale dont les résultats ne sont souvent tangibles qu'à moyen terme. Toujours est-il que cette recherche fondamentale a besoin d'un soutien public clair.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ministers, ik zal me beperken tot twee beleidsnota's, met name Landbouw en Verkeer en Infrastructuur. Als ik enige spreektijd overhoud, zou ik die graag ter beschikking stellen van de voorzitter van onze commissie.

De hervorming van het gemeenschappelijk landbouwbeleid, met de goedkeuring van Agenda 2000 op de Europese Top in Berlijn eind maart 1999, klinkt veelbelovend

maar kan slechts slagen als België de geboden kansen ten volle aangrijpt. Het nieuwe Europese landbouwbeleid zou de typisch Europese multifunctionaliteit van de landbouw moeten versterken. Zo wordt het koppelen van milieuvoorwaarden aan landbouwsubsidies, het zogenaamde cross compliance, door Agenda 2000 mogelijk gemaakt, maar wordt de praktische invulling ervan volledig aan de lidstaten overgelaten. Door de specifieke bevoegdheidsverdeling in ons land is het duidelijk dat gewestelijke doelstellingen, zoals 10% biologische landbouw tegen 2010, slechts kunnen slagen indien de federale overheid het juiste flankerende beleid voert.

Aangezien de uitkering van de directe inkomstensteun een federale bevoegdheid is, wordt hiermee onder andere bedoeld het differentiëren en verhogen van de hectarepremies voor biologische landbouw of het versterken van de demonstratieprojecten. Daarnaast is ook dringend overleg nodig met de Gewesten om het cross compliance-principe uit te werken. Ook het Vlaamse regeerakkoord wil dat "de landbouwsteun geleidelijk gehierarchiseerd moet worden naar een voorwaardelijke inkomenssteun gekoppeld aan specifieke sociale en ecologische prestaties". De Vlaamse overheid kan dit niet zonder de federale steun. In andere Europese landen, met name Nederland, Duitsland, Ierland, Denemarken, wordt wel werk gemaakt van het principe van cross compliance.

In het federale regeerakkoord opteert de regering voor een duurzaam landbouwbeleid met aandacht voor milieu, voedselkwaliteit en dierenwelzijn. Deze ambities kunnen niet worden waar gemaakt als de federale overheid er niet in slaagt de milieudoelstellingen in het Belgische programma voor plattelandontwikkeling te integreren. Over dit belangrijk zevenjarig programma, dat ook best breed maatschappelijk gedragen wordt, werd in dit parlement met nog geen woord gerept. Nochtans voorziet de Europese verordening in overleg met de betrokken autoriteiten en instanties. Waarschijnlijk is het hiervoor zelfs al te laat als ik verneem dat dit programma al op 3 januari bij de Europese Commissie wordt ingediend.

In het Vlaams Parlement werd het programma voor plattelandontwikkeling, uitgewerkt door Agalev-minister Dua, met de grond gelijk gemaakt door SP-parlementslid Tobback. Precies de biologische landbouw was immers veel te weinig ondersteund en kreeg geen duw in de rug. In de commissie voor de Landbouw van het Federale Parlement heb ik vanuit dezelfde visie aangeklaagd dat minister Gabriels in zijn beleidsnota amper één zin spendeert aan duurzame landbouw. Hij schrijft daarin dat "een bijzondere inspanning zal worden geleverd om de duurzame land- en tuinbouw verder te ondersteunen". Dat moet dan wel heel bijzonder zijn. Tijdens de bespreking bleek dat de regering slechts in 55 miljoen frank

Frieda Brepoels

voorziet voor het uitvoeren van de verschillende maatregelen betreffende de biologische landbouw. De minister gaf ook toe dat er van een integrale beleidsvisie over die landbouw nog geen sprake is.

Van een paars-groene regering zou men toch iets anders mogen verwachten. Zowel de SP als Agalev hebben immers reeds expliciet de doelstelling van 10%, zoals ze werd geformuleerd door een platform onder leiding van de Bond Beter Leefmilieu, ondertekend. Ik betreur daarom ook bijzonder - en ik het begrijp het ook niet - dat mijn amendement inzake de begroting voor Landbouw niet kon rekenen op enige steun van deze partijen. Het ging om een verhoging van het oorspronkelijke luttel bedrag van 55 miljoen frank met 200 miljoen frank voor het jaar 2000. Die extra middelen zouden nochtans goed kunnen worden aangewend voor wetenschappelijk onderzoek, de demonstratieprojecten waarover ik het daar-net had, en voor het continueren en zelfs uitbreiden van de hectarepremies tot bedrijven die omschakelen.

De hectaresteen vormt een redelijke vergoeding voor de extra diensten die de biologische landbouw aan de gemeenschap biedt. Bovendien biedt ze een correctie op de concurrentievervalsing met de gangbare landbouw die ontstaat door het afwentelen van bepaalde milieukosten op de maatschappij. Boze tongen beweren dat de regering eraan denkt om deze hectarepremies voor de biologische landbouw af te bouwen. Dit zou bijzonder kortzichtig zijn. Onder andere ten gevolge van de dioxinecrisis is de consumentenvraag naar biologische producten immers enorm gestegen. De consument blijft geschokt en verveest achter met zijn terechte vraag naar kwaliteitsvol voedsel.

De regering poogt dit te remediëren, onder andere door de oprichting van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen. Iedereen in dit halfroond staat achter het principe van een dergelijk agentschap. Alleen de wijze waarop het op papier tot stand is gekomen, blijft voor de nodige beroering zorgen aangezien het verregaande gevolgen zal hebben, ook voor het ministerie van Landbouw. Welke gevolgen dat zullen zijn, is op dit ogenblik voor het parlement, noch voor de top van de landbouwadministratie duidelijk. Dit bleek nog maar eens toen vorige maandagavond adviseur-generaal Vanthemsche in de parlementaire onderzoekscommissie zijn ontslag aanbood.

Minister Gabriëls legde gisteren in zijn reactie al te graag de nadruk op het feit dat sommige mensen al te zwaar op de rooster werden gelegd in het kader van het onderzoek van de dioxinecrisis. Volgens hem werden de getuigen op een soms lichtzinnige manier ondervraagd over allerlei details. Het is de minister blijkbaar enigszins ontgaan dat de heer Vanthemsche naar eigen zeggen vanuit een oprechte bezorgdheid over het tot stand komen van het federaal agentschap ook zijn vrees uitte voor een half-

slachtige oplossing. Hij stelde vast dat er amper overleg was met de betrokken diensten en dat er de grootste onduidelijkheid heerste over het wie, wat en waar. Hij deed ten slotte een oproep tot de regering om abstractie te maken van partijpolitieke belangen.

Mijnheer de minister, is er al een gesprek geweest om zijn bezorgdheden en bemerkingen te onderzoeken? Zo ja, werden er al conclusies getrokken en welke? De minister wenst blijkbaar ook pogingen te ondernemen om de heer Vanthemsche op zijn besluit te doen terugkeren. Werd zijn ontslag reeds aanvaard?

Collega's, tot slot wil ik namens mijn fractie inzake het landbouwbeleid uw blijvende aandacht vragen voor de strijd tegen de hormonenmaffia. Ik stel vast dat het recente jaarverslag van de federale hormonencel spijkers met koppen slaat. Zo wordt er terecht gewezen op de onvolledige omzetting en toepassing van de richtlijnen inzake hormonen in de vijftien EU-lidstaten. Veetransporten naar Frankrijk en vooral Nederland wijzen op grote mazen in de Europese anti-hormonenwet.

Het is duidelijk dat hormonencriminaliteit een vorm van georganiseerde misdaad is en dus op een zeer specifieke wijze dient te worden aangepakt. Om die reden moet de bestaande federale hormonencel verder worden uitgebouwd tot een multidisciplinair team. Naast de betrokken diensten van Volksgezondheid, Landbouw, Binnenlandse Zaken en Justitie moet de cel ook een beroep kunnen doen op de financiële inspectie, met name de BBI, voor misdaadanalyse, informatica en databanken. De cel moet uitdrukkelijk de ruimte en vooral de middelen krijgen om de harde kern in kaart te brengen en vervolgens te ontmantelen.

Mijnheer de voorzitter, met uw goedkeuring ga ik nu in op de beleidsnota Verkeer en Infrastructuur. Voor de eerste keer hebben we een groene minister op het departement Verkeer en Infrastructuur. Geef toe, men zou voor minder hoge verwachtingen hebben met betrekking tot een nieuwe en verfrissende aanpak van het mobiliteitsbeleid. We kunnen niet verwachten dat alle files ineens zouden verdwijnen, het aantal verkeersslachtoffers in één klap gehalveerd zou worden, alle treinen plots klokvast zouden rijden of dat er zelfs onbemande camera's in Wallonië zouden worden geplaatst. Ik kan nog een tijdje doorgaan met het formuleren van wensen en dromen op het vlak van de mobiliteit. Op zich is dat niet zo moeilijk omdat ik samen met u vaststel dat dit departement de afgelopen tien jaar erg stiefmoederlijk werd behandeld. Hierdoor hebben zich heel wat problemen opgestapeld.

De beleidsnota is vooral zeer lijvig. Hij telt ongeveer vijftig pagina's. Daarmee hebben we het echter zowat gehad. Men tracht immers vanuit een sterk institutionele benadering antwoorden te zoeken op een aantal uitdagingen op het vlak van onder meer milieu, sociaal-economische

Frieda Brepoels

aspecten en bereikbaarheid door de verschillende vervoersmodi hier aan te toetsen. Ik stel vast dat dit uiteindelijk resulteert in een onsamenvangende nota zonder enige coherentie en eigenlijk ook zonder veel visie. Deze beleidsnota geeft impliciet ook aan dat er nog geen sprake is van een federaal mobiliteitsbeleid. Het regeerakkoord stelt nochtans een globaal mobiliteitsplan voor dat het geheel van vervoersmodi zal integreren en waarvoor zowel fiscale als structurele hefboomen zullen worden ingevoerd. De heer Grafé ging daar deze morgen reeds op in. Was dit misschien te hoog gegrepen voor het jaar 2000 of ligt de praktijk soms niet direct in het verlengde van de theorie? Ontbreekt wellicht de politieke moed om in te grijpen? Dat zijn vragen die deze beleidsnota oproept.

Zo zou bijvoorbeeld het aspect verkeersveiligheid ruime aandacht moeten krijgen op een ogenblik dat de slachtofferstatistieken ongunstig evolueren. Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze realiteit in de beleidsnota genuanceerd wordt.

Mevrouw de minister, wanneer zal het rijbewijs met punten worden gerealiseerd? Ongeveer tien jaar geleden werd dit reeds goedgekeurd door het parlement. Wat met de onbemande camera's? Sinds ik onlangs het jaarverslag van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) ontving, begrijp ik waarom ik tot op heden nog steeds geen antwoord heb ontvangen van de minister op een schriftelijke vraag over dit onderwerp. Nochtans is de termijn hiervoor al enkele maanden verstreken en zijn zelfs de cijfers hierover gepubliceerd.

Mijn vraag is dan ook of men deze camera's zomaar zal laten staan in Vlaanderen. Hoe evalueert men ze in relatie tot de ongevalstatistieken? Wat doet men met de opbrengst van de ongeveer 14 500 overtredingen? Welk beleid wordt hier in feite gevoerd? Wat met Wallonië? Het is in al deze concrete gevallen toch niet moeilijk vast te stellen dat ten noorden en ten zuiden van de taalgrens hierover andere meningen leven, waardoor een coherent en eenvormig beleid natuurlijk bijna onmogelijk wordt.

Zal de minister een pro-actief beleid voeren met het oog op de technische uitrusting van voertuigen? Moeten wij hier het Europese tempo volgen, of durven wij ook al eens strenger te zijn? Ik denk dan aan de achteruitkijkspiegels voor vrachtwagens of het derde remlicht voor personenwagens. Noch uit deze beleidsnota noch uit die van Justitie blijkt dat deze regering werk wil maken van een handhavings- en vervolgingsbeleid bij verkeersovertradingen. Nochtans zijn verkeersagressie en asociaal rijgedrag een dagelijkse realiteit geworden.

Wat de versterking van het gemeenschappelijk vervoer betreft, is het absoluut onvoldoende te blijven steken in een tarifieringsbeleid zonder daaraan een infrastructuur-

beleid te koppelen. Vorige week las ik in de pers dat een gelijkaardige opmerking werd geformuleerd in het Vlaams Parlement door de Agalev-fractie ter attentie van een SP-minister. Toen de federale SP-minister van Begroting hier de idee lanceerde om vijftienzestigplussers, kinderen jonger dan twaalf jaar en federale ambtenaren gratis te laten sporen, was ook hier het hek van de dam. Had de minister op dat ogenblik nog wel een keuze? Blijkbaar discussieert men op dit ogenblik in de regering nog steeds over de concrete invulling van de 400 miljoen frank tariefvermindering, vermits de beleidsnota hierover weinig keuzes vermeldt.

De herziening van het beheerscontract met de NMBS, zoals aangekondigd in het regeerakkoord, dreigt ook een maat voor weinig of niets te worden. Straks zullen wij in de commissie hierover hopelijk meer vernemen.

Ik sluit af met een van de prioritaire dossiers in dit departement, namelijk de IJzeren Rijn. Er gaat geen week voorbij of er is een ontwikkeling in een of andere zin te melden. Dit dossier is voor Vlaanderen van zeer groot strategisch belang. De minister onderschrijft dit ten volle en ik wil dat ook geloven, maar toch heb ik al twee keer moeten vaststellen dat zij wordt gedribbeld door de eerste minister in de onderhandelingen. Op het ogenblik dat wij hierover in de commissie besprekingen voeren, vernemen wij dezelfde dag iets anders van de eerste minister via de pers. Vorige week tijdens de plenaire vergadering was u ook nog aan het antwoorden, terwijl diezelfde dag de eerste minister, na een bezoek aan zijn Duitse ambtgenoot Schröder, zei dat over 6 maanden treinen zouden rijden over de IJzeren Rijn. Op datzelfde ogenblik deelde u hier mee dat u wel overleg pleegde met minister Netelenbos, maar dat er op geen enkel ogenblik kon worden gesproken van enige consensus tussen de verschillende partners. Ik ben dan ook echt benieuwd wat het trilaterale Belgisch-Duits-Nederlands overleg in januari 2000 weer voor nieuws zal opleveren.

Mevrouw de minister, ten slotte zou ik u willen vragen of en wanneer u bereid bent een evaluatie te maken van de nieuwe treinregeling 1998, en meer bepaald wat de regio Limburg betreft. Ik stel elke dag vast dat de reistijden, de aansluitingsmogelijkheden, maar vooral de netwerkvorming zwaar lijden onder deze aanpassingen. Het zijn precies deze elementen die zeer belangrijk zijn wanneer het erop aankomt de bestaande reizigers te behouden en een nieuw klantenpubliek aan te spreken. Zijn de cijfers van de reizigerstellingen die men steeds doet in oktober, reeds ter beschikking? Ik zou graag van u vernemen hoeveel reizigers vanuit Limburg weerom afhaken, gezien het feit dat er geen vooruitzichten op verbetering zijn. Wij weten nu al dat de regeling minstens doorloopt tot 2004. Ik hoop dat wij binnenkort hierover een uitgebreide bespreking kunnen voeren. Ik zou vandaag echter

Frieda Brepoels

al zeer verheugd zijn mocht ik een antwoord kunnen bekomen op de concrete vragen die ik in mijn - weliswaar korte - uiteenzetting heb gesteld.

M. Richard Fournaux (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, messieurs les ministres, chers collègues, le budget des Affaires économiques - ou plutôt des Classes moyennes et PME, qui me concernent en priorité par goût - est faible en lui-même. C'est plutôt à travers le contexte général que les entreprises tirent bénéfice ou sont défavorisées, c'est-à-dire le climat économique dans lequel vit notre pays.

Les années précédentes, sans doute à cause du surendettement de la Belgique, nos entreprises, comme tous les citoyens, ont été victimes d'une augmentation des charges, fiscales et parafiscales. Tout le monde s'accorde pour admettre qu'en Belgique, en matière économique et sociale, le poids des charges qui pèsent sur nos entreprises et le coût du travail est un handicap indéniable.

Grâce aux sacrifices du passé, à l'effort politique des gouvernements précédents mais aussi à l'effort assumé par chaque citoyen, nous bénéficions d'une embellie budgétaire qui s'ajoute à l'embellie économique générale de notre pays et des autres nations européennes. La presse d'aujourd'hui annonce une croissance approchant les 2.9 en 2000.

Chers amis du gouvernement, je vous pose une première question en matière de politique structurelle : pourquoi ne pas utiliser davantage les fruits de ces marges budgétaires retrouvées et de la nouvelle croissance pour diminuer encore plus le poids de la dette ? Sans doute, serait-ce pourtant là une manière de stabiliser à long terme la situation financière de notre pays. Toutes les entreprises, de la plus petite à la plus grande, apprécient énormément de travailler dans un climat de stabilité financière, économique et sociale à très long terme.

Deuxième question : le budget 2000 ne pêche-t-il pas du fait d'un choix politique qui, pour respecter les exigences de chacun des membres de la majorité, aurait conduit à mettre "un peu de tout" dans le budget, pour utiliser un slogan publicitaire pour des produits belges. Cette manière d'agir empêche de percevoir exactement la ligne claire, le fil rouge, si je puis m'exprimer ainsi, du projet politique de ce gouvernement.

Par exemple, à la veille des élections, les libéraux, en particulier du Nord, demandaient, à très juste titre, de diminuer de façon drastique les charges sociales qui pèsent sur ce coût du travail.

N'aurait-il pas été possible de le réaliser davantage que présenté dans le présent budget ? N'aurait-il pas été possible de vouloir gérer de cette manière les finances

de l'Etat l'année prochaine pour créer cet effet positif en matière d'emploi, de décider cet objectif comme fil rouge pour la politique du gouvernement à partir de l'année qui vient ?

Que du contraire, ces politiques qui apparaissent sympathiques laissent une impression de saupoudrage. C'est, par exemple, le cas en matière d'augmentation des plus petites pensions, notamment des indépendants. Je me souviens du projet Mainil avant que je ne sois parlementaire : une augmentation de 25% de pension des indépendants avait été planifiée sur un quinquennat. Ici, on observe une certaine fierté à nous présenter une pension en hausse de 1 000 francs par mois. Soyons honnêtes : ce n'est pas de nature à bouleverser le vécu quotidien d'un indépendant retraité.

On nous propose le fameux plan "Rosetta", par lequel on oblige les entreprises à recruter du personnel. Ceci est anachronique par rapport à une philosophie de gestion qui nous était proposée par certains membres du gouvernement avant les élections. Selon eux, il fallait permettre aux entreprises de travailler dans un contexte général favorable, tout en les laissant prendre les initiatives qu'elles souhaitaient assumer.

Troisième élément. Il est un fait évident que l'on constate dans le budget : un manque de préparation de l'avenir, notamment sur le plan démographique. A-t-on pris conscience que, tôt ou tard, il faudra réserver des marges de manoeuvre budgétaires pour assumer le choc démographique auquel nous serons confronté dans une dizaine d'années ? Au niveau macro-économique, le fait de ne pas avoir prévu cette réserve ne fait-il pas peser sur la Belgique des risques en matière de stabilité économique et surtout financière ?

Enfin, je terminerai par des questions plus spécifiques sur les politiques induites dans le budget 2000. Tout d'abord, en ce qui concerne le travail du commissaire royal à la simplification administrative. Je vous dirai, chers amis du gouvernement, qu'à la lecture du budget, nous ne comprenons pas quelle sera la réelle efficacité de cette gentille dame qui disait, il y a quelque temps, à la télévision qu'elle ne savait pas en quoi consistait le rôle d'un commissaire du gouvernement chargé de la simplification administrative. J'espère pour vous qu'elle ne sera pas nommée gouverneur au Brabant wallon; il faudrait alors tout recommencer et cela ne simplifiera pas les choses.

Deuxième élément : en matière de politique agricole, nous regrettons qu'à l'occasion de la création de l'agence fédérale pour la sécurité alimentaire, le département de l'Agriculture se débarrasse d'une série de ses compétences au bénéfice de la Santé publique. Selon nous, cela représente des risques pour l'avenir de la politique agricole au niveau fédéral.

Richard Fournaux

Troisième élément : nous regrettons le manque de concertation entre les régions et le gouvernement sur la détermination d'une série de lignes politiques. Je veux parler non seulement de la politique agricole, mais également de l'utilisation des fonds structurels européens. Lors de l'élaboration des budgets fédéraux et régionaux, on pourrait prévoir davantage de coopération entre ces différents niveaux de pouvoir afin que les politiques menées soient complémentaires et non divergentes, comme c'est le cas parfois.

Enfin, le gouvernement a-t-il fait le choix de livrer l'avenir de nos entreprises à la seule loi du marché ou compte-t-il réguler de temps en temps l'activité économique de notre pays ? En posant cette question, je pense plus particulièrement aux petites entreprises et aux indépendants. J'évoquerai encore ce problème en commission car lorsqu'on se rend compte que pour assurer l'avenir budgétaire de La Poste, on n'hésite pas à faire appel à GIB et à divers commerces en papeterie dans les bureaux de poste, il est indéniable que cela peut créer une concurrence déloyale pour les petits commerces indépendants du pays. A la lecture du budget, on a l'impression que le gouvernement répond davantage à la loi du marché, plutôt que d'organiser une certaine régulation du marché économique, ce qui serait salubre pour les petites entreprises et les commerces des centres-villes.

Le **président** : Chers collègues, dans quelques instants, le ministre Daems m'accompagnera à la Conférence des présidents. Je vous prie donc d'excuser notre absence.

Ik verzoek de heer Vanoost, in zijn hoedanigheid van ondervoorzitter, mij te vervangen tijdens mijn afwezigheid en vraag hem tevens nauwlettend erop toe te zien dat de spreektijd wordt gerespecteerd.

- Voorzitter : de heer **Lode Vanoost**, ondervoorzitter

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren minister, collega's, bij het aantreden van deze regering waren mijn verwachtingen hoog gespannen en dat was wellicht ook het geval bij al degenen die het goed menen inzake verkeersveiligheid en die trachten ideeën aan te brengen om de mobiliteitscrisis aan te pakken. Immers, de minister van Infrastructuur, die plots ook vice-eerste minister werd en bovendien de titel van minister van Mobiliteit draagt, behoort tot de groenen.

Er is niet veel meer nodig om hoge verwachtingen te koesteren. Deze hoge verwachtingen werden bovendien de hemel ingeprezen door allerlei verklaringen die bij de aanvang van de nieuwe regering werden afgelegd. Men zou zelfs systematisch het tegenovergestelde doen van vroeger.

Al behoorde ik tot de meerderheid tijdens de vorige legislatuur, iedereen weet dat ik ook toen heel wat kritiek had op het beleid inzake verkeer en mobiliteit.

Wellicht begrijpt iedereen dan ook dat mijn verwachtingen bijzonder hoog gespannen waren.

Zes maanden later echter, na lezing van het regeerakkoord en vooral na lezing van de beleidsnota, ben ik alweer een illusie armer. Immers, in al de jaren dat ik mij met deze materie bezighoudt, heb ik nooit een dergelijke flauwe en fletse beleidsnota gelezen.

Omwille van de nietszeggende inhoud ervan, zou ik deze beleidsnota kunnen catalogeren op het niveau van de beleidsnota's van de heer Daerden. Velen onder u weten wat dat betekent. Mevrouw de minister, uw beleidsnota heeft mij werkelijk zwaar ontgoocheld.

Wat het mobiliteitsbeleid betreft, hield het regeerakkoord niet veel concreet in. Maar ja, het moest snel worden opgesteld en er moest snel een regering worden samengesteld. Hoe sneller, hoe beter.

Men zou de variabiliteit van de autokosten verder onderzoeken; men zou fiscale maatregelen treffen; men zou de verkeersknopen te lijf gaan met glijdende werktijden of via telewerk. Erg veel was het al niet en erg concreet waren de verschillende punten evenmin, maar in de beleidsnota wordt zelfs geen aanzet gegeven om dit weinige te realiseren.

Ik heb de beleidsnota van de minister van Arbeid en Tewerkstelling erop nagelezen om na te gaan of daarin soms sprake is van telewerk en glijdende werktijden, maar zonder resultaat. Bovendien houdt de beleidsnota van de minister van Financiën evenmin enige aanzet in om wat dan ook aan te passen of te wijzigen op fiscaal vlak.

Het enige wat op zeer korte termijn kon worden bereikt, was het uitvoeren van de bedrijfsvervoersplannen. In dat verband werd in deze Kamer een akkoord bereikt en op 22 april laatstleden namen de christen-democraten, de socialisten en de groenen een tekst aan die op zeer korte termijn kon worden geamendeerd en verbeterd, zodat de bedrijfsvervoersplannen konden worden ingevoerd. Met bedrijfsvervoersplannen kan men het autosolisme in het woon-werkverkeer met 15 tot 20% doen afnemen, wat een zeer goede maatregel is ten opzichte van de fileproblemen.

Maar - iedereen hoorde wellicht de verklaringen van de eerste minister - dat wetsontwerp moest terug naar af en de minister van Mobiliteit zou een eigen ontwerp indienen. Normaal zou dit in de beleidsnota moeten worden opgenomen, maar daar is niets van aan. Er wordt met geen woord gerept over de bedrijfsvervoersplannen in de beleidsnota. Vermoedelijk ging het inderdaad om een zoethoudertje voor de groenen vanwege de eerste mi-

Jos Ansoms

nister en zullen wij geen nieuw initiatief op dat vlak mogen verwachten op korte termijn, om de eenvoudige redenen dat hierover geen akkoord bestaat binnen de regering omdat de liberalen dit niet wensen. Wij zullen wel zien hoe de zaken verder verlopen.

Voorts heerst er - zacht uitgedrukt - een gespannen sfeer tussen de regering en de top van de NMBS. De regering zou het statuut aanpassen en de verhoudingen wijzigen ten opzichte van de NMBS. Bovendien zou er worden gezorgd voor een nieuw beheerscontract. Jammer genoeg kan ik mij daarover thans nog niet uitspreken omdat nog niet duidelijk is wat de regering terzake zal voorstellen.

Wat de NMBS betreft, beperk ik me tot drie punten waarover de minister wel duidelijke uitspraken heeft gedaan.

Het meest positieve punt van het regeerakkoord heeft betrekking op de externe toetsing van de investeringen van de NMBS. Dit betekent dat de investering slechts zal gebeuren nadat elk project onderzocht is, niet alleen op economisch vlak maar ook inzake de bijdrage tot de oplossing van het mobiliteitsprobleem.

Mevrouw de minister, ik steun deze beleidskeuze voluit. Reeds jaren klaag ik de bestaande 60/40-verdeelsleutel aan omdat dit onding Vlaanderen een aantal broodnodige investeringen ontnemt zoals onder meer de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven.

Mevrouw de minister, de CVP is zwaar ontgoocheld dat u hebt beklemtoond dat de 60/40-verhouding behouden blijft. Als men deze regeling handhaaft, moet u duidelijkheid geven over het GEN. Zal de 60/40-regeling worden toegepast op het GEN? Het kan niet dat de 60/40-regeling tussen Vlaanderen en Wallonië blijft bestaan en dat de vele miljarden voor het GEN buiten deze regeling worden gehouden. Zo niet, zal Vlaanderen drie maal betalen. Vlaanderen heeft reeds meer dan 20 miljard frank uitgegeven voor de realisatie van het GEN onder meer door investeringen op de lijnen naar Leuven, Mechelen en Halle. Extra middelen worden meestal in Vlaanderen gezocht zodat er nog minder geld zal overblijven voor dringende investeringen in dit gewest.

Mevrouw de minister, ik verwacht een duidelijk antwoord. Zal de regering de 60/40-verhouding toepassen op het GEN?

Mijnheer de voorzitter, collega's, bij de groenen is een trendbreuk vast te stellen inzake het HST-project.

Ik herinner u aan de ontelbare malen dat de heer Van Dienderen in de vorige legislatuur deze tribune heeft beklommen om te fulmineren tegen het HST-project. Hij schreeuwde het uit dat het onrechtvaardig was al de beschikbare middelen te investeren in een HST-project. Hij wees het HST-project als boosdoener aan en oorzaak

van de afschaffing van minder bezette lijnen en de sluiting van kleinere stations. Hij stelde voor een moratorium in te voeren dat een halt zou toeroepen aan de investeringen voor de HST zodat de middelen in het binnenlands verkeer kunnen worden geïnvesteerd.

AGALEV-Antwerpen is dankzij de strijd tegen de HST groot geworden. De partij haalde kinderen en hun ouders op straat in de strijd tegen de hogesnelheidstrein. Ze behaalden prachtige verkiezingsresultaten. Naar aanleiding van een petitie in de Kempen legde Jos Geysels gisteren nog grote verklaringen af. Hij drong opnieuw aan op meer middelen voor het binnenlands verkeer en wees de verdere uitbouw van het HST-net af.

Collega's, wat het HST-project betreft, is het regeerakkoord zeer duidelijk.

Ik citeer: "De regering zal de nodige maatregelen nemen om haar internationale verplichtingen inzake vervoer na te komen". Dit betekent dat de HST van grens tot grens en binnen de gestelde termijnen zal gerealiseerd worden.

Van een groene minister mag men verwachten dat dit punt niet zo maar geslikt wordt en de budgetten worden aangepast. Niets is minder waar. Ik geef het voorbeeld van de realisatie van het HST-project tussen Luik en Brussel. De HST-investeringen tussen Leuven en Luik krijgen prioriteit. De investeringen tussen Leuven en Brussel die het binnenlands verkeer ten goede moeten komen, worden uitgesteld van 2002 tot 2005. Luister naar mijn woorden maar kijk niet naar mijn daden. Ik ben ervan overtuigd dat de AGALEV-kiezers snel achter de waarheid zullen komen.

Een volgend punt is het gratis openbaar vervoer en de opbodpolitiek daarrond. De minister heeft het niet kunnen laten minister Stevaert te volgen in zijn aanpak en een valse discussie te voeren over het gratis openbaar vervoer. Op dit ogenblik wordt bij het spoor reeds 87% van de kosten betaald door de overheid, dus door de belastingbetaler. Het remgeld bedraagt slechts 13% en moet nu zelfs volledig verdwijnen. Waar zit hier de logica? In de ziekteverzekering vindt iedereen het normaal dat het remgeld 23% bedraagt terwijl het voor de spoorweggebruikers zou moeten worden afgeschaft. De maatregel draagt in geen geval bij tot de mobiliteitsoplossing. Wanneer het daarentegen gaat om een sociale maatregel, dan moet men de 370 miljoen frank die daarvoor wordt uitgetrokken, gebruiken waar dat nodig is. We hebben dan ook een amendement ingediend om van die 370 miljoen frank, 220 miljoen frank voor te behouden voor de tegemoetkoming in de abonnementen voor middelbare scholieren. Dit is ook een vraag van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen. Immers, gezinnen met middelbare studenten die abonnementen moeten kopen, worden het zwaarst getroffen.

Jos Ansoms

Wat de verkeersveiligheid betreft, is het onthutsend wat allemaal niet in de beleidsnota is opgenomen. Eigenlijk ben ik nauwelijks verrast. Ik heb aandachtig geluisterd naar de eerste minister bij de verdediging van het regeerakkoord en bij de uiteenzetting van zijn beleidsnota. Tot op heden heeft hij het woord "verkeersslachtoffer" nog niet over zijn lippen gekregen. Ik vind het evenmin terug in het regeerakkoord of in de beleidsnota. Deze regering heeft daarvoor geen belangstelling hoewel het aantal verkeersslachtoffers een veelvoud is van alle andere slachtoffers van andere vormen van criminaliteit. Nochtans blijkt uit elke monitoring bij de bevolking dat het grootste probleem van onveiligheid de verkeersonveiligheid is. In de beleidsnota, noch in het regeerakkoord vinden we hierover belangrijke beleidsbeslissingen terug.

De toetssteen voor de geloofwaardigheid van deze regering is het rijbewijs met strafpunten. Daarover staat in het regeerakkoord: "Na overleg binnen haar schoot zal de regering de wet op de verkeersveiligheid uitvoeren." "Na overleg binnen haar schoot" betekent duidelijk dat binnen deze meerderheid nog geen akkoord is bereikt om het rijbewijs met strafpunten uit te voeren. Waaraan ik me vooral erger, is dat men het verkeersslachtoffer zelf volledig links laat liggen. De minister trekt 18 miljoen frank uit voor allerhande studies. Tijdens de vorige regering was dat 4 miljoen frank. Bij wijze van symbool heb ik een amendement ingediend om binnen dat budget van 18 miljoen frank, 6 miljoen frank uit te trekken voor een project om de psychologische gevolgen van de verkeersslachtoffers en hun families op te vangen. De slachtoffers zelf en hun familie hebben een specifieke opvang nodig. Ik vraag dan ook aan deze Kamer om dit amendement te steunen.

Mijn conclusie is duidelijk: we zijn zwaar ontgoocheld in deze groene minister van Mobiliteit en in de beleidsnota. Vroeger zei men vanop deze plaats tegen de toenmalige meerderheid dat de berg de muis heeft gebaard. Ik zou zeggen dat de berg een trendbreuk heeft gebaard.

M. Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, messieurs les ministres, chers collègues, en quelques mots, je voudrais vous résumer le point de vue du groupe socialiste à propos de la politique générale des communications et de l'infrastructure en premier lieu.

Une politique de mobilité intégrant des préoccupations environnementales, sociales et économiques constitue aujourd'hui un enjeu de très grande importance.

Le parc automobile connaît une croissance constante, alors que l'infrastructure routière ne répond plus efficacement au problème du transport des personnes et des marchandises.

Cela étant, une politique de mobilité demande des moyens considérables et, compte tenu du contexte budgétaire, il importe d'opérer des arbitrages. Les aspects devant être pris en compte sont nombreux et je me limiterai ici à l'évocation de quelques éléments.

En priorité, nous voulons répondre à un défi: l'accessibilité pour tous à la mobilité. Nous voulons aussi répondre au besoin d'efficacité des moyens de transport, efficacité et service public, deux notions qui doivent être associées. Une bonne politique de transport est un élément de cohésion sociale.

L'implication du citoyen dans la définition d'une politique de mobilité constitue un axe essentiel qui doit être intégré dans la définition d'une politique globale des communications.

Cependant, dans le cadre de cette participation, il conviendra d'être prudent en ce qui concerne le choix des organismes représentatifs susceptibles de prendre part aux différentes phases d'évaluation prévues.

Dans ce contexte, il s'agit bien de développer les transports en commun. Dès lors, nous préférons la perspective de responsabilisation du citoyen. La pénalisation n'est pas le bon moyen pour le dissuader de recourir à l'automobile. Il convient de lui offrir des alternatives attractives et accessibles. En ce sens, nous pensons que des efforts de pédagogie pourront être utilement consentis.

En ce qui concerne le transport par rail, le contrat de gestion doit être modifié très rapidement par un avenant.

Nous nous réjouissons du fait que la discussion ait pris cours à ce sujet au parlement.

Un tel débat nécessite bien entendu la sérénité. Nous voulons croire que l'ensemble des acteurs seront disposés à établir un réel dialogue dans les meilleurs délais.

La sécurité du trafic figure au rang des préoccupations. Peut-il en aller autrement, alors que tous les modes de transport sont confrontés à ce problème? Le trafic aérien va augmenter de 30% au cours de la période 1995-2005, la libéralisation à tout crin du transport ferroviaire a montré ses limites en Grande-Bretagne et les derniers chiffres statistiques montrent une recrudescence préoccupante du nombre de tués sur la route.

A cet égard, les mesures visant à déterminer la responsabilité des sociétés de transport routier et plus seulement la responsabilité des conducteurs de poids lourds vont dans le bon sens. Elles devraient contribuer à réduire le nombre d'accidents impliquant des camions, tout en améliorant le travail des routiers, trop souvent soumis à une pression inacceptable, imposant des horaires épouvantables.

Jean Depreter

En matière de sécurité routière, nous ne pourrions éviter l'introduction du permis à points, mesure au caractère dissuasif évident. Nous demandons toutefois qu'un dialogue ouvert soit instauré entre les acteurs concernés, de sorte que soient évités les mouvements de mécontentement.

Cette problématique a également un aspect régional. Dans le but de désengorger le trafic aérien, pourquoi ne pas envisager un net renforcement de la coopération avec les aéroports régionaux. Concernant la SNCB, l'accessibilité suppose la mise en place de collaborations avec les transports en commun régionaux et la création du RER, et éventuellement la mise en place de sanctions en cas de retards récurrents. Pour ce dernier point, nous souhaitons faire preuve de la plus grande prudence. Il pourrait en effet être dangereux de subordonner la SNCB à un tel système, alors que son réseau sera bientôt ouvert à des transporteurs privés, qui ne supporteraient pas les mêmes contraintes.

J'en viens aux aspects socio-économiques de la politique de mobilité, toujours pour les secteurs aéronautique et ferroviaire. Est-il besoin de rappeler que la liberté totale d'exploitation commerciale des transports aériens doit aller de pair avec un contrôle strict.

Quant au transport ferroviaire, rappelons que la SNCB est gestionnaire de l'infrastructure. Elle devra donc faire face à des coûts de maintenance et de développement très élevés dont il faudra tenir compte au moment de l'ouverture du réseau à des opérateurs privés.

Enfin, dans un cadre plus global de libéralisation des transports, il conviendra de veiller à prendre des mesures liées à l'instauration du service universel, thème clé du débat que nous tenons maintenant. Nous pensons en particulier à la SNCB. Par ailleurs, les conditions de travail au sein des sociétés de transport en commun doivent évidemment être garanties.

En conclusion, il apparaît clairement que la défense des utilisateurs, la défense des modes de transport propres et la défense des intérêts nationaux sous-tendent la politique de mobilité. Cependant, nous devons réfléchir sérieusement à la définition d'un service universel applicable aux transports en commun. Dans le cas contraire, on assistera inéluctablement à la suppression de lignes moins rentables et à la fermeture de gares moins fréquentées; conséquence peu compatible avec une politique de transport à fort contenu social et environnemental.

Autre élément essentiel pris en compte : le renforcement de la sécurité sur les différents réseaux. L'Etat devra veiller à exiger toutes les garanties - techniques, sociales et environnementales - de la part des candidats opérateurs privés. C'est le préalable à la mise en oeuvre d'une politique de mobilité en adéquation avec les objectifs du développement durable.

Le deuxième volet de mon intervention concerne la politique générale des télécommunications, des entreprises et participations publiques. Les télécommunications en pleine mutation et les entreprises publiques constituent un volet important de la politique du gouvernement. Il convient de mettre en oeuvre des mesures destinées à conforter nos opérateurs soumis aux charmes des libéralisations.

Le gouvernement entend tenir compte de la flexibilité du marché des télécommunications, objectif auquel nous souscrivons pour autant qu'il n'ait pas de graves conséquences sociales. Nous nous réjouissons du fait que l'on envisage d'intégrer l'ensemble de la population à la société de l'information, notamment via la mise en place d'un accès universel au web. C'est encore une fois toute la notion de service universel que nous retrouvons - nous n'y reviendrons jamais assez -; c'est une très bonne orientation.

Par ailleurs, l'éclatante santé de Belgacom fait bien plaisir. La consolidation stratégique se révèle être un succès. Il importe maintenant de savoir ce qu'il adviendra de la société. Garde-t-on les 51% ? Garde-t-on une minorité de blocage ? Sera-t-elle cotée en bourse ? Le débat reste ouvert.

Les parlementaires devront être informés rapidement des projets concernant cette société qui, faut-il le rappeler, génère des rentrées financières considérables pour l'Etat fédéral.

En ce qui concerne La Poste, nous en avons parlé récemment. Cette entreprise est actuellement au centre de l'actualité. La note faisait état de la discussion d'un plan global de modernisation en concertation avec la direction et les organisations représentatives du personnel. Beaucoup d'informations ont déjà circulé dans la presse. Espérons que le débat reprendra très vite sa véritable place.

Nous discutons de l'avenir d'une entreprise publique qui occupe encore à ce jour plus de quarante mille personnes. Nous veillerons tout particulièrement à ce que les évolutions nécessaires soient mises en oeuvre dans un climat social serein.

Permettez-moi d'aborder encore quelques éléments. Relativement à la SABENA, l'Etat belge possède toujours à ce jour 50,4% des parts de cette société. Toutefois, nous le savons, S AIR Groupe y sera bientôt majoritaire. Les résultats enregistrés par la SABENA demeurent certes aléatoires, même si les choses ont fortement évolué en cinq ans. La SABENA devra par conséquent adopter les mesures lui permettant d'assurer son avenir et l'emploi au sein de son entreprise. Nous maintiendrons notre attention sur l'évolution de ce dossier.

Jean Depreter

Concernant les avoirs de la Société fédérale de Participation, le sort de la CGER se trouve réglé, de même que celui du Crédit professionnel. Nous le savons depuis peu. Par contre, il reste à prendre des décisions concernant l'OCCH, à propos desquelles nous attendons de plus amples informations.

Nous ne disposons malheureusement pas du temps nécessaire pour évoquer la situation de chaque entreprise.

En conclusion, nous sommes particulièrement satisfaits du fait que les intérêts du citoyen, client des entreprises publiques, soient pour l'essentiel pris en considération. La volonté de doter les entreprises publiques des outils susceptibles de les aider à défendre leur position, dans des matières s'ouvrant progressivement à la concurrence, constitue également, en soi, un élément tout à fait appréciable et positif.

Au-delà de ce constat, nous souhaiterions tout de même - et j'insiste à nouveau sur ce point - que la notion de service universel transparaisse de manière plus évidente encore au niveau des projets.

Enfin, c'est une évidence, le personnel des entreprises publiques se verra assigner des missions nouvelles, qui supposeront de sa part flexibilité et mobilité. L'acceptation par le personnel de ces exigences nécessite un contexte de qualité des conditions de travail. Nous pensons que des efforts pourront être menés utilement en cette direction. Cela doit, à notre avis, faire partie intégrante de la définition de plans stratégiques réunissant toutes les conditions du succès.

Bref, pour en finir, je rappellerai le leitmotiv de mon allocution : la priorité doit être accordée à la notion de service universel. De manière générale, concernant les entreprises publiques, si demain les clients sont satisfaits et si les travailleurs le sont également, nous pourrions alors affirmer que nous avons agi dans la bonne voie.

Le **président** : C'est très bien, monsieur Depreter, vous aviez encore une minute de réserve. En tout cas, chers collègues, je tenais à vous signaler le fait que M. Depreter vient de faire son maiden speech. (*Applaudissements*)

Monsieur le président De Croo m'a également fait savoir qu'il avait oublié de mentionner que ce fut aussi tout à l'heure le cas de Mme Mirella Minne. (*Applaudissements*)

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren ministers, collega's, gelet op de beperkte tijd die mij is toegezegd, zal ik mijn betoog tot één aspect beperken, namelijk het beleid ten aanzien van de NMBS.

De NMBS is immers het belangrijkste federale beleidsinstrument om het verkeersinfarct te voorkomen. Deze spoorwegmaatschappij is de voorbije jaren, voorzichtig uitgedrukt, ernstig tekortgeschoten in haar opdracht. Kijk maar naar de ondermaatse kwaliteit van de dienstverlening, de vertragingen, de overvolle treinen, de eindeloze reeks stakingen en het gebrekkige aanbod. Men moet vaststellen dat de Raad van Bestuur van de NMBS van haar maatschappij een puinhoop heeft gemaakt. De reputatie van de NMBS is zo slecht dat de mensen nog liever dagelijks in de file staan dan met de trein naar hun werk te sporen.

Al jaren krijgt de NMBS meer dan 80 miljard frank toegestopt. Maar wat doet deze maatschappij met dat geld ? Welke resultaten boekt ze ?

In mijn vorige functie als VLD-woordvoerder heb ik dikwijls in algemene termen over de Belgische ziekte gesproken. Dat was voor mij een ietwat abstract gegeven, een theoretisch model. Het beeld van die Belgische ziekte was iets ongrijpbaar. De voorbije weken en maanden heb ik mij als nieuw parlements lid in het NMBS-dossier ingewerkt en daar heb ik de Belgische ziekte in levende lijve ontmoet. De Belgische ziekte heeft voor mij een gezicht gekregen, het gezicht van onze spoorwegmaatschappij : een maatschappij die geleid wordt door politiek benoemde bestuurders, die elkaar steunen en indekken, en die het algemeen belang en de essentie van hun opdracht al lang uit het oog zijn verloren; een NMBS die zichzelf heeft omgebouwd tot een doolhof van filialen, met telkens opnieuw dezelfde personen aan het hoofd; een NMBS die met ABX zonder twijfel over de grootste Europese onderneming zonder rechtspersoonlijkheid beschikt; een ABX die zich aan alle bepalingen van de vennootschapswetgeving onttrekt; een NMBS die van haar boekhouding een ondoorzichtig kluwen maakt, met als enige bedoeling zich aan alle ernstige controles te onttrekken.

Niemand weet wat er met de 85 miljard overheidssteun gebeurt. Het Rekenhof, de revisoren, noch het parlement weten het. En als ik het goed heb begrepen, mevrouw de minister, u evenmin. Ook u weet niet wat er juist met dat belastinggeld gebeurt, geld dat alleen mag worden gebruikt voor de openbare dienst, geld van de belastingbetalers, geld dat uitsluitend dient om de burgers op een behoorlijke en comfortabele wijze naar hun bestemming te brengen.

Ik verbaasde mij als nieuw parlements lid ook over verdeling van de onderwijsgeldten. De voorbije weken werd in dit halfroond passioneel gedebatteerd over de vraag of het Franstalig onderwijs al dan niet 2,4 miljard frank krijgt. Wanneer echter blijkt dat ABX het voorbije jaar buitenlandse bedrijven opkocht voor een waarde van ongeveer dertig miljard frank, ligt niemand daarvan wakker. Nogtans gaat het hier om een veelvoud van 2,4 miljard frank.

Bart Somers

Bovendien is het voor iedereen die zich in dit dossier inwerkt, duidelijk dat ABX en bijgevolg de NMBS deze aankopen met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zeker financiert met overheidsgeld, met middelen die uitsluitend mogen worden gebruikt om de openbare dienstverlening te garanderen. Deze aankopen druisen dus in tegen de interne regelgeving, tegen het beheerscontract en tegen de Europese wetgeving. De heer Schouppe en zijn omgeving bouwen op deze manier, met belastinggeld, een multinational uit die de burgers niets bijbrengt en enkel een mogelijke carrière-uitweg voor één persoon kan betekenen. Dertig miljard frank wordt te grabbel gegooid en ondertussen staan de mensen op de perrons te wachten op overvolle treinen. Dit dossier doet mij revolteren, vooral als ik zie hoe de regeringscommissaris van de NMBS zich van zijn taak kwijt. In zijn verslag aan de minister verzekert hij haar dat de belastinggelden, conform de wet, alleen gebruikt worden voor het verzekeren van de openbare dienst. Dezelfde regeringscommissaris wordt enkele weken later tegengesproken door de NMBS-revisoren die laten weten de rekeningen niet te kunnen goedkeuren omdat het onmogelijk is na te gaan hoe de overheidsgelden worden gebruikt. Wat te denken van een dergelijke regeringscommissaris, wiens taak erin bestaat toe te zien op de wettelijkheid en de naleving van het beheerscontract ?

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Collega Somers, waarom is de regeringscommissaris dan nog steeds in dienst ?

De heer **Bart Somers** (VLD) : Daarover ga ik het dadelijk hebben. Ik stel mij daar ook vragen bij.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Maar die vragen leveren voorlopig niets op ?

De heer **Bart Somers** (VLD) : Ik zal het er dadelijk over hebben.

Een regering die van ons land een modelstaat wil maken, kan zulke wantoestanden niet dulden. Mijnheer Leterme, het verheugt me dat de regering komaf wil maken met het jarenlange gedoogbeleid ten aanzien van de NMBS-top, waarvoor de CVP een verpletterende verantwoordelijkheid draagt.

De nieuwe regering heeft aangekondigd dat ze het beheerscontract en de wet op de autonome overheidsbedrijven wil herzien. De regering - en meer bepaald de minister van Verkeer - moet meer doen. Minister Durant heeft aangekondigd dat het NMBS-bestuur op haar aandringen het principe van de financieringstabellen op de gescheiden boekhouding heeft aanvaard. Dat verheugt ons. Met deze financieringstabellen zal eindelijk een controle op de aanwending van de overheidsgelden mogelijk worden. De minister ging zelfs verder in een commissievergadering. Ze zal geen NMBS-rekeningen goedkeuren zolang niet duidelijk, op basis van een

transparante boekhouding, kan aangetoond worden wat er met het belastinggeld gebeurt. Deze houding van de minister, mijnheer Leterme, is een breuk met het verleden wat wij toejuichen. Het is bovendien de enige denkbare houding van een minister die zichzelf respecteert en zijn opdracht ernstig neemt.

Mevrouw de minister, toch vraag ik u om een stap verder te gaan.

In augustus heeft ABX opnieuw een Italiaanse onderneming aangekocht voor 7 miljard Belgische frank. Dit is opnieuw een veelvoud van de 2,4 miljard frank uit het onderwijsdebat.

Op basis van een onjuiste en niet-onderbouwde en hardgemaakte verklaring van uw regeringscommissaris, heeft u deze aankoop niet aangevochten. U hebt deze aankoop gewoon laten voorbijgaan.

Ik hoop dan ook dat u met uw regeringscommissaris een hartig woordje gesproken hebt over zijn loze beweringen.

Belangrijker is echter dat wij er bij u op aandringen om u in de toekomst uitdrukkelijk te engageren geen enkele buitenlandse acquisitie van ABX en geen enkele aankoop van een buitenlandse onderneming door de NMBS goed te keuren zolang de NMBS-directie niet zwart op wit kan aantonen dat daarvoor geen overheidsgelden worden gebruikt.

In de commissie kunnen we bijna wekelijks vaststellen wat de voornemens van de NMBS nog waard zijn, hoe ze telkens opnieuw laten voelen dat ze geen interesse hebben in de transparantie van hun beleid en in een goede samenwerking met de overheid.

Mijnheer de voorzitter, ik had graag nog over de IJzeren Rijn gesproken, maar ik ga dit niet doen en besluiten.

Om te eindigen wil ik mij even tot de CVP-collega's richten. We vernemen, zowel in de commissie als daarbuiten van de heer Ansoms, dat de CVP geen trendbreuk ziet in het huidige mobiliteitsbeleid. Wat is nu de realiteit, mijnheer Leterme ?

Jarenlang hebben de regeringen, waarvan de CVP prominent deel uitmaakte, geen mobiliteitsbeleid gevoerd die naam waardig. Uw regeringen lieten de NMBS-top zijn gang gaan. Er was ook geen interesse voor de besteding van de miljarden frank overheidsgelden vanwege de NMBS. Een transparante NMBS-boekhouding was het minste van uw zorgen. Het beheerscontract was al die jaren maar een stukje papier en de IJzeren Rijn mocht verder roesten.

De Belgische burgers en treingebruikers hebben vandaag, na jaren immobilisme, een regering die de NMBS wil omvormen tot een resultaat- en klantgerichte onderneming, waar de reiziger centraal staat. Er is dus eindelijk een regering aan de macht die zich met een bewon-

Bart Somers

derenswaardige hardnekkigheid lijkt vast te bijten in het dossier van de IJzeren Rijn. De regering breekt dus wel degelijk met de lethargie van het verleden. Ze werkt aan de toekomst en aan een betere mobiliteit. Daarom verdient ze ook ons vertrouwen.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer Somers, u zegt dat de vorige regering de IJzeren Rijn heeft laten verroesten. Ere wie ere toekomt, de vorige minister terzake, de heer Daerden, heeft in overleg met de commissie initiatieven genomen om dat verroestingswerk te doorbreken. Samen met de vorige regering heeft hij de eerste stappen gezet om de IJzeren Rijn opnieuw de bestemming te geven die hij vroeger had. Het is dus leugenachtig van de heer Somers hier te zeggen dat de vorige regering er niets voor heeft gedaan.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer Van Eetvelt, de resultaten zijn er. U zegt dat tijdens de vorige legislatuur de vorige regering zich enorm heeft ingezet. Toch staan wij nog geen stap verder met de IJzeren Rijn.

Wat is er gebeurd sinds het aantreden van deze regering ? minister Verhofstadt heeft bij zijn eerste contact bij de heer Kok het dossier op tafel gelegd. Ondertussen heeft hij van zijn Duitse ambtgenoot de toezegging gekregen om mee druk uit te oefenen op Nederland. Voor de eerste keer oefenen de ministers Durant en Verhofstadt, in samenwerking met de Vlaamse regering - toch ook een nieuwigheid - in Nederland een permanente aanhoudende politieke druk uit om in dit dossier een doorbraak te realiseren. Dit is een duidelijke trendbreuk met het verleden.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer Somers, de trendbreuk was al gelegd door de vorige regering. Ook de Vlaamse regering was erbij betrokken.

Mme **Anne Barzin** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, j'aimerais savoir si mon collègue Olivier Chastel qui est arrivé en retard tout à l'heure pourra faire son intervention.

Le **président** : Il aura l'occasion d'intervenir dans le cadre du temps de parole qui restera au PRL.

Mme **Anne Barzin** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame et messieurs les ministres, monsieur le secrétaire d'Etat, chers collègues, dans ce débat relatif au budget général des dépenses pour l'année 2000, j'aborderai trois points relatifs à la note de politique générale qui nous a été présentée par le ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture concernant les petites et moyennes entreprises.

Les PME constituent un élément essentiel de l'économie belge. Comme le ministre nous l'a rappelé dans le cadre de son exposé introductif, plus de 97% de toutes les

entreprises de notre pays emploient au maximum 50 salariés et, depuis 1980, celles-ci ont créé 229 000 nouveaux emplois. Les PME méritent par conséquent qu'un effort tout particulier soit consenti en leur faveur.

Dans ce cadre, je me réjouis des propos tenus par le ministre Gabriels qui souhaite mener une politique volontariste dans ce secteur, visant à promouvoir l'esprit d'entreprise en général. Pour ce faire, différents facteurs interviennent, qu'ils soient d'ordre fiscal, administratif ou autres. La politique en faveur des PME n'est pas limitée aux compétences du seul ministre des Classes moyennes mais dépend aussi de la politique socio-économique globale du gouvernement.

Ainsi, au niveau de la fiscalité, il faut souligner l'impact majeur qu'auront, dans ce secteur, la diminution des charges patronales et la réforme globale de la fiscalité annoncées par le gouvernement.

L'objectif premier de la politique à mener est de stimuler et de garantir, de la manière la plus efficace possible, les chances de croissance des PME. Trop souvent par le passé, l'on a entendu des indépendants et dirigeants d'entreprise nous dire qu'ils préféreraient "rester petits" et tenter de survivre, plutôt que de mener une politique d'expansion.

Trop longtemps, en effet, les gouvernements ont influencé de manière négative les facteurs de succès, critiques pour une entreprise. En tant que libérale, je me réjouis que le ministre des Classes moyennes ait annoncé qu'il prendra des initiatives dans ce domaine.

Je pense ici, tout d'abord, à la valorisation du statut social des travailleurs indépendants. L'effort sera porté durant l'année budgétaire 2000 sur l'augmentation des pensions les plus basses et plus particulièrement sur celles des travailleurs indépendants.

En effet, actuellement, la pension d'un indépendant est de l'ordre de la moitié de celle d'un travailleur salarié. Ainsi, à ce jour, pour une carrière complète et dans la meilleure des hypothèses, c'est-à-dire celle où le pensionné compte une carrière de 45 ans et où, tout au long de sa carrière, il a payé la cotisation maximale, sa pension atteint un maximum de 381 449 francs par an quand il s'agit d'un ménage ou 305 155 francs lorsqu'il s'agit d'un isolé. En moyenne, la pension d'un travailleur indépendant s'élève donc à 15 000 francs par mois, ce qui me paraît à la fois dérisoire et inéquitable.

Dans le même ordre d'idée, une évaluation sera faite pendant l'année 2000 en ce qui concerne les problématiques du conjoint aidant, des faux indépendants, de la diminution du montant de la pension en cas de pension anticipée, de la revalorisation de la pension libre complémentaire, du versement des allocations maladie-invalidité et de l'assurance sociale en cas de faillite.

Anne Barzin

J'ose espérer que le gouvernement prendra rapidement les mesures nécessaires afin de supprimer ou, à tout le moins, de réduire enfin ces discriminations dont les travailleurs indépendants sont victimes du point de vue de leur couverture sociale.

Le second sujet que je souhaite développer aujourd'hui concerne la simplification administrative. Je me réjouis de constater que l'une des priorités du gouvernement consiste à diminuer la complexité administrative.

Il n'est pas normal que des dirigeants d'entreprise, au lieu de travailler à l'expansion de celle-ci, consacrent un temps considérable à renvoyer des documents destinés à établir des statistiques et à remplir plusieurs fois le même document administratif pour le transmettre à différentes administrations. Ainsi, en moyenne, une entreprise qui occupe moins de dix travailleurs consacre pour chacun d'entre eux un total de 62 heures par an pour accomplir des formalités administratives.

Le ministre des Classes moyennes a annoncé qu'il collaborerait étroitement avec l'Agence pour la simplification administrative et avec la commissaire de gouvernement chargée de la simplification administrative, l'objectif étant de créer un guichet unique. Celui-ci serait chargé, d'une part, de la centralisation des données fournies en un seul exemplaire par le patron de la PME et, d'autre part, d'en assurer la redistribution aux différentes administrations concernées sans que l'entreprise ait encore à intervenir.

En outre, ce guichet ou point de contact pourrait récolter directement les renseignements statistiques auprès des administrations qui les détiennent et non plus auprès des P.M.E.

Il me paraît essentiel que les indépendants, et dans une plus large mesure les citoyens, puissent rapidement voir les effets de cette simplification administrative tant attendue.

Par ailleurs, il nous appartiendra, à nous parlementaires, de légiférer de manière plus claire et plus compréhensible pour tout un chacun. Je vais prendre ici l'exemple des aides à l'emploi et aux investissements. La multiplication de ces procédures et leur caractère complexe ont pour conséquence qu'elles sont insuffisamment utilisées par leurs bénéficiaires potentiels. Et là, je pense aux jeunes indépendants qui souhaitent lancer leur propre entreprise. Il me semble qu'il nous faudra être particulièrement attentifs à cette problématique.

J'en viens au troisième et dernier élément relatif aux P.M.E. que je souhaite développer aujourd'hui. Il concerne le projet de loi adopté il y a deux semaines, en vue de la promotion de l'emploi. Comme vous le savez, l'objectif de ce projet de loi est de permettre l'engagement de jeunes travailleurs dans les six mois qui suivent

leur sortie de l'école. Pour y parvenir, le projet prévoit une obligation à charge des entreprises qui emploient plus de 50 personnes. Ces entreprises seront obligées d'engager des jeunes travailleurs à concurrence de 3% de leur effectif total.

Cette obligation ne concerne pas les petites et moyennes entreprises, vu qu'elles comptent moins de 50 travailleurs. Ce qui me paraît préférable eu égard aux nombreuses difficultés que rencontrent les PME. Le projet de loi a toutefois instauré des avantages liés à l'engagement des jeunes moins qualifiés pour toutes les entreprises et ce, quel que soit le nombre de travailleurs occupés.

En effet, la loi prévoit que tout employeur privé qui engage dans le cadre de la convention de premier emploi des jeunes moins qualifiés bénéficiera d'une réduction de cotisations patronales de sécurité sociale qui s'élève à 20 000 F par trimestre et par jeune travailleur engagé. Les PME pourront donc bénéficier de cet avantage, étant entendu que seuls les jeunes qui ne disposent pas d'un certificat ou d'un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur sont visés par cette disposition.

Il me semble qu'il serait opportun que des incitants soient également prévus pour les entreprises qui engageront des jeunes ne remplissant pas cette condition, c'est-à-dire ayant leur diplôme de l'enseignement secondaire ou même de l'enseignement supérieur ou universitaire. Il me semble que le gouvernement pourrait approfondir cette idée.

Pour conclure mon intervention, je vous dirai que la note de politique générale développée par le ministre des classes moyennes rencontre les préoccupations des libéraux dans le secteur des PME. Les mesures annoncées permettront aux PME de voir les changements que nous leur avons promis lors de la campagne électorale.

Par conséquent, le groupe PRL FDF MCC votera pour le budget présenté par le gouvernement.

Le président : Chers collègues, je constate que le président De Croo avait décidé, pour des raisons qui lui sont propres et que je ne discute pas, d'enlever M. Chastel de la liste des orateurs. Je ne vais pas changer cette décision. Je propose, madame, que vous continuiez votre intervention par le discours de M. Chastel.

Mme Anne Barzin (PRL FDF MCC) : Je vais donc lire l'intervention qu'Olivier Chastel avait prévue, tout en vous précisant que je la découvre.

La note de politique générale du ministère des télécommunications et de l'infrastructure s'inscrit dans une optique où les usagers des services publics seront remplacés par des clients des entreprises publiques. Les interventions budgétaires dans ces entreprises sont, en

Anne Barzin

effet, limitées aux missions de service public. Les différentes dotations aux entreprises publiques ne trouvent leur justification que dans la satisfaction de la clientèle par rapport aux services prestés. Le contrôle du bon usage des deniers publics par ces entreprises revêt, dès lors, une importance capitale pour la survie de celles-ci dans un contexte de concurrence européenne et internationale accrue.

Je vais aborder quelques points relatifs à la SNCB. Tout d'abord, nous nous réjouissons de constater qu'une évaluation extérieure s'appliquera au programme d'investissement ferroviaire, conformément à la déclaration gouvernementale de juillet 1999.

Le but d'une telle évaluation consiste à s'assurer que les investissements répondent aux objectifs fixés.

M. Chastel souhaite alors poser différentes questions.

Au-delà de la révision du contrat de gestion de la SNCB, seule une réforme en profondeur de la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes est de nature à assurer l'avenir de l'entreprise ferroviaire et à garantir la prestation de services publics fiables. Une telle réforme permettra de clarifier les relations financières entre l'entreprise et l'Etat qui, en fonction des circonstances, intervient soit comme régulateur quand il définit le cadre réglementaire d'un secteur soumis à la concurrence, soit comme contrôleur de la bonne exécution d'une mission de service public, ou encore comme défenseur public du capital de l'entreprise.

Il est prévu de rechercher des capitaux privés en vue de la construction du RER bruxellois. Une formule similaire avait été prévue dans la loi créant la financière TGV. Quel est le montant des capitaux privés apportés à la financière TGV ?

Le projet Rhin de fer, qui trouve sa seule justification dans le développement économique du port d'Anvers, ne peut s'envisager qu'après une étude d'impact sur l'activité des ports intérieurs (Bruxelles et Liège) et sur l'avenir du transport de marchandises en région wallonne.

Le 26 novembre dernier, l'accord social 1999-2001, intervenu entre la direction de la SNCB et les représentants des syndicats socialiste et social-chrétien, marquait la fin provisoire d'un conflit social qui a mis en lumière un grave déficit dans les effectifs du personnel de conduite. Cet accord portait notamment sur la péréquation des pensions. Le chiffre de 600 millions pour les trois années a été avancé, dont 225 pour l'année 2000. Lors de la discussion du budget 2000 en commission de l'Infras-structure, la ministre de la Mobilité et des Transport, répondant à une question de M. Wauthier, a reconnu que cet accord coûterait de l'argent mais n'entraînerait pas d'augmentation de budget. Quelques jours plus tard, la presse citait le cabinet de la même ministre en ces

termes : "Nous n'avons pas participé à la négociation. Or, on ne peut lier à un contrat un tiers qui n'y a pas été associé." Enfin, le 17 décembre, le conseil d'administration de la SNCB approuvait le projet de protocole d'accord social. A combien est évaluée la péréquation des pensions pour les années 1999, 2000 et 2001 ? Dans quelle mesure l'Etat peut-il être engagé par un accord entre partenaires sociaux ? L'article 43 du deuxième contrat de gestion peut-il faire l'objet d'une modification en vue de la prise en charge totale ou partielle par l'Etat de la péréquation des pensions promise aux deux organisations syndicales reconnues ? Quel a été le point de vue défendu par le commissaire du gouvernement lors du conseil d'administration du 17 décembre ?

M. Chastel souhaite également poser quelques questions restées sans réponse en commission de l'Infras-structure. Elles concernent la justification du budget général des dépenses pour l'allocation de base 51.10.31.01 qui mentionne qu'exceptionnellement, en 2000, s'ajoute une charge supplémentaire de 1 138,8 millions pour couvrir l'obligation contractuelle relative à l'option de rachat de l'opération de financement alternatif IKEA. Il est question ici de l'article 86 du deuxième contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB. Cet article 46 fait référence à l'opération de "sale and rent back" conclue en février 1990 pour un montant de 1 750 millions de francs belges et prévoit qu'au cours de l'an 2000 l'Etat versera à la SNCB sa part dans l'option de rachat, soit 30,2 millions. Les loyers payés par l'Etat entre 1993 et 2000 se montent à un total de 21,745 millions de dollars, soit de l'ordre de 869 millions de francs belges. Quel type de matériel roulant est concerné par cette opération ? Quel est l'âge de ce matériel ? Quel est son potentiel d'utilisation future ? Ce matériel roulant pourrait-il à nouveau faire l'objet d'une telle opération ? En règle générale, les opérations de "sale and rent back" ne prévoient pas d'option de rachat.

- *Président* : **M. Herman De Croo**

L'obligation contractuelle à cette option de rachat est-elle de nature à requalifier l'opération en sell and lease back ?

Enfin, l'opération dite IKEA de l'article 46 du contrat de gestion est-elle la même que celle qui fait l'objet d'une instruction pour escroquerie à charge de l'administrateur-délégué de la SNCB ?

M. Chastel désirait également aborder un point relatif à La Poste.

Il précise qu'à la différence de Belgacom, qui par sa consolidation stratégique, a pu rattraper en grande partie son retard avant d'affronter la libéralisation du secteur d'activité, La Poste se retrouve, à trois ans de cette échéance, dans une situation pour le moins inconfortable.

Anne Barzin

Les trois années prochaines seront décisives pour cette dernière. Dans ce délai, des alliances devront être conclues afin d'assurer, à court terme, le redéploiement stratégique de l'entreprise, et à long terme, le maintien en Belgique d'une activité postale nationale.

Les premiers pas dans la bonne directions ont été franchis. En effet, dans le courant du premier semestre 2000, La Poste deviendra un société anonyme de droit public, ce qui facilitera l'augmentation de son capital.

Par ailleurs, un plan industriel est en cours d'élaboration.

Enfin, la négociation, visant à relever le défi social, a été engagée avec les représentants du personnel.

Je conclus ici l'intervention préparée par M. Chastel en soulignant le fait que nous ne pouvons que nous réjouir des nouvelles perspectives qui sont proposées par la ministre de la Mobilité et des Transports. Le groupe PRL FDF MCC soutiendra donc le gouvernement.

Le président : Merci beaucoup, madame Barzin.

M. Chastel s'est excusé de son retard involontaire. Mais la règle est la règle et elle s'applique à tous.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je désire simplement indiquer que les services de la Chambre ont été prévenus de mon retard, hier, par téléphone. J'ai précisé que j'arriverais vers 11 heures. Je vous ai demandé à 10.45 heures de bien vouloir me donner la parole, estimant que je ne désobligeais en rien le parlement.

Le président : C'est là une expérience de jeune parlementaire qui devrait porter ses fruits.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het was voor een nieuw volksvertegenwoordiger geen sinecure om deze begroting voor Verkeer, Vervoer en Verkeersveiligheid door te nemen. Ik begrijp dat het voor de minister evenmin een sinecure is geweest, gezien de korte tijdsperiode die zij had. Bij het lezen van de begroting en de beleidsnota kon ik me niet van de indruk ontdoen dat ze allerm minst een trendbreuk met het verleden inhouden. We hadden dat nochtans verwacht van een groene minister.

Mevrouw de minister, u gebruikt trucjes om ons de indruk te geven dat het wel degelijk om vernieuwing gaat. U hebt het ons niet gemakkelijk gemaakt om dat te ontdekken door de structuur van uw beleidsnota grondig te veranderen. Deze nieuwe structuur bevordert de leesbaarheid allerm minst. In dezelfde zin hebt u de zeven beleidsprincipes van de vorige minister omgevormd tot een vijftal uitdagingen. Wat me nog het meest tegen de borst stuitte, was het kopiëren van grote delen van de vorige beleidsnota. Hele passages komen gewoon terug, zij het op een andere plaats in het document. Met een

ander handig trucje verwijst u naar maatregelen zodat men de indruk krijgt dat de huidige regering de initiatiefnemer is. Niets is minder waar. Ik weet dat men moet voortbouwen op maatregelen uit het verleden, maar moet daarom alles worden herhaald ? Als men de beleidsnota ontdoet van alle vanzelfsprekende, al verwezenlijkte of geplagieerde zaken, is er geen sprake meer van een trendbreuk. Deze begroting is een vrijblijvend overzicht van de problematiek inzake Verkeer en Infrastructuur. De nota beperkt zich tot enkele algemeenheden zoals verwoord in het regeerakkoord. Een concrete beleidsvisie vindt men niet terug in de beleidsnota, noch in de verantwoording bij de begroting. Het blijft steken in de weliswaar soms goede bedoelingen.

In de commissiebespreking haalde ik al enkele aspecten aan. Op sommige kreeg ik geen afdoende antwoord : over de vergoedingsprocedures bij natuurrampen, de opvolging van de dossiers door het ministerie en de vereenvoudiging van het expertisesysteem.

De beleidsnota is verder niet van die aard, en evenmin de antwoorden van de minister, dat ze ons kan geruststellen inzake de communautaire verhoudingen met betrekking tot het spoorverkeer en het GEN. Dit laatste belooft een verhoging van de rechtstreekse en een groter aanbod van regelmatige verbindingen. We maken ons terecht zorgen over de verdeelsleutel voor de investeringen. Kan het dat bepaalde projecten uit die verdeelsleutel worden gehouden of dat een bepaalde verdeling wordt gehanteerd zonder dat de werkelijke behoeften worden ingeschat ? Het mag voor iedereen duidelijk zijn dat vooral Vlaanderen vragende partij is voor investeringen in de vervoersector. Het hanteren van een 60/40-verhouding werkt in het nadeel van Vlaanderen en zet letterlijk en figuurlijk een rem op het Vlaamse mobiliteitsgebeuren.

Moet men inderdaad niet veeleer daar investeren waar het tegelijkertijd nodig en rendabel is ? Mevrouw de minister, uw antwoord terzake in de commissie stelt ons allerm minst gerust. Enerzijds zegt u dat per regio de opportuniteit van elke investering in alle objectiviteit wordt onderzocht. Anderzijds blijft u vasthouden aan de 60/40-verdeling. Ik vraag me af hoe u in deze contradictie in terminis kunt blijven geloven.

Een ander aspect waar onze fractie veel belang aan hecht maar waarover ik weinig of niets heb teruggevonden in de beleidsnota van de minister, is de veiligheid bij de NMBS, en meer in het bijzonder de veiligheid van treinbegeleiders en -reizigers. Dit onderwerp maakt ondertussen niet meer het exclusieve terrein uit van het Vlaams Blok. Het is positief dat dit probleem nu ook wordt aangekaart door andere fracties via het stellen van mondelinge vragen. In oktober werd een actieplan tegen agressie goedgekeurd door de verschillende beheersorganen van de NMBS. Ik kan me echter niet van de indruk ontdoen dat de minister dit aspect niet volop wenst uit te spelen. De cijfers spreken nochtans boekdelen.

Jan Mortelmans

Op jaarbasis zijn er ongeveer 700 gevallen van agressie. Het gaat hierbij dan nog enkel om de geregistreerde gevallen. Indien we het dark number mee in overweging nemen, komen we gemakkelijk aan circa 1 000 gevallen per jaar. Dit is een verontrustend aantal. Ik wil best aannemen dat er werk wordt gemaakt van een actieplan tegen agressie, van een veiligheidsplan. Ik had dan wel graag gezien dat de minister zich daar volledig achterzet zodat zowel de regering als de NMBS er zich bewust van worden dat dit een belangrijke prioriteit moet vormen. Dit geldt niet enkel voor het NMBS-personeel maar in het bijzonder voor alle reizigers.

In de commissie hebben we kunnen vaststellen dat het niet goed is gesteld met de inspraak binnen de NMBS, en dit op verscheidene vlakken. Op dit gebied bestaat bij de NMBS een zogenaamd Raadgevend Comité van de Gebruikers. Ik stel vast dat dit orgaan op een vrijblijvende manier adviezen mag formuleren. De NMBS legt die aanbevelingen echter quasi systematisch naast zich. In de commissie erkende u dat de raad van bestuur hiermee meestal geen rekening hield. U stelde zelfs dat het Raadgevend Comité van de Gebruikers binnen de wet van 21 maart 1991 zijn taak naar behoren moet kunnen vervullen. De NMBS zou er goed aan doen rekening te leren houden met die adviezen.

Ik betreur het echter dat u niet de minste inspanning hebt gedaan om tegemoet te komen aan de reeds geformuleerde adviezen van het comité.

Ik geef een voorbeeld. Naar aanleiding van het voorstellen van het jaarrapport, pleit het comité voor het stimuleren van de combinatie van fiets- en treingebruik. In de vorige beleidsnota vond ik daarover nog een zinnetje terug. Of er op dat vlak dan ook daadwerkelijk serieuze zaken werden gerealiseerd, blijft een open vraag. De intentie was er alleszins. In de huidige nota vind ik daaromtrent echter niets terug. Ik hoop dat deze problematiek het voorwerp zal uitmaken van een discussie wanneer de herziening van het beheerscontract ter sprake komt.

Een van de eerste zaken die me opviel bij het doornemen van het investeringsprogramma, was het feit dat men een soort van cascadesysteem hanteert bij het in gebruik nemen van nieuw rollend materieel. Het nieuwe materieel wordt eerst op de hoofdassen ingezet en daarna op de complementaire. Ik weet niet of men in dit land, dat een voorschoot groot is, mag spreken van hoofd- en secundaire assen. Ook hier moet de infrastructuur worden aangepast aan de noden en de behoeften van het treinverkeer. De NMBS stelt zelf dat deze regel niet absoluut is. Ik pleit er dan ook ten zeerste voor deze materie bij de besprekingen over het beheerscontract aan te snijden.

Op verscheidene lijnen is er een belangrijke toename van het aantal reizigers, voornamelijk tijdens de spitsuren. Ik ben de eerste om dat te erkennen en toe te juichen. Dit heeft echter tot gevolg dat de treinen overvol zijn.

Van een of andere zogenaamde "snelle en efficiënte" regering zoals deze zou toch mogen worden verwacht dat ze hier snel en efficiënt op inspeelt. Ik kan mij echter niet van de indruk ontdoen dat ook op dat vlak nog een lange weg moet worden afgelegd.

Mevrouw de minister, tot besluit kan ik met betrekking tot het spoorvervoer alleen vaststellen dat u nog veel werk voor de boeg hebt. Ik heb het dan voornamelijk over de mentaliteit die heerst bij de NMBS. Dat werd best geïllustreerd door de heftige reactie van gedelegeerd bestuurder Schouppe die het een ramp zou vinden als er op een zaterdag zou worden gestaakt. Hij zou het personeel dan zelfs laten opeisen. Op een werkdag mag men de pendelaars, de mensen die dag in dag uit, week in en week uit, jaar in en jaar uit de trein nemen en die daarbij allerlei beproevingen moeten doorstaan het leven zuur maken. Dat is de mentaliteit bij de NMBS. Die mentaliteit zult u met deze beleidsnota niet veranderen. Hetzelfde geldt trouwens met betrekking tot de relatie met de vakbonden, hetzij erkend, niet erkend of aangenomen. Als u inhoud wil geven aan een nieuwe politieke cultuur, wordt het hoog tijd dat er een efficiënte overlegstructuur wordt uitgebouwd, dit in het belang van de dagelijkse treinreizigers.

Ik ga nog even kort in op het "morgen scheert men gratis" dat bij deze regering gretig aftrek begint te vinden. Na de gratis trein voor de Vlaamse ambtenaar stelde u voor kinderen tot 12 jaar gratis te laten reizen. Uw collega, minister Vande Lanotte, stelde voor alle federale ambtenaren en vijftienzestigplussers gratis te laten sporen. In de commissie stelde u dat het kosteloos vervoer voor jongeren van minder dan 12 jaar als een uitbreiding van het kosteloos vervoer voor jongeren van minder dan 6 jaar diende te worden beschouwd en niet als een propagandastunt. Door het feit dat u de budgettaire impact van deze maatregel nog niet kent en dat ook de modaliteiten voor deze maatregel nog moeten worden vastgelegd, lijkt dit meer in de richting van een stunt dan van een beleidsdaad met visie te gaan.

Mevrouw de minister, collega's, het gevaar bestaat trouwens dat deze maatregelen niet het beoogde effect zullen hebben. Als de infrastructuur, het aanbod en het comfort niet mee evolueren, zullen de nieuwe reizigers die u wenst te bereiken na verloop van tijd definitief afhaken.

Over het dossier van de IJzeren Rijn kan ik zeer kort zijn, niettegenstaande het onnoemelijke belang hiervan. De heer Sevenhans volgt dit echter op de voet in de commissie. Het is wel merkwaardig te moeten vaststellen dat

Jan Mortelmans

in dit dossier reeds stappen zijn gezet door enkele ministers en nu zelfs door de eerste minister maar dat we van de bevoegde minister enkel vage verklaringen kunnen noteren. Ik vraag mij af of de wil om dit dossier er door te drukken wel echt aanwezig is.

Tot slot blijf ik ook op mijn honger in verband met de voorziene maatregelen voor de verkeersveiligheid. Er wordt heel wat overwogen en men belooft dat een aantal zaken onder handen zullen worden genomen. Daar blijft het echter bij. In de commissie stelde ik dat het geheel van maatregelen moet bestaan uit een gericht preventiebeleid en een effectief opsporings- en sanctiebeleid. Het verheugt mij dat ik vandaag in een interview met mevrouw de minister in "De Mobiliteitsbrief" lees en ik citeer: "Ik denk dat we moeten beginnen met het verbeteren van de controle op het naleven van de huidige wet. Controles moeten op de goede plaats en op het goede moment plaatsvinden". Het verraste mij enigszins dat ik dit uit de mond van een groen minister mocht vernemen. Ik kan mij hier echter volledig in terugvinden. Controles op het naleven van de wet vallen echter onder een ander departement. Vanuit mijn ervaring op gemeentelijk vlak meen ik dat er daar inzake het stellen van prioriteiten wel wat schort.

Tot slot heeft onze fractie twee amendementen ingediend. Het eerste behelst een verhoging van de tussenkomst in de promotieacties ter bevordering van het gecombineerd vervoer. Wij stellen voor om het voorziene bedrag te verhogen. Uit een studie van het Vlaams Economisch Verbond en het Centrum voor het Industrieel Beleid van de Katholieke Universiteit Leuven blijkt dat 90% van het personenvervoer en 75% van het goederenvervoer over de weg plaatsvindt. Tegen het jaar 2015 mag men zich aan stijging van het goederenvervoer met 50% verwachten. Een spijtige vaststelling is echter dat het aandeel van de NMBS in het goederenvervoer daalt. Daarom hebben wij het amendement ingediend dat het budget ter bevordering van het gecombineerd vervoer wil verhogen met ongeveer 40 miljoen frank.

Het tweede amendement stelt een verhoging voor van de postbegeleidingsmaatregelen ten voordele van de binnenvaart.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, samengevat kan ik alleen tot de vaststelling komen dat van een echte trendbreuk geen sprake is. Deze beleidsnota en deze begroting blijven steken in een aantal goede bedoelingen en blijven op verschillende plaatsen vaag. Ze bieden ons niet het perspectief dat we van een groen minister hadden mogen verwachten.

De **voorzitter**: Collega's, de manier van debatteren brengt met zich dat velen konden spreken en dat nog zullen doen.

J'ai oublié de signaler, tout à l'heure, que nous avons entendu le maiden speech de Mme Anne Barzin.

Ik wil ook de maiden speech van de heer Mortelmans vermelden. Ook proficiat, mijnheer Mortelmans.

Mevrouw **Trees Pieters** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ministers, collega's, het best kan ik het middenstandsbeleid van minister Gabriels omschrijven als een rommelbeleid. Het beleid zoals uitgetekend in het ontwerp van algemene begroting door de minister is weinig duidelijk en is op bijna geen enkel punt concreet of echt richtinggevend, op de rommelkaarten na. Daar weet de minister concreet wat hij wil: de rommelkaart moet worden afgeschaft. Het is nog even wachten op wat er verder in de plaats komt. Vandaar mijn uitgangspunt dat het een rommelbeleid is.

Het belang van onze KMO's wordt voortdurend expliciet erkend in de beleidsnota. Jammer dat er zo weinig invulling aan wordt gegeven. Als eerste punt wordt aangehaald de opwaardering van het statuut van de zelfstandigen met de verhoging van de laagste pensioenen. De verhoging van deze pensioenen is op zich lovenswaardig, op voorwaarde dat het stelsel zelf de verhoging niet moet ophoesten. Aanvankelijk werd beloofd dat deze verhoging zou worden gefinancierd via de algemene middelen. Niets is minder waar! De zorgvuldig opgebouwde reserve ter aflossing van de jaarlijkse leninglasten en ter vrijwaring van de toekomstige pensioenen zal worden aangewend om deze kleine verhoging te financieren. U hebt zich in deze laten inpakken door uw collega van Sociale Zaken, die u voorhoudt dat men eerst de middelen van het stelsel zelf zal gebruiken. Nochtans ging de VLD in de verkiezingsstrijd al weldoende rond. Zo zouden zij de zelfstandigenpensioenen optrekken en de discriminatie van 5% in geval van vervroegde pensionering wegwerken. Indien u daaraan vasthoudt, zoals ik gisteren hoorde, weet dan dat deze operatie 200 miljoen frank per jaar kost voor de eerste jaren en dit ingevolge de beperkte pensionering van zelfstandigen. Op kruissnelheid zal deze operatie 5 miljard frank per jaar kosten. De zelfstandigen zijn geen vragende partij wanneer zij worden geconfronteerd met een bijdrageverhoging. Zij hebben gekozen voor een eigen beperkt statuut dat mee wordt gefinancierd door de overheid, een statuut dat betaalbaar blijft en dat garanties inhoudt voor de toekomstige vergrijzing die zich bij de zelfstandige pensioenge-rechtigden zal voordoen vanaf 2015.

De problematiek van de meewerkende echtgenote wordt aangebracht in de nota van de minister. Blijkbaar slaat de inbreng in de begroting op een vergetelheid van de vorige legislatuur, al weten wij niet welke. Duidelijk is evenwel dat meewerkende echtgenoten meer vragen dan een aanpassing van een vergetelheid uit de vorige legislatuur en wel een versterking van hun sociale zekerheid, in de eerste plaats in geval van arbeidsongeschikt-

Trees Pieters

heid en moederschapsrust, maar daarover geen woord ! Het zinnetje rond de herwaardering van het stelsel van het vrij aanvullend pensioen lijkt mij het beste zinnetje uit de nota, maar beperkt zich tot een aankondiging, geen invulling, geen data, noch concrete aanpak. Voorts is het wachten op de verbetering van de faillissementsverzekering. Ondertussen zijn de niet opgebruikte middelen van 1999 verloren en de ruimte om dit bedrag aan te passen in de begroting 2000 is er niet. Arbeidsongeschiktheid is zeer laag bij de zelfstandigen en begint vrij laat te spelen. Ook dit wordt niet verder ingevuld. De minister heeft het in zijn begroting niet over het optrekken van de kinderbijslag, alhoewel hij een gelijkschakeling van het eerste kind en de leeftijdsbijslag heeft beloofd. Kostprijs volgens het kabinet : 1,8 miljard frank. Reële kostprijs : 4,5 miljard frank.

Nu wordt een nieuw voorstel gelanceerd, met name een verbetering voor gescheiden gezinnen, waarvan de kostprijs 80 miljoen frank bedraagt. Bovendien willen wij graag weten waar dit bedrag staat ingeschreven.

De administratieve vereenvoudiging is het paradepaardje van deze regering; Nederland kan het niet beter dromen. Men spreekt over een vereenvoudiging van 10% gedurende de eerste twee jaar en 25% gedurende de hele legislatuur. Dan zal er evenwel sneller werk moeten worden gemaakt van de instrumenten die worden aangereikt. Waar blijft het virtueel ondernemersloket, dat universeel toegankelijk moet zijn ? Waar blijft het uniek identificatienummer, waardoor de informatiestroom tussen de overheid en de bedrijven kan worden beperkt tot een eenmalige overdracht ? Waar blijft de digitale handtekening, de multifunctionele aangifte, de impactfiche, een performant geïnformatiseerd netwerk ? Deze zaken werden goedgekeurd op de Ministerraad van 26 maart 1999 en waren klaar om te worden uitgevoerd. Vooral voor startende ondernemingen is de administratieve vereenvoudiging een must. Waarom blijft men zo lang aanmodderen ? Bepaalde bedrijfssectoren, onder meer de bouwsector, worden door de verplichte werfmeldingen en individuele documenten, administratief overstelpt. Het baanplan van mevrouw Onkelinx zal naar onze mening een tiental nieuwe documenten creëren. De sociale balans kan bij een performante werking van de RSZ worden afgeschaft. Met een regeringscommissaris waarvoor in de begroting een jaarwedge van 6,9 miljoen frank is ingeschreven, kan men toch wel sneller en beter verwachten.

In de nota is sprake van werknemersparticipatie op maat van de KMO's. Premier Verhofstadt heeft reeds te kennen gegeven dat de werknemersparticipatie zal worden geregeld door middel van een CAO, met een tewerkstellingsakkoord. Tevens moet de netto tewerkstellingsaan groei worden bewezen. Werkgevers wensen deze toepassing niet.

Omtrent de vrije en de intellectuele beroepen is de visie van de minister helemaal zoek. Het afgelopen decennium is het aantal zelfstandigen, beoefenaars van vrije beroepen, steeds toegenomen. Het vrije beroep speelt een cruciale rol in het maatschappelijk verkeer en heeft nood aan eigentijdse instrumenten. Het bezit eigen kenmerken en een bijzondere finaliteit, maar het komt niet ter sprake in het regeerakkoord, noch in de begrotingsbesprekingen. Mijnheer de minister, de dienstencheques zijn weliswaar niet uw bevoegdheid, maar het gaat hier over een overheidstussenkomst voor zelfstandigen, een project voor twee jaar. De minister van Arbeid schaft deze cheques af. De gebruikers kunnen ze niet meer krijgen en degene die een PWA cheque in zijn bezit heeft, kan deze niet meer verzilveren. U zit daarmee in de onwetelijkheid.

Het rommelbeleid wordt verder uitgedragen. De communicatie omtrent de sperperiode die in de koopjeswet zal worden afgeschaft, loopt mank. Nochtans tonen enquêtes duidelijk aan dat de overgrote meerderheid van de zelfstandigen voor het behoud van de koopjeswet is, met inbegrip van de sperperiodes. Uit controles blijkt dat deze wet correct wordt toegepast.

Mijnheer de minister, u bent ook minister van Landbouw. Tot nu toe heb ik u geen concrete initiatieven in deze sector horen aankondigen, laat staan dat u er al zou hebben genomen. Bijgevolg zal ik niet veel tijd spenderen aan het bespreken van deze beleidsnota. Wel moet ik toegeven dat u een aantal keren uw nek hebt uitgestoken. Eerst hebt u de landbouwers beloofd dat u hen voor de volle 100% zou vergoeden voor de schade die zij hebben geleden ten gevolge van de dioxinecrisis, een crisis waarvoor de getroffen landbouwers niet zelf verantwoordelijk waren. Het wetsontwerp dat u indiende in de Kamer, sprak van een gehele of gedeeltelijke schadevergoeding. Nadien hebt u de landbouwers beloofd dat u hen zeer snel zou gaan uitbetalen, nog voor het jaareinde. Vandaag, 22 december, is er echter nog altijd geen uitvoeringsbesluit op de volmachtenwet gepubliceerd. Ook al komt het er nog voor het jaareinde, de uitbetalingen zullen niet voor het eerste kwartaal van 2000 gebeuren.

Tweemaal gaf u hoop aan de landbouwers, maar tweemaal kwam u uw beloften niet na, mijnheer de minister.

Er is echter nog een probleem, met name de steunregeling voor de niet-landbouwbedrijven, de slachthuizen en de vleesverwerkende industrie. Deze sector moet zich richten tot de gewestregering maar wordt van Pontius naar Pilatus gestuurd. Deze bedrijven hebben het tegenwoordig zeer zwaar. Op 24 november en 21 december lieten zij weten dat de aangekondigde steunmaatregelen slechts minimaal zullen worden uitgevoerd en dat faillissementen volgen.

Trees Pieters

De federale overheid zou iets moeten doen om deze bedrijven te helpen, bijvoorbeeld door de invoering van een carry back-systeem, waarbij het fiscaal verlies van dit jaar in mindering wordt gebracht van vorige belastbare inkomens, door het toekennen van uitstel van belastingen op fiscale en sociale schulden of door het verlenen van betalingsuitstel inzake keuringsrechten. Er bestaan tal van maatregelen die kunnen worden aangewend.

Voorts, mijnheer de minister, hebben wij nog geen zicht op de vrijwillige en verplichte bijdragen.

Ten slotte nog dit. De leden van deze regering leggen heel wat verklaringen af en houden lange betogen : management by speech is troef. Een rommelbeleid !

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik behoor nog maar vijf jaar tot deze assemblee en voor het eerst als lid van de meerderheid. Het is voor mij dan ook een nieuwe ervaring een begroting te verdedigen en goed te keuren. Op dit ogenblik doen andere collega's ook een nieuwe ervaring op, maar dan in de andere richting. Misschien kunnen wij ooit ervaringen uitwisselen, zodat iedereen er wat van opsteekt.

Gezien mijn beperkte spreektijd zal mijn betoog bondig zijn.

Het uitgestippelde beleid dat door de minister zal worden gevoerd inzake de luchtvaart, ongetwijfeld in harmonieuze samenwerking met de minister van Overheidsbedrijven, verheugt mij. Mij lijkt het dat de problemen omtrent de nachtvluchten, de geluidshinder, de veiligheid in de luchthaven en dergelijke, degelijk zullen worden aangepakt, uiteraard rekening houdend met de economische wetmatigheden.

Ik respecteer ieders prioriteiten, maar zoals in vele sectoren het geval is, moeten er prioriteiten in acht worden genomen en moet de volksgezondheid primeren op de economische belangen.

Wat de NMBS betreft, ben ik het volkomen eens met het betoog van de heer Bart Somers. De huidige coalitie besliste dat het aangewezen was samen te werken met de huidige beheerraad van de NMBS en de beheerraad bleek hiertoe bereid te zijn. Dat is positief en ik voeg er meteen aan toe dat ik dan ook snel goede resultaten verwacht. Volgend jaar zal mijn houding afhangen van de geboekte resultaten. Indien blijkt dat de beheerraad van de NMBS stokken in de wielen blijft steken, zullen andere maatregelen worden genomen.

Op het vlak van de verkeersveiligheid twijfel ik geen ogenblik aan de goede intenties en aan de inzichten en de visie van de minister en van zijn kabinet, hoewel zij nog een beetje schuchter uit de hoek komen. Het vormen van een kabinet, het voeren van onderhandelingen en

begrotingsdiscussies zijn allemaal nieuwe ervaringen voor u, mevrouw de minister, en elke dag leert men iets bij. Volgend jaar zullen wij opnieuw een beleidsnota bespreken, net zoals in 2002 trouwens, daar ben ik zeker van.

Het is evident dat de groenen concrete resultaten willen zien inzake verkeersveiligheid. Ons land heeft dat meer dan nodig.

Regeling van de werkzaamheden
Ordre des travaux

Collega's, de Conferentie van voorzitters heeft beslist morgen een vragenuurtje te houden.

U hebt vastgesteld dat er geen vragenuurtje was geaandeerd. De achterliggende idee was dat de vragen tijdens de bespreking van de diverse begrotingen konden worden gesteld.

Dit vragenuurtje maakt echter deel uit van de controle van de Kamer op de regering.

Demain, à 14.15 heures, il y aura des questions orales comme d'habitude. (*Assentiment*)

Begrotingen (voortzetting)
Budgets (continuation)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ministers, mijnheer de staatssecretaris, mijn betoog handelt over mobiliteit en verkeersveiligheid, twee enorme uitdagingen voor deze regering.

Het autoverkeer stijgt jaarlijks met een paar procenten. In Vlaanderen is het autoverkeer op de snelwegen in 1998 met 7% toegenomen. Dit was de grootste stijging van het voorbije decennium. Tot op heden slaagt het openbaar vervoer er niet in een volwaardig alternatief aan te bieden. Tijdens de piekuren kan de NMBS de stroom treinreizigers nauwelijks aan. Files veroorzaken niet alleen economische schade maar eveneens een dramatische milieuschade. Het aandeel van het transport in de CO₂-uitstoot is nog nooit zo groot geweest.

Nog dramatischer zijn de cijfers over het aantal verkeersslachtoffers. In 1998 lieten 1500 mensen het leven op de Belgische wegen.

Daan Schalck

Mevrouw de minister, bij de start van de nieuwe regering waren de verwachtingen van een roodgroene partij als de SP hoog gespannen, niet in het minst omdat een groen minister bevoegd werd voor mobiliteit en verkeersveiligheid.

In het verleden hebben een aantal groene volksvertegenwoordigers, de heer Van Dienderen op kop, ingrijpende maatregelen inzake mobiliteit voorgesteld. Met een offensieve investeringspolitiek zou, hun inziens, het aantal gebruikers van het openbaar vervoer verdubbelen. Ze stelden voor de NMBS-schuld weg te werken, het aantal verplaatsingen met de fiets moest verdubbelen, de fiscaliteit moest worden aangepast om verplaatsingen met het openbaar vervoer en de fiets aan te moedigen en het individueel autogebruik moest ontmoedigd worden. De SP heeft deze voorstellen altijd toegejuicht.

Mevrouw de minister, uw start was zeer belovend. In september kondigde u reeds aan het beheerscontract van de NMBS en de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven te zullen wijzigen. De besprekingen met de NMBS zijn nog steeds niet afgerond en het einde van de tunnel is nog niet in zicht.

De SP hoopt dat het nieuwe beheerscontract een aantal aangekondigde trendbreuken zal waarmaken.

Wat het spoorverkeer betreft, toont deze regering zich met de ontwikkeling van een gewestelijk expresnet (GEN) ambitieus. De begroting 2000 maakt voor de uitbouw van dit net 8,5 miljard frank vrij. Ik dring erop aan een meerjarenplan voor het GEN op te stellen. Tijdens de bespreking in de commissie bleek echter dat de ontwikkeling van het GEN zich voorlopig beperkt tot de aankoop van rytuigen en de organisatie van een tentoonstelling. Een langetermijnvisie en een meerjarenplan zijn voor de SP dringend noodzakelijk.

Tijdens de vorige legislatuur waren reeds heel wat parlementsleden zich ervan bewust dat inzake mobiliteit nog veel werk aan de winkel was.

De vorige legislatuur heeft baanbrekend werk verricht inzake de bedrijfsvervoerplannen.

Mevrouw de minister, de wetsvoorstellen terzake werden niet behandeld omdat u in september hebt aangekondigd een wetsontwerp te zullen indienen. Drie maanden later, zijn we nog steeds in blijde verwachting. De SP rekent erop dat u snel een wetsontwerp inzake de bedrijfsvervoerplannen zult indienen. Mijn fractie hoopt dat het geen teken aan de wand is dat de beleidsnota met geen woord over dit punt rept.

De SP beseft zeer goed dat men inzake verkeersveiligheid het beleid niet enkel op de naakte cijfers mag beoordelen. Toch maakt uw stilzwijgen bij de bekendmaking van 1 500 verkeersslachtoffers in 1998 ons een beetje ongerust. Op het vlak van de verkeersveiligheid

worden in de beleidsnota geen specifieke vernieuwende maatregelen aangekondigd. Tijdens de vorige legislatuur is een aantal belangrijke initiatieven genomen, bijvoorbeeld, inzake de onbemande camera's. In Vlaanderen zijn deze nu twee jaar operationeel. Het is dan ook tijd om hierover een evaluatie te maken in dit parlement en naar buitenlands voorbeeld na te gaan of de onbemande camera's ook hebben geleid tot minder verkeersslachtoffers op die kruispunten waar ze werden geïnstalleerd. In dat verband vragen we ons af, mevrouw de minister, of u reeds contact hebt opgenomen met uw Waalse collega's om dit systeem ook in Wallonië mogelijk te maken. Ook onder de zwakke weggebruikers, met name voetgangers en fietsers, zijn vorig jaar meer dan 2 000 doden en zwaargewonden gevallen. Een totaalbenadering die zowel de verkeersreglementering als de fiscaliteit en de betere afstemming van fietsverkeer op, bijvoorbeeld, de trein regelt, is dan ook dringend gewenst. De SP rekent erop dat u in januari voor een aantal dossiers met concrete voorstellen naar het parlement komt.

Wat de bedrijfsvervoerplannen betreft, houden we u aan de beloften die u in september hebt gemaakt. Vooral op het vlak van een geïntegreerd fietsbeleid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers vragen we met aandring dat u de nodige maatregelen zou treffen. Het verkeer blijft immers tot op vandaag een onaanvaardbaar aantal slachtoffers eisen in ons land.

De **voorzitter** : Mijnheer Schalck, ik feliciteer u met uw maiden speech vanop deze tribune. *(Applaus)*

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ministers, ik wil een korte uiteenzetting houden met betrekking tot De Post. Zoals u weet zal in 2 003 de liberalisering van De Post een feit zijn. We staan in dat verband voor een aantal belangrijke beslissingen. De CVP heeft hierbij drie invalshoeken, met als eerste de universele dienstverlening. Dat is in principe een heel rekbaar begrip. Wat valt daar allemaal onder ? Ten eerste, moeten de belangen van de meer kwetsbare bevolkingsgroepen worden verdedigd. We denken daarbij aan de minder mobiele personen, zoals bejaarden en, meer in het algemeen, mensen die om een of andere reden de razendsnelle evolutie van onze telecommunicatiemaatschappij niet kunnen volgen. We moeten voorkomen dat de dualisering van de maatschappij in kansarmen enerzijds en kansrijken anderzijds zich ook doorzet op het vlak van de post en de telecommunicatie. Dit is voor de CVP een essentiële doelstelling. We zullen de concrete invulling van de universele dienstverlening van nabij beoordelen vanuit deze fundamentele optiek.

Bij universele dienstverlening denken we ook aan het geliberaliseerde postwezen dat een evolutie moet kennen en een bijdrage moet leveren voor goede tussen-

Jozef Van Eetvelt

menselijke relaties binnen onze samenleving, te meer omdat deze tijd wordt gekenmerkt door toenemend individualisme en vereenzaming. Wanneer we wenskaarten, huwelijksaankondigingen en overlijdensberichten binnen de universele dienstverlening brengen of houden, dan bevorderen we de tussenmenselijke relaties en investeren we in de kwaliteit van het samenleven.

Ten tweede, voor de CVP moet het mogelijk blijven dat andere bestuursniveaus dan de federale overheid aanvullende diensten kopen bij het geliberaliseerde postwezen. In de kamercommissie heeft de minister reeds een onderscheid gehanteerd dat ons bijzonder interessant lijkt : de publieke dienstverlening, enerzijds en de universele dienstverlening, anderzijds. Volgens ons zijn er bijkomende mogelijkheden voor de andere openbare diensten om daarbij in te spelen en de publieke dienstverlening nog meer inhoud te geven.

Een derde invalshoek van de CVP is de personeelsproblematiek die wij met argusogen zullen bekijken. Er is al veel inkt gevloeid over bijvoorbeeld de afvloeiing van personeel of de sociale enveloppe van ongeveer 12 miljard vanwege de overheid.

Ik wil er nog een bijkomende dimensie aan toevoegen die dikwijls in de vergetelhoek raakt : het postpersoneel, dat onder zeer zware druk staat om de kwaliteit te leveren die het heden ten dage levert. Die kwaliteit van de universele dienstverlening moeten wij in het Europese postlandschap op zijn minst trachten te behouden. Doch, dat mag niet ten koste gaan van de levenskwaliteit van het postpersoneel zelf.

Het is voor ons onaanvaardbaar dat het postpersoneel volgens een zeer ondankbare uurregeling en dikwijls in zeer onaangename weersomstandigheden werkt en dat het tegelijkertijd steeds vriendelijk moet blijven voor het publiek dat zeer veeleisend is. Daarvoor moet de financiële beloning voldoende groot zijn. De meest eenvoudige functie zoals deze van postbode, is aan financiële en menselijke herwaardering toe. Als de regering geen stappen zet in die richting zal het onmogelijk worden om nog kandidaat-postbodes te vinden, waardoor de kwaliteit van de dienstverlening nog meer in het gedrang zal komen.

Mijn uiteenzetting is zeer braaf. Toch volgen wij met argusogen de daden van de minister. Het postgebeuren is een niet te onderschatten onderneming, zeker met het oog op de liberalisering en het personeelsbeleid dat daarbij wordt gevoerd.

Ik kom tot mijn besluit. De CVP-fractie zal bij de komende debatten over De Post de waakhond zijn van enerzijds, de kwaliteit en anderzijds, de dienstverlening aan de bevolking, maar ook in het bijzonder van het leven dat het postpersoneel op dit ogenblik heeft. En dit laatste is volgens ons zeer belangrijk.

Mme Muriel Gerkens (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, madame la ministre, messieurs les ministres, chers collègues, mon intervention s'organisera autour du thème du développement durable. En effet, le groupe ECOLO-AGALEV ne peut que se réjouir qu'un département ministériel particulier soit attribué à un secrétaire d'Etat spécifique.

En matière de politique énergétique, l'objectif clairement défini de sortir du nucléaire s'accompagne d'un soutien accru à l'utilisation des énergies renouvelables et ce, en concertation avec les Régions. C'est ainsi qu'un fonds sera mis en place afin de financer une aide extra tarifaire aux installations qui produisent de l'électricité à partir d'énergies renouvelables. La Belgique peut ainsi espérer voir se développer un parc significatif de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables et donc de véritables alternatives au nucléaire.

La sortie progressive du nucléaire s'organise également de manière responsable. La gestion des passifs nucléaires a pour but de minimiser l'impact sur les générations futures des décisions prises antérieurement. La responsabilisation des producteurs, tant civile que juridique et financière, sera également garantie voire renforcée.

Enfin, concernant la libéralisation des marchés de l'électricité et du gaz, au-delà de l'obligation à laquelle nous sommes tenus, l'objectif d'accélérer le processus de libéralisation doit permettre aux particuliers consommateurs de bénéficier aussi d'un tarif inférieur et d'un meilleur service public dont les obligations doivent être respectées.

Mais l'adoption d'un plan de développement durable ne concerne pas seulement la production et la consommation d'énergie : il a aussi pour mission de promouvoir des démarches dans l'ensemble des compétences sectorielles dont le fédéral a la charge. Concrètement, sont prévues : l'élaboration d'une taxe énergie, une grande enquête publique, au printemps 2000, destinée à faire percevoir les impacts du développement durable sur notre vie quotidienne. L'adoption du plan fédéral de développement durable, prévu à la mi-2000, se fera dès lors avec un maximum de soutien et de participation des acteurs concernés, c'est-à-dire de tous les citoyens.

Pour ces multiples raisons, nous approuvons bien entendu le programme et le budget qui y est associé, même si celui-ci aurait pu être plus important.

La note de politique générale en matière de recherche scientifique rejoint également cette préoccupation de développement durable puisqu'elle vise la mise en place des conditions nécessaires à une nouvelle cohésion sociale et à l'accès démocratique à la nouvelle société de l'information. Des forums de discussion seront organisés afin de faire se rencontrer chercheurs et société civile dans une approche transversale, l'objectif étant de par-

Muriel Gerkens

venir à l'élaboration d'un socle éthique. Le renforcement des capacités de recherche scientifique, en lien permanent avec un débat citoyen, correspond bien à nos attentes de développement durable.

Dans le même esprit, le domaine des affaires économiques met l'accent sur la protection des consommateurs au niveau de la sécurité et des produits, des services financiers et du commerce électronique. D'autre part, l'information des consommateurs, la mise en place d'une centrale positive des crédits et l'évaluation de la loi relative au règlement collectif des dettes, ainsi qu'une plus grande efficacité et une plus grande transparence des systèmes de vente et d'assurance, tous ces accents nous permettent de penser que l'intention de favoriser la compétitivité des entreprises se fera en tenant compte du respect du citoyen consommateur.

La volonté de favoriser le développement des PME et de valoriser le statut des indépendants ainsi que la volonté de défendre un modèle d'agriculture familiale et multifonctionnelle répondent à nos préoccupations de diversification de l'activité économique, de créativité entrepreneuriale et de valorisation des potentialités humaines et naturelles.

Par ailleurs, le ministre de l'Agriculture s'est engagé à se concerter avec les Régions afin de défendre, dans le courant 2000, un soutien plus accru de l'agriculture durable. L'accent mis sur la labellisation et les contrôles de qualité des produits, en relation directe avec la nouvelle Agence fédérale de sécurité de la chaîne alimentaire, devrait nous permettre d'éviter à l'avenir des crises comme celles que nous avons connues.

Enfin, bien que cette mission ne soit pas de la compétence des ministres concernés par ces différents secteurs, ils bénéficieront des mécanismes mis en place, destinés à une simplification administrative visant particulièrement les petites entreprises. Cette simplification dont on parle depuis si longtemps devrait donc bel et bien se concrétiser sous cette législature. Un environnement administratif dynamisant participe aussi à la dynamisation d'un développement durable.

Mevrouw **Leen Laenens** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ministers, zonder afbreuk te doen aan het belang van een degelijk uitgebouwd beleid voor kleine en middelgrote ondernemingen wil ik in naam van de Agalev-Ecolofractie de aandacht vestigen op het landbouwbudget.

Het regeerakkoord stelt duidelijk dat we opteren voor een duurzaam landbouwbeleid waar aandacht voor milieu, voedselkwaliteit en dierenwelzijn prioritair staan. Een regeerakkoord is uiteraard pas geloofwaardig als het zijn weerspiegeling vindt in de begroting. In dat verband wil ik de nadruk leggen op de zogenaamde hectaresteen voor

biologische landbouw, de ondersteuning van de geïntegreerde pitfruitteelt en demonstratieprojecten van milieuvriendelijke landbouwmethoden. Het is al ten overvloede aangetoond dat op de markt van de voedingsproducten een potentieel bestaat van zeker 5% aan biologische voeding. De groep zogenaamd bewuste consumenten groeit nog met de dag. Het is dan ook niet meer dan logisch en zelfs noodzakelijk dat de Belgische landbouw hierop inspeelt.

Biologische landbouw zal niet dé oplossing zijn voor de alle problemen, maar heeft zeker een voorbeeld- en hefboomfunctie voor een meer duurzame landbouw. Wil de landbouwer een biologisch bedrijf opstarten of zijn bedrijf ombouwen, dan moet hij de garantie krijgen van een meerjarensteun. De uitvoering van de Europese verordening 1257/1999 inzake de steun aan plattelandsontwikkeling is hiervoor het middel bij uitstek. De toekomstgerichte maatregelen moeten in de uitvoering van die verordening de voorkeur krijgen.

Daarnaast zitten we met de lasten uit het verleden en we moeten die dragen. Er is de zogenaamde VUT-regeling, maar deze moet uitdoven. Bovendien is iedereen het erover eens dat de VUT-regeling inefficiënt en duur is. De eventuele verlenging, maar vooral de heroriëntering van deze regeling, moet de omschakeling in duurzame richting stimuleren en zeker niet voor de intensieve veeteelt, zoals ik las in een vraag, ingediend door een CVP-collega. De VUT-regeling kwam er in eerste instantie voor de landbouwers voor wie omschakeling om verschillende redenen niet opportuun is.

We beseffen zeer goed dat armoede onder de landbouwers een reëel probleem vormt. Armoede oplossen doet men via een sociaal beleid, niet via een landbouwbeleid. De landbouwers hebben nood aan een algemene aanpak van hun statuut als zelfstandige. We rekenen erop dat dit in de sociale zekerheid de nodige aandacht zal krijgen. Het totaal van de maatregelen van die verordening betekent voor België een uitgave van meer dan 2 miljard frank over 6 jaar. Dat is niet weinig. Uiteraard moet dat worden verdeeld over het federale en het gewestelijke beleid. Van die 2 miljard frank is 20% voor federaal niveau gereserveerd. Dat moet de mogelijkheid bieden om de biologische landbouw niet alleen te bestendigen door de hectaresteen, maar vooral om deze op termijn uit te bouwen. Naar verluidt wordt deze dagen via een gezamenlijk overleg met de regio's gewerkt aan concrete plannen. Deze worden pas definitief in het voorjaar 2000. Ik reken dan ook voor die tijd op een evaluatie met de sociale partners, maar vooral op een debat in het parlement zodat we de biologische landbouw de plaats kunnen geven waar ze recht op heeft en waar de samenleving nood aan heeft.

De voorzitter : Collega's, ik feliciteer ook mevrouw Laenens met haar maiden speech. (Applaus)

M. André Smets (PSC) : Monsieur le président, veuillez excuser mon arrivée tardive mais les trains avaient du retard, compte tenu des problèmes survenus en gare d'Aix.

Madame et messieurs les ministres, merci de rester en séance pour écouter les intervenants et je crois que c'est la moindre des choses. Je voudrais vous parler de l'esprit dans lequel nous souhaiterions travailler, c'est-à-dire un esprit intégrant systématiquement les problèmes économiques, sociaux, environnementaux et les problèmes de sécurité ainsi que tout ce qui concerne la vie économique et sociale en général, la vie des entreprises publiques et privées et le fonctionnement général des infrastructures.

Première remarque : je répète ce que j'ai dit hier au ministre de l'Intérieur qui a abordé le problème de personnel mais pas de matériel : les moyens mis à la disposition des villes et communes notamment pour les services d'incendie sont gravement sous-estimés. Je crois que la Belgique n'est pas suffisamment soutenue par l'Etat fédéral. Je ne mets personne en cause, peu importe qui était responsable avant, qui l'est maintenant et qui le sera à l'avenir. Seul le résultat m'intéresse. Les conditions dans lesquelles nous devons travailler sont gravement sous-estimées et, trop souvent, les communes doivent intervenir largement pour se donner des moyens matériels suffisants.

Deuxième remarque quant à cet esprit : je n'ai jamais oublié ce qu'un collègue bourgmestre m'avait appris, à savoir que partout "qui paie décide et qui décide paie". Dès lors, tous ceux qui interviennent dans un paiement doivent assumer une décision et le contraire est vrai également. J'entends par là que les entreprises publiques autonomes doivent rendre des comptes au parlement, cela me paraît clair.

Troisième remarque : des impacts à la fois économiques et sociaux doivent être mesurés au niveau de l'emploi et de la viabilité des entreprises. Trop d'entreprises privées ont été découragées par des charges excessives, non seulement financières mais aussi par des complications administratives. Va-t-on simplifier un jour cet aspect administratif qui les tenaille ? Voilà quant à l'esprit.

En ce qui concerne l'évaluation permanente de l'information et de la communication, je crois que le parlement doit être constamment tenu au courant des coûts réels intégrant les quatre facteurs que j'ai mentionnés : socio-économique, les impacts sur l'emploi, les problèmes de qualité de vie et les problèmes de sécurité en général, tant pour les services marchands que les non marchands. Le parlement doit pouvoir mieux appréhender les problèmes vécus par les entreprises.

A ce niveau, vive la simplification, madame la ministre ! Je ferai une petite digression à l'intention de Mme Durant : nous vivons un modèle de contrariété dans les

parkings de gare. Au départ, nous disposions d'un passe qui nous permettait de ressortir directement; maintenant il faut repasser par les guichets et redemander une autorisation de sortie pour disposer de cette possibilité de sortir d'un parking. Faut-il compliquer les choses à ce point ? Les agents dans les gares ne comprennent pas du tout cette mesure vexatoire. C'est un énorme détail mais je le dis quand même, ce système "casse les pieds" aux gens !

En ce qui concerne la SNCB, j'ai eu l'occasion de discuter de cette question avec une personne qui a été sénateur pendant des années et qui connaît bien le problème des cheminots. Il faudrait tout d'abord revaloriser le transport par personnes. Ce transport est-il toujours bien adapté aux horaires 6/2, 2/10, 10/6 ? Cet ancien sénateur n'en est pas convaincu. Il semblerait que des personnes travaillant dans les zones industrielles sont incapables de disposer de trains pouvant les amener sur leur lieu de travail ou les reconduire à domicile. D'après lui, il s'agit pourtant d'une partie importante des usagers du train.

Autre élément qui me paraît très important : la sensibilisation des jeunes. Ce qui m'a toujours frappé, c'est que les écoles font très souvent appel aux autocars pour faire voyager les élèves, alors que le train coûte moins cher. Certains jeunes terminent ainsi leurs humanités sans avoir pris le train de leur vie. Il y a donc un travail immense de sensibilisation à faire dans toutes les écoles. Les jeunes devraient apprendre à voyager en train. En tout cas, pour ma part, je suis ravi d'utiliser tous les jours ce moyen de transport pour venir à Bruxelles.

J'en arrive au transport de marchandises. Comme je l'ai dit en commission de l'Infrastructure, je souhaiterais, madame la ministre, qu'une étude soit consacrée au problème de Spa Monopole afin de mettre un terme à la situation infernale que connaît cette entreprise. Il faut avoir le courage de prendre des décisions, après avoir bien entendu consulté l'entreprise, qui manifeste certaines appréhensions car elle ne peut se permettre d'être la victime d'actions de grève dues aux mauvaises conditions sociales. Je relaie la demande qui a été faite par l'administration communale de Spa pour qu'une évaluation indiscutable ait lieu en concertation avec tous les partenaires. Il faut que chacun prenne ses responsabilités et que des décisions soient prises en la matière.

En ce qui concerne le TGV, bon nombre de communes ont formulé des objections à son égard, parfois plus que les écologistes. Mais, à présent, nous souhaiterions que les moyens financiers qui ont été promis à l'époque, soient prévus pour les modifications environnementales et les questions de sécurité. Des accessibilités pourraient être garanties aux industries en compensation de l'installation du TGV.

André Smets

Pour ce qui est de La Poste, je suis loin d'être convaincu par les décisions prises les dernières années par les responsables de cette entreprise. Je citerai le cas de notre commune : trouvez-vous normal que le conseil d'administration décide qu'il n'y aura qu'un seul bureau de poste pour 16 400 habitants et 130 hectares de zone industrielle occupés ? Il en résulte des files d'attente extraordinaires dans les bureaux de poste. Je trouve cette situation révoltante. Je n'accepterai pas plus longtemps qu'une ville de 16 400 habitants, comportant de nombreuses entreprises, ne soit desservie que par un seul bureau de poste, tout cela parce qu'un homme a décidé qu'il en serait ainsi. Il faut en rendre compte au parlement.

Au niveau de l'Agriculture, j'ai quelques appréhensions quant à l'indemnisation d'entreprises mixtes ou para-agricoles. Ce n'est pas une critique, au contraire. Monsieur le ministre, je souhaiterais obtenir mes apaisements à cet égard.

Par ailleurs, j'aimerais qu'une évaluation indiscutable soit réalisée sur l'impact pour la santé des antennes de télécommunication. C'est un grand sujet de discussion au sein des conseils communaux lorsqu'il faut octroyer ou non des permis de bâtir à cet égard.

En conclusion, il faudra plus que jamais intégrer les coûts économiques, sociaux, environnementaux et de sécurité dans un partenariat permanent privé/public. De plus, il faut une communication permanente entre vos départements respectifs et le parlement.

Minister **Jaak Gabriels** : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, in een aantal van de toespraken gaf men een algemene beschouwing waarbij men de regeringspolitiek onderschreef. Daarover zal ik dus niet verder uitweiden.

Mevrouw Laenens en mevrouw Brepoels, jullie hadden over de plattelandsontwikkeling en de duurzame landbouwontwikkeling in het algemeen. Gedurende de volgende 7 jaar wordt daarvoor 2,3 miljard uitgetrokken. Dit betekent op jaarbasis ongeveer 330 miljoen frank. Zoals mevrouw Laenens terecht heeft aangehaald, gaat van het totale bedrag 500 miljoen frank naar de geïntegreerde pitfruitproducten. Het gaat dus om meer dan specifiek de biologische landbouw. Men schenkt heel veel aandacht aan de milieulandbouw.

Mevrouw Brepoels, in verband met het ontslag van een ambtenaar van het ministerie van Landbouw hebt u gevraagd of ik daarover nog een gesprek zou hebben. Dat zal inderdaad gebeuren in de vroege namiddag, en dat moet al was het maar uit respect voor het werk dat de betrokken persoon heeft verricht. Naar aanleiding van de dioxinecrisis en het beheersen van dat probleem, en het

terugwinnen van de geloofwaardigheid van het IVK in Europa, is het niet meer dan mijn plicht om na te gaan wat zijn beweegredenen zijn en te zien of zijn beslissing al dan niet onherroepelijk is.

In verband met de hormonen zal de bevoegde Europese commissaris een nota op de landbouwraad van de ministers voorstellen op 16 januari. Hij zal daarbij de algemene aanpak op het Europees niveau bepleiten.

Mevrouw Pieters, u had een aantal opmerkingen en zei dat er een rommelbeleid werd gevoerd. Men moet echter wel eerst de rommel opruimen vooraleer men orde kan scheppen in het groot aantal regelgevingen en adviesorganen. Zoals ik al dikwijls heb gezegd, houdt het sociaal statuut een feitelijke verhoging in, die wordt gecompenseerd met algemene middelen waarvan enkel de voorafbetaling uit het fonds werd gelicht. Er werd echter beklemtoond dat de betrokkenen dit niet zelf moeten betalen en dat dit wordt gecorrigeerd.

In de commissie heb ik ook al verklaard dat over onder andere de faillissementsverzekering, kinderbijslagen, administratieve vereenvoudigingen, men de ontwikkeling zal kunnen volgen. Ik heb er me trouwens toe verbonden. Ik zal mijn engagement de volgende maanden in de praktijk ook waarmaken.

Mevrouw Pieters, werknemersparticipatie slaat niet op bedrijven waar minder dan 50 mensen zijn tewerkgesteld. De verklaringen van de eerste minister hebben dus enkel betrekking op die bedrijven die boven de KMO-grens moeten worden gesitueerd. U zegt ook dat er op Landbouw niets gebeurt. Het oplossen van de ergste crisis die we de laatste decennia hebben gekend, is niet niets. Waarschijnlijk is het dat wel in uw ogen. De dioxinewet, waarbij door de gemeenschap voor 25 miljard frank steun wordt voorzien, is natuurlijk niets. Dat de laatste ministeriële en koninklijke besluiten, die ons zo snel mogelijk moeten toelaten een volledige vergoeding toe te kennen, morgen op de Ministerraad worden besproken, is niets. Dat we daarvoor meer dan 200 miljoen frank uittrekken aan personeel en middelen, is natuurlijk ook niets. Het oprichten van het federaal agentschap, dat ondertussen werd goedgekeurd, om de voedselkwaliteit in de toekomst te garanderen, is niets. Het interministerieel overleg om een betere coördinatie met de Gewesten tot stand te brengen, en waarbij wordt vermeden dat, zoals in het verleden, de zwartepiet wordt doorgeschoven, is niets. Agenda 2000 en de implementatie ervan is niets. Plattelandsontwikkeling stelt ook niets voor. De structurele aanpak van de fruit- en visserijsector is niets. De onderhandelingen met Europa, waarvoor we een voor België gunstige regeling inzake de uitrusting van de visserijvloot en de quota hebben bedongen, is uiteraard niets.

Jaak Gabriels

Ik moet u wel zeggen dat de voorzitter van de rederscentrale mij een brief heeft gestuurd. Hij feliciteerde ons omdat wij zelden zo goed uit de onderhandelingen waren gekomen als de laatste keer. Doven horen echter niet en het heeft dan ook geen zin dat ik de zaken blijf herhalen. Het is voldoende duidelijk waar wij naartoe willen. De hele regering staat hier achter. Voor ons is de essentie van het verhaal kwaliteit en productiviteit hand in hand doen gaan en zo een nieuw landbouwbeleid uitstippelen.

M. André Smets (PSC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant l'indemnisation des entreprises para-agricoles. Je dois vous dire que les intéressés sont de plus en plus inquiets à ce sujet.

Minister Jaak Gabriels : Ik heb dit reeds tot twintig keer toe herhaald. Il n'est pas possible pour le niveau fédéral d'indemniser les secteurs pour lesquels ce sont les Régions qui sont compétentes.

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, aux quelques interpellateurs qui sont encore présents, j'avouerai que parmi l'ensemble des questions qui m'ont été adressées, mon attention a été attirée particulièrement par les éléments suivants.

Tout d'abord, je souhaiterais m'attacher - répondant de ce fait à M. Ansoms et à M. Grafé - au problème de la continuité ou de l'inversion de la tendance dans le cadre des politiques développées. Je vous dirai franchement que je vois très mal comment l'on ne devrait pas mener aussi une politique recherchant la continuité en matière d'infrastructures ferroviaires. Je suis par ailleurs ravie de constater que nombreux sont ceux ici qui se réjouissent de pareille politique de continuité et de l'attitude des verts en matière de suivi des infrastructures et des investissements engagés.

Par contre, je pense que l'inversion de la tendance est également en oeuvre. En effet, la tendance devra se modifier, mais il n'empêche qu'en matière de mobilité - et je devrais plutôt dire en matière d'une certaine immobilité -, la correction ne peut évidemment être immédiate. Il faudra en premier lieu maîtriser progressivement l'augmentation de trafic, prévue en raison de la hausse annoncée de la croissance économique. Ces deux dimensions sont en effet intimement liées. Dès lors, ne me faites pas croire que vous pensez qu'il soit possible d'agir de façon immédiate, claire, brutale, effective et visible sur la question de la mobilité. La mobilité nécessite un travail de fond qui ne concerne pas mon seul département, dans la mesure où elle constitue une problématique globale.

Ensuite, vous avez soulevé une interrogation relative au budget affecté aux matières tarifaires. Mme Brepoels en parlait également. Pour la première fois, nous disposons

d'un budget prévu pour élaborer des réductions tarifaires, lesquelles ne doivent pas seulement constituer un cadeau social - même si elles doivent contribuer à encourager la mobilité de ceux qui en sont le plus souvent privés, je pense entre autres aux enfants de moins de 12 ans et aux familles nombreuses - mais doivent aussi avoir un impact écologique, c'est-à-dire inciter les utilisateurs de la route à employer le rail. C'est pourquoi de nombreux efforts doivent être consentis pour favoriser les utilisateurs quotidiens du rail, outre les fonctionnaires. Je travaille actuellement sur de nombreuses propositions de mesures nouvelles en ce domaine. Je reviendrai dès lors vous les exposer en février.

Je désirerais aborder maintenant la question du RER, soulignée par nombre d'entre vous. Bien évidemment, le RER n'existe pas ! Et pour cause, dans la mesure où il s'agit là d'un dossier à propos duquel on parle depuis des années sans jamais rien mettre en place de concret. Aujourd'hui, nous avons dégagé pour ce projet les prémices d'un budget, soit un investissement annuel de huit milliards cinq cents millions de francs pour chacune des quatre années à venir.

Par ailleurs, il est vrai que le premier investissement en cette matière portera sur l'achat de matériel roulant. C'est évidemment prospectif. Pourquoi ? Parce que la mise en circulation du matériel roulant nécessite une durée de trois ans. C'est donc maintenant qu'il y a lieu de le commander, ce qui n'empêche pas d'établir dès à présent un plan échancier en matière de RER.

En ce qui concerne la question du plan de transport des entreprises, je vous rassure, nous la considérons comme un dossier important à propos duquel nous déposerons un texte de loi au gouvernement et au parlement dans le courant du mois de janvier. Ce problème exige des avancées significatives si nous voulons diminuer un tant soit peu la pression automobile et responsabiliser les entreprises et les travailleurs.

Sur la clé 60/40 en matière d'investissements, je ne reviens pas sur ce que j'ai déclaré en commission. Effectivement, le premier investissement qui sera réalisé dans le cadre du projet RER portera sur l'achat de matériel roulant, lequel échappe par définition à la clé 60/40 puisqu'il bouge.

Considérant à présent la problématique de la sécurité routière, il est manifeste que les chiffres à ce propos sont alarmants. Il est dès lors impératif d'adopter des mesures pour contrer cette tendance. Je me suis engagée à mettre prochainement en application le permis à points, sur lequel - ne l'oublions pas - on a légiféré il y a plus de dix ans. Mais ne nous faisons pas d'illusions, car ce permis à points ne constitue qu'une mesure parmi d'autres, dont la mise en oeuvre, même immédiate, ne pourrait, selon moi, pas aboutir ipso facto à une réduction

Isabelle Durant

significative des chiffres dramatiques auxquels nous sommes confrontés pour l'instant. Il est donc évident que la sécurité routière, au-delà de la question du permis à points, se situe en lien direct avec les problèmes de mobilité et d'accroissement du trafic, lequel accroissement est l'un des grands générateurs des causes d'accidents.

En outre, pour répondre à la question que me posait Mme Brepoels, j'affirme que le "Rhin d'acier" est également un dossier important qui - rejoignant ainsi l'allocation d'un membre de la majorité - ne concerne pas seulement la Flandre mais bien l'ensemble du transport de marchandises en Belgique. Prétendre que je suis doublée par le premier ministre est un peu cavalier, dans la mesure où il s'agit d'un travail que le premier ministre et moi-même menons en partenariat avec le gouvernement flamand. Et l'idée que le premier ministre chercherait à influencer le chancelier allemand, M. Schröder, pour obtenir que ce dernier fasse à son tour pression de son côté pour la partie allemande du tracé, me semble au contraire consister en un jeu de surenchères.

La demande formelle, l'exigence de réactivation du Rhin d'acier et de circulation des trains sur le tracé historique a déjà été transmise.

Mais comme vous l'avez déjà lu dans la presse, on sent combien le parlement hollandais se situe lui aussi dans l'optique d'une pression contraire à celle que vous exercez, à juste titre, pour que ce dossier avance.

Enfin, sur les questions liées à la révision du contrat de gestion, je vous renvoie au débat de cet après-midi qui évoquera plus en détail le dossier du contrat de gestion. Je vous rappelle que je suis à mi-chemin en la matière. Il s'agit d'une négociation avec des interlocuteurs aujourd'hui définis par la loi, en l'occurrence la ministre des Transports, c'est-à-dire moi-même, d'une part, et, d'autre part, le comité directeur de la SNCB. J'ai fait le choix important d'informer le parlement sur mes intentions en matière de révision du contrat de gestion. Je répondrai à certaines questions cet après-midi. L'échéance est fixée à la fin janvier, ou au 15 février au plus tard, de manière à identifier s'il existe réellement à la SNCB une volonté suffisante de traduire un certain nombre d'éléments liés à la déclaration gouvernementale en matière de priorités à la fois au transport de voyageurs, d'une part, et, d'autre part, de transparence des comptes et d'affectation des moyens publics aux missions de service public, points sur lesquels je n'ai pas encore mes apaisements à ce jour.

Je rejoins l'intervention de mon collègue Somers sur la question d'ABX. Je ne sais si, comme il le disait, la SNCB, et en particulier ABX, est l'incarnation du malaise belge. A tout le moins, cette question devra impérativement trouver des réponses claires et précises pendant la

négociation de l'avenant au contrat de gestion. Si ce n'était pas le cas, il appartiendrait au gouvernement d'agir pour affecter prioritairement les moyens de la SNCB aux missions de service public et non à des opérations de type commercial.

M. Rudy Demotte, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je voudrais m'attacher à trois points parmi les questions abordées lors de cette discussion générale et, pour le reste, je m'en réfère aux excellents débats, un peu plus longs, que nous avons eus en commission.

1) Le contexte dans lequel ce budget est confectionné. On a souligné à suffisance que le pays entrait dans une phase de croissance, ce qui est une bonne chose pour tous. Le contexte international amplifie cette croissance. L'ensemble des mesures à prendre sur le plan budgétaire doivent donc accompagner et encourager cette croissance. On la chiffre aujourd'hui à 3% et même davantage puisque certains instituts de conjoncture la poussent jusqu'à 3,6% pour l'année à venir. C'est un signe encourageant pour tous.

2) Le rôle de l'Etat dans ce contexte de reprise économique. J'ai entendu notre excellent collègue, M. Fournaux, dire tout à l'heure que le rôle de l'Etat devait être redéfini. Je pense que l'Etat opérateur n'a plus aujourd'hui vocation à s'imposer. C'est l'Etat régulateur qui doit être au centre de nos préoccupations. Et il l'est. Si vous êtes attentifs aux mesures qui ont été prises, notamment au sein du département des Affaires économiques, vous constaterez que nous avons fait en sorte que les règles soient davantage des instruments qui facilitent l'économie plutôt que de lui faire obstruction.

C'est un des sens à donner à la priorité que nous accordons à la société de l'information que nous encourageons puisqu'elle est génératrice d'une réelle plus-value; grâce à elle, nous avons aussi une vision favorable au développement durable : nous évitons l'usage de stocks trop importants de papier, nous veillons à ce que les administrations et les entreprises ne perdent pas trop de temps à remplir des documents administratifs qui, pour l'essentiel, contiennent des données identiques.

3) En observant ces éléments du tableau de bord plus favorables aujourd'hui, le budget qui, à mon sens, accompagne correctement les termes de la croissance, les objectifs nobles que nous voulons affirmer, notamment en regard du développement durable dont plusieurs d'entre vous ont parlé, nous constatons que l'état d'esprit de notre pays est en train d'évoluer.

Un jour, un géographe disait : "Il n'y a pas de région sans avenir, il n'y a que des régions sans projet." Je crois qu'il en va de même pour les pays. Nous avons un projet et notre but est de réussir l'entreprise que nous avons entamée ensemble.

Rudy Demotte

Staatssecretaris **Olivier Deleuze** : Mijnheer de voorzitter, ik heb enkele opmerkingen bij de punten van mevrouw Creyf inzake het energiebeleid.

Waarom is er geen rapport van experts inzake de liberalisering van de gasmarkt ? Daarin was niet voorzien in de regeringsverklaring. Dit was wel het geval voor de elektriciteitsmarkt. Wij zullen zien of sommige aanbevelingen uit het rapport inzake de elektriciteitsmarkt mutatis mutandis kunnen worden toegepast op de gassector. Ook de deadlines zijn verschillend. Volgens de Europese richtlijn moet de gasmarkt open zijn tegen augustus 2000. Wij hebben hiervoor dus nog enige tijd, zelfs meer dan voor de elektriciteit gold.

Hoe zullen wij op hetzelfde moment de prijzen van de elektriciteit doen dalen en de kernenergiecentrales sluiten ? Ik vestig uw aandacht op het feit dat de situatie in België vandaag juist andersom is : veel centrales en een hoge prijs voor de consument. Er is dus geen tegenstelling tussen weinig centrales en lage prijzen. Dat is trouwens het geval in de ons omringende landen. Nederland en Duitsland hebben minder nucleaire energie dan wij en toch ligt de prijs er lager. Dat schijnt dus geen probleem te zijn.

Dan is er nog het FANC. Dat is inderdaad een pijnlijke erfenis - nog eentje - die wij moeten beheren. Het gaat over een wet uit 1994. Een legislatuur was blijkbaar niet genoeg om hieraan te beginnen. Dit is echter een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik ben er zeker van dat hij dit binnen enkele maanden zal kunnen verwezenlijken.

Ik kom tot het laatste punt. 100 kWh gratis is inderdaad niet veel, zowat 600 Belgische frank. Voor een gemiddelde elektriciteitsconsument met een factuur van ongeveer 25 000 frank, alles inbegrepen, is dat niet veel. Daarom moeten wij naar een vlotte opening van de markt streven, zodat de huidige situatie verandert, waarbij de residentiële consument zowat de hoogste prijzen van Europa betaalt.

De **voorzitter** : Ik dank de heer Deleuze omdat hij heeft gesproken in de taal van mevrouw Creyf.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mijnheer de staatssecretaris, het is toch wat gemakkelijk te zeggen dat het FANC een erfenis is. De staatssecretaris weet ook wel wie in de vorige regering de zaak heeft tegengehouden. Dat waren onder andere diverse ministers van Binnenlandse Zaken en mensen die thans deel uitmaken van uw kabinet, mijnheer de staatssecretaris. Dit werd tegengehouden en dat weet de staatssecretaris ook. Ik wil mij niet toeleggen op verwijten, maar onderstreef wel dat dit operationeel moet worden. Als de nucleaire controle niet werkt, kunnen wij voor grote rampen komen te staan. Dat heb ik willen beklemtonen. Dan is er de kwestie van de prijsdalingen. Ik heb gezegd dat men gemakkelijk een prijsdaling van 3 000 tot 5 000 frank zou kunnen toestaan, in de mate dat men inderdaad gebruik maakt van het feit dat de kerncentrales zijn afgeschreven. Men doet dat nu niet, maar als men het zou doen, zou men de facturen voor de gezinnen structureel kunnen vermindern.

Als men ze bovendien vervroegd zou sluiten, zou dat niet leiden tot een prijsdaling maar tot een prijsverhoging.

M. **André Smets** (PSC) : Monsieur le président, le ministre Daems est parti trop tôt. J'aurais voulu poser une question sur La Poste et les antennes de télécommunication.

Le **président** : Oui, il s'est excusé. Vous pouvez encore poser une question sur La Poste. M. Van Eetvelt en a posé une et puis est parti. M. Daems pensait qu'il ne devait plus répondre à aucune question. Cependant, je lui demanderai de vous fournir une réponse écrite.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

- *De vergadering wordt gesloten om 13.46 uur. Volgende plenaire vergadering woensdag 22 december 1999 om 14.30 uur.*

- *La séance est levée à 13.46 heures. Prochaine séance plénière mercredi 22 décembre 1999 à 14.30 heures.*

BIJLAGE

PLENAIRE VERGADERING
WOENSDAG 22 DECEMBER 1999

INTERN BESLUIT***INTERPELLATIEVERZOEK*****Ingekomen**

mevrouw Joëlle Milquet tot de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid over "de door de heer Charles Picqué ingediende nota over het grotestedenbeleid".

(nr. 203 - verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt)

ANNEXE

SEANCE PLENIERE
MERCREDI 22 DÉCEMBRE 1999

DÉCISION INTERNE***DEMANDE D'INTERPELLATION*****Demande**

Mme Joëlle Milquet à la vice-première ministre et ministre de l'Emploi sur "la note sur la politique des grandes villes déposée par M. Charles Picqué".

(n° 203 - renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique)

PLENAIRE VERGADERING
WOENSDAG 22 DECEMBER 1999

SEANCE PLENIERE
MERCREDI 22 DÉCEMBRE 1999

MEDEDELINGEN

COMMUNICATIONS

REGERING

GOUVERNEMENT

Algemene uitgavenbegroting 1999

In uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit zendt de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie :

- bij brieven van 15 december 1999, twaalf lijsten van herverdelingen der basisallocaties betreffende het ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu;

- bij brief van 16 december 1999, een lijst van herverdelingen der basisallocaties betreffende het ministerie van Binnenlandse Zaken;

- bij brief van 16 december 1999, vier lijsten van herverdelingen der basisallocaties betreffende de algemene politiedienst en de rijkswacht;

- bij brief van 22 december 1999, twee lijsten van herverdelingen der basisallocaties betreffende het ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel.

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting

Budget général des dépenses 1999

En exécution de l'article 15 des lois coordonnées sur la comptabilité de l'Etat, le vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale transmet :

- par lettres du 15 décembre 1999, douze bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement;

- par lettre du 16 décembre 1999, un bulletin de redistributions d'allocations de base concernant le ministère de l'Intérieur;

- par lettre du 16 décembre 1999, quatre bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le service général d'appui policier et la gendarmerie;

- par lettre du 22 décembre 1999, deux bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur.

Renvoi à la commission des Finances et du Budget