



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

dinsdag

mardi

19-12-2000

19-12-2000

18:05 uur

18:05 heures

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Berichten van verhindering	1
BEGROTINGEN (VOORTZETTING)	1
Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (904/1 tot 5 en 906/1)	1
- Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (905/1 tot 34)	1
<i>Hervatting van de algemene bespreking</i>	1
<i>Sprekers: Yves Leterme, Jos Ansoms, Guido Tastenhoye, Jacques Chabot, Hagen Goyvaerts, Didier Reynders, minister van Financiën, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Hugo Coveliers, voorzitter van de VLD-fractie, Olivier Chastel, Jan Mortelmans, Peter Vanhoutte, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</i>	

SOMMAIRE

Excusés	1
BUDGETS (CONTINUATION)	1
Budget des voies et moyens pour l'année budgétaire 2001 (904/1 à 5 et 906/1)	1
- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2001 (905/1 à 34)	1
<i>Reprise de la discussion générale</i>	1
<i>Orateurs: Yves Leterme, Jos Ansoms, Guido Tastenhoye, Jacques Chabot, Hagen Goyvaerts, Didier Reynders, ministre des Finances, Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Hugo Coveliers, président du groupe VLD, Olivier Chastel, Jan Mortelmans, Peter Vanhoutte, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</i>	

PLENUMVERGADERING

van

DINSDAG 19 DECEMBER 2000

18:05 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MARDI 19 DÉCEMBRE 2000

18:05 heures

De vergadering wordt geopend om 19.15 uur door de heer Jean-Pol Henry, voorzitter.
La séance est ouverte à 19.15 heures par M. Jean-Pol Henry, président.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:
Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:
Didier Reynders.

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

**Berichten van verhindering
Excusés**

Jean-Paul Moerman, wegens ziekte / pour raison de santé;
Jozef Van Eetvelt, wegens ambtsplicht / pour obligation de mandat;
Elio Di Rupo, Geert Versnick, buitenslands / à l'étranger.

**Begrotingen (voortzetting)
Budgets (continuation)**

01 Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (904/1 tot 5 en 906/1)
- Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (905/1 tot 34)

01 Budget des voies et moyens pour l'année budgétaire 2001 (904/1 à 5 et 906/1)
- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2001 (905/1 à 34)

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

De algemene bespreking is hervat.
La discussion générale est reprise.

Wij zetten de algemene bespreking voort betreffende de sectoren Eerste Minister, Financiën, Rijksschuld en Financiering van de Europese Unie.

Nous poursuivons la discussion générale concernant les secteurs Premier Ministre, Finances, Dette publique et Financement de l'Union européenne.

01.01 **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik begroet de voltallige meerderheid, de minister en de collega's van de eigen fractie.

Mijnheer de voorzitter, dames en heren ministers, het is geen stijlfiguur, maar ik wil niet beginnen zonder namens de CVP-fractie de twee commissiesecretarissen oprecht te danken voor hun traditionele nauwgezetheid, waarmee ze er opnieuw in zijn geslaagd om een zeer correct, getrouw en duidelijk verslag van onze besprekingen op te stellen. Dat is oprecht gemeend.

Collega's, in aanvulling op het visionaire pleidooi van de heer Van Rompuy, wil ik in mijn pleidooi voornamelijk twee kernpunten van kritiek van onze fractie verder uitdiepen.

Ten eerste, mijnheer de minister, denk ik aan de onweerlegbare vaststelling dat deze regering de structurele begrotingssanering afzwakt. Ten tweede spreek ik over het feit dat de geplande uitgavengroei en een aantal andere toezeggingen die aan het gebeuren zijn of reeds zijn gebeurd, nu reeds, bij inachtneming van de objectieven en de criteria van het stabiliteitsprogramma, de beloofde belastinghervorming - die in feite alleen een verlaging is - in gevaar brengt.

Ik begin met mijn eerste punt van kritiek. Wij

stellen vast dat de structurele sanering van onze overheidsfinanciën met de begroting 2001 wordt afgezwakt. Ik moet niet herhalen dat deze regering bij haar aantreden een sterk gesaneerde en gezonde toestand van onze financiën en onze begroting heeft geërfd. Deze regering heeft bovendien het immense voordeel dat ze kan regeren in een tijdsgewricht dat door een bijzonder gunstige economische context, met een grote economische groei en voorspoed, wordt gekenmerkt. Ik zeg dat zonder enige vorm van jaloersheid. Ondanks die goede erfenis en dat kader van economische voorspoed, stellen we vast dat de structurele sanering van de openbare financiën van ons land uitgerekend in deze gunstige context door deze regering wordt afgezwakt.

Ik wil deze stelling kort onderbouwen met drie vaststellingen.

Ten eerste, het bereiken van het nultekort wordt op kunstmatige wijze uitgesteld. Collega's, door een soort historisch toeval leidt de in het verleden ingezette saneringsoperatie en de aangehouden afbouw van het begrotingstekort uitgerekend in deze legislatuur tot een nultekort op jaarbasis of, met andere woorden, een begrotingsevenwicht. Wij hebben in de commissiebesprekingen op onweerlegbare wijze aangetoond, aan de hand van de eigen cijfers van de regering, dat in de feiten het nultekort reeds in 2000 zou kunnen worden bereikt of al bereikt is. Door zoveel mogelijk de uitgaven die op het budget 2000 worden aangerekend naar voor te halen en op te drijven, onder andere via het indrukwekkend aanpassingsblad dat een paar weken geleden in de Kamer door de meerderheid is goedgekeurd, geeft u de indruk dat u in 2001 ten opzichte van 2000 inzake inperking van het begrotingstekort op jaarbasis effectief een belangrijke stap vooruitzet.

Bij de begrotingscontrole 2000 mikte de regering op een tekort van 0,7% van het BBP. De begrotingsdocumenten 2001 vermelden geen wijzigingen voor 2000 op het vlak van de uitgaven, met uitzondering van het aanpassingsblad. Bovendien zouden de ontvangsten 122 miljard frank hoger uitvallen dan men bij de begrotingscontrole had verwacht. Bij nader toezicht blijkt dat er eigenlijk geen sprake zou mogen zijn van een tekort van 0,7% van het BBP, maar integendeel van een overschot van 0,5% aangezien de 122 miljard extra ontvangsten ongeveer 1,2% van het BBP uitmaken. Dit overschot van 0,5% wordt evenwel niet bereikt omdat men een aantal uitgaven naar voren schuift. Door het kunstmatig afzwakken van het

begrotingsresultaat 2000 wordt de groei van de primaire uitgaven gecamoufleerd, die in 2001 bijzonder groot is. Het begrotingsevenwicht dat men in 2000 had kunnen bereiken, wordt op kunstmatige wijze verlaagd.

Een tweede vaststelling is dat de aangroei van de primaire uitgaven van de federale overheid sterk boven de norm uitstijgt. De minister vermeldt in zijn algemene toelichting dat de primaire uitgaven in 2001 zullen toenemen van 2538,4 miljard naar 2651,8 miljard, zonder rekening te houden met het aanpassingsblad van twee weken geleden. Dit is een stijging van 4,5% bij een inflatie van 1,6%, dus een stijging van de primaire uitgaven met 2,9%. Dit is een verslechtering ten opzichte van het verleden. Gelet op de norm van 1,5% die de regering in het stabiliteitsprogramma als richtsnoer naar voren had geschoven, moeten we dit als een negatieve beleidsdaad bestempelen. Hoewel de regering het IMF-rapport als een goed rapport van het begrotingsbeleid beschouwt, slaat ze de raadgevingen van het IMF in de wind. De regering blijkt de gemiddelde groeinorm van 1,5% als een bodemdrempel te beschouwen. De primaire uitgaven nemen zeer sterk toe, de regering viert de teugels en is niet geneigd de 1,5%-norm te handhaven.

Het feit dat de structurele sanering door deze regering wetens en willens wordt afgezwakt, kunnen we illustreren aan de hand van de structurele evolutie van het primaire overschot, met andere woorden van het vorderingensaldo. Iedereen weet dat het gemakkelijker is om een tekort weg te werken of om een overschot te bereiken wanneer de economische omstandigheden goed zijn. Instellingen zoals de Europese Commissie en de OESO berekenen daarom een conjunctuurgezuiverde evolutie van de voornaamste parameters die de evolutie van de overheidsfinanciën schetsen. Internationale instellingen gaan dus aan de hand van onbetwiste gegevens na hoe de overheidsfinanciën er zouden voorstaan en hoe de geplande en gerealiseerde prestaties van bijvoorbeeld de Belgische federale overheid er voorstaan als men rekening houdt met een normale groei en de conjunctuureffecten buiten beschouwing laat.

In dat kader stellen we vast dat het primaire overschot evolueert van 6,5% in 1999 naar 7,0% in 2000 tot 7,4% in 2001. Op het eerste gezicht is dat een gunstige evolutie. Die gunstige evolutie wordt evenwel onmiddellijk tegengesproken wanneer men de berekening van de Europese Commissie van het structurele primaire overschot bekijkt. In dat geval kijkt men immers naar het

conjunctuurgezuiverde cijfer, waaruit men de eigen inspanningen van de regering kan afleiden. De Europese commissie stelt op bladzijde 74 van het rapport oktober-november 2000 vast dat het structurele primaire overschot afneemt van 7,2% in 1999, over 7,0% in 2000 om in dit begrotingsdocument uit te komen op 6,9% van het BWP voor 2001. Het is een bijkomende illustratie van de afzwakking van de structurele sanering van onze overheidsfinanciën. Eenvoudiger gezegd, de optische verbetering van het primaire overschot komt er ondanks - en niet dankzij - het lakse begrotingsbeleid van de regering Verhofstadt I.

De regering trappelt dus met haar begrotingsbeleid al twee jaar ter plaatse. Zij levert geen structurele saneringsinspanningen meer, niettegenstaande een uitzonderlijk hoog groeicijfer en een uitzonderlijk gunstige economische context.

Mijnheer de minister, behalve de vaststelling dat u de structurele sanering van de begroting verzwakt, wens ik een tweede belangrijke punt van kritiek uit te diepen. Deze kritiek heeft te maken met de vaststelling dat met deze begroting en vooral met de meerjarige programmatie die erin vervat ligt, de belastinghervorming, behalve een aantal groene accenten, in feite geen echte hervorming is. In plaats van accenten zou ik dan nog liever spreken van groene vlekjes. Mijnheer de minister, u moet niet bang zijn. De groenen zijn er immers niet.

De **voorzitter**: Wenst u te onderbreken, mijnheer Ansoms?

01.02 Jos Ansoms (CVP): Ik wens alleen maar op te merken dat alleen de kaff rond het begrotingsdocument groen is.

01.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, het kaff rond de begroting is weliswaar donkergroen, maar het verslag is ondertussen bleekgroen geworden. Dit is een beetje hetzelfde verhaal als bij de belastinghervorming waarvan we vaststellen dat ze eigenlijk in gevaar is. Met de federale beleidsverklaring van 17 oktober werd een nieuw, aangepast regeerakkoord voorgesteld. De eerste minister heeft dit zelf onderstreept. Het gaat in feite om een voortijdige stembusafpraak voor de volgende Parlementsverkiezingen. Na de zomerse lawine - een fenomeen dat in de Belgische politiek geenszins tegenstrijdig is - van grote beloften die in de aanloop van 8 oktober werden gedaan moest een poging worden ondernomen om op budgettair vlak orde op zaken te stellen. Bovendien moest de vrede in het

heterogene gezelschap van de meerderheid worden hersteld. Om die reden moest een perspectief over de tijdslimiet van deze regeerperiode worden gecreëerd.

Reeds bij de bespreking van de beleidsverklaring hebben we vastgesteld dat bij het terugbrengen van de budgettaire grootspraak tot iets wat binnen de normen van het stabiliteitsprogramma zou kunnen passen, de belastinghervorming een van de zaken was die de meeste averij hebben opgelopen. Toen reeds werd duidelijk dat ze tot een loutere belastingverlaging werd gereduceerd. Bovendien bleek dat deze regering, deze minister van Financiën en uitgerekend deze fracties en partijen, die deze zomer het meest en het luidst hebben gesproken over een snelle en drastische belastingverlaging, te licht wogen wanneer het er tijdens de behandeling door de regering op aankwam een beslissing te nemen. Ik zal de heer Coveliers niet herinneren aan de leugenachtige belofte dat iedereen in 2003 tien procent minder aan belastingen betaalt. De belastingverlaging en -hervorming, voor zover van dit laatste sprake is, werden ver vooruitgeschoven. Aan het einde van de regeerperiode, in het voorjaar 2003, zullen de mensen van dit land merken dat in het allerbeste geval maar een vierde of een vijfde van de beloofde verlaging met 134 miljard is uitgevoerd. Dit bedrag zal overigens nauwelijks volstaan om de stijging van de fiscale druk die ondertussen zal hebben plaatsgehad, teniet te doen.

Ik maak geen oefening voor de toekomst, maar wat de fiscale druk betreft moeten de cijfers van de algemene toelichting worden geciteerd. Hieruit blijkt dat de fiscale druk tussen 1999 en 2000 is gestegen. De fiscale ontvangsten bedroegen volgens van de algemene toelichting bij de begrotingscontrole 2000 in 1999 2.697,6 miljard voor een BBP van 9.405,6 miljard. Dit betekent dat het aandeel van de fiscale ontvangsten 28,8% van het BBP was. In 2000 zullen de fiscale ontvangsten volgens de algemene toelichting bij de begroting 2001 2861,4 miljard bedragen tegenover een BBP van 9909,2 miljard. Dit zijn dus cijfers van de minister zelf.

Als u dat omzet, bedraagt het aandeel aan fiscale ontvangsten 28,88% van het BNP. Dat betekent dus dat het aandeel van het nationaal inkomen dat gaat naar fiscaliteit van 1999 naar 2000 - eind 2000 zullen we op iets meer dan een derde van de legislatuur zitten - gestegen is met 0,2 BNP-punten of ongeveer 20 miljard. Dat betekent dat de passus uit het regeerakkoord die spreekt over een gestage daling van de fiscale en parafiscale druk - niet van het saldo - geen bewaarheid zal

worden. De inwoners van dit land zullen daar met leedwezen kennis van nemen.

Ondertussen hebben wij ook uw begrotingsdocumenten nagetrokken en hebben wij nagekeken wat uw beloften over belastingverlaging waard zijn. Wij hebben het soortelijk gewicht, afgewogen tegen wat u aan extra uitgaven wil spenderen en rekening houdend met de budgettaire marges die de regering beweert te hebben, berekend. Wij hebben vastgesteld dat de budgettaire marges, berekend volgens uw ramingen - vanmorgen in een dialoog met de heer Viseur hebt u een en ander rechtgezet en die marges duidelijk gedefinieerd - niet volstaan om alle plannen waartoe ondertussen effectief is beslist uit te voeren. Wij beperken ons dan nog tot het strikte minimum wat dat betreft. Daardoor dreigt nu een jammerlijk tweede uitstel of een afzwakking van de belastinghervorming, die in werkelijkheid slechts een belastingverlaging is.

Mijnheer de minister, laten we als voorbeeld de jaren 2002 en 2003 eens nemen. Ik kan u telkens de bronvermelding geven. Ik beperk mij tot het essentiële en ik heb het niet over bediscussieerbare uitgavenramingen. Als de regering haar beloften wil nakomen, heeft zij in 2002 10 miljard nodig voor de belastinghervorming, 8,7 miljard voor de plannen van minister Onkelinx, 9 miljard voor de armoedebestrijding en de sociale correcties, 2 miljard voor de bijkomende middelen, mijnheer Ansoms, voor de NMBS, 8 miljard voor de herfinanciering van de gemeenschappen en zo'n 24,8 miljard voor de tweede fase van de loonkostenverlaging. Die tweede fase is vorige week toegezegd, op het ogenblik dat de regering heeft beslist de maatregelen van de sociale partners in het kader van het interprofessioneel akkoord uit te voeren.

Dit zijn slechts de minimale bijkomende uitgaven, ik heb het niet eens over een vrij essentieel punt, met name de groei van de ontwikkelingssamenwerking. De minister van Begroting heeft in de commissievergadering erkend dat de uitgaven die ik hier heb opgesomd op de budgettaire marges zullen worden aangetekend. De som van deze extra uitgaven voor 2002 bedraagt 62,5 miljard tegenover de begroting voor 2001.

De regering verklaart zelf op bladzijde 72 van de algemene toelichting dat zij voor 2002 beschikt over een marge van 23 miljard frank. Wij vinden dat niet uit. Dat betekent dat als de regering de

normen voor haar begroting voor 2002 wil respecteren, zij tussen de 35 en 38 miljard frank aan middelen moet gaan zoeken om dit te financieren. Dat is uiteraard een quasi onmogelijke opdracht, rekening houdend met de regel van de conjuncturele boni, het goudhamsterprincipe en andere normen van het stabiliteitsprogramma.

Er is voor 2002 echter nog een bijkomend probleem. In het interprofessioneel akkoord wordt unaniem door alle sociale partners gevraagd om de maatregel met betrekking tot de verhoging van het beroepskostenforfait vroeger op volle kracht uit te voeren en te verrekenen in de bedrijfsvoorheffing. De regering heeft dat ook toegezegd. Welnu, die toezegging maakt dat u voor 2002 voor deze ene maatregel het volledige bedrag van 10 miljard frank, dat in uw meerjarenplanning inzake belastinghervorming was voorzien, nodig hebt. De verhoging van het beroepskostenforfait van 20% tot 25% kost ongeveer 10 miljard frank. Dat wordt niet betwist en het staat trouwens in uw eigen documenten. Als u de sociale partners vorige week gezegd hebt dat u dit element uit het interprofessioneel akkoord gaat uitvoeren, dan betekent dat a contrario en voor zover u binnen uw meerjarenplanning blijft - wat al moeilijk zal zijn met het oog op alle andere beloften die quasi onmogelijk binnen de door u vooropgestelde budgettaire marge passen - dat de 10 miljard frank voor de belastinghervorming opgesoupeerd is. Er blijft dus niets over voor andere maatregelen. Tussen haakjes, wat de impact van het interprofessioneel akkoord betreft, ben ik bij de opsomming van de kostprijs van een aantal maatregelen en bij het beoordelen van de begroting voor 2001 in het bijzonder nog zeer braaf geweest aangezien ik u geen vragen stel over het inpassen van de ongeveer 8,7 miljard frank die gevraagd wordt voor het stelsel van jaarlijkse vakantie, over de financiering van de 120% aftrek in het kader van de invoering van bedrijfsvervoerplannen en een aantal andere maatregelen.

Er stelt zich natuurlijk een probleem op het vlak van de belastinghervorming. Toen wij u en de eerste minister op 19 oktober vanop deze tribune uitdrukkelijk en concreet gevraagd hebben wat de timing was voor het in werking treden van de drie of vier verschillende pakketten, hebt u toegezegd dat het geleidelijk in werking treden van het plan tot hervorming - de groenen noemen het een hervorming terwijl het in feite gaat om een verlaging van de belastingen - zo moest worden begrepen dat alle assen geleidelijk, jaar per jaar en proportioneel aan bod zouden komen. Alle

maatregelen zouden dus geleidelijk tot belastingverlagende effecten leiden. Collega's, het is duidelijk dat, als effectief 10 miljard frank gespendeerd zou worden aan het verhogen van het beroepskostenforfait van 20% tot 25%, wat vorige week door de regering werd toegezegd als reactie op het interprofessioneel akkoord, het uiteraard groot nieuws zou zijn als u dat straks zou logenstraffen en zou zeggen dat u die maatregel uit het IPA niet zult overnemen. Ik probeer zindelijk en rationeel te denken en te kijken naar wat de regering besluit. Ik heb vastgesteld dat men vorige week zei dat men enkele werkgroepen zou oprichten maar dat men het akkoord wel zou honoreren.

Dit betekent dat, als enerzijds, slechts in 10 miljard frank in de meerjarenplanning voor de belastinghervorming werd voorzien en anderzijds, het beroepskostenforfait wordt toegezegd, de andere onderdelen van de belastinghervorming inzake het tijdstip van inwerkingtreding zullen worden verdrukt. Wij, als christen-democraten, weten wie dan zal sneuvelen, wie dan zal bloeden. Als putje bij paaltje komt, als de maatregelen moeten worden gekozen waarvoor nog kruimels resten om het belastinghervormingsplan vanaf 2002 in werking te laten treden, naast de verhoging van het beroepskostenforfait, leert de ervaring ons dat de gezinnen, de gehuwden, het gelag zullen moeten betalen. Het is duidelijk dat, inzake het wegwerken van de fiscale discriminaties tussen samenlevingsvormen, het samenlevingsvormneutraal maken van ons stelsel van personenbelasting, de inwerkingtreding van de aangekondigde maatregelen op de helling staat, tenzij het andere verhaal inzake het beroepskostenforfait, dat vorige week ten onrechte door de eerste minister en andere ministers werd verklaard, niet zou worden uitgevoerd. Men kan in elk geval de twee beloftes, één: inzake de globale budgettaire marge en twee: inzake het specifieke bedrag van 10 miljard frank voor de belastinghervorming voor het jaar 2002, niet samen uitvoeren.

In 2003 raamt deze regering - cijfers uit uw algemene toelichting bij de begroting 2001 - 35 miljard frank voor de belastinghervorming nodig te hebben. Herinner u het meerjarenplan dat hier werd toegelicht: 16 miljard frank voor de plannen van minister Onkelinx. Het gaat inderdaad om vrij dure plannen: 300 miljoen, 8,9 miljard frank, 15,949 miljard frank - bijna 16 miljard frank in 2003. 9 miljard frank wordt uitgetrokken voor de armoedebestrijding en de sociale correcties; 3 miljard frank voor de bijkomende middelen van de NMBS; 14 miljard voor de herfinanciering van de

gemeenschappen; 32,4 miljard frank voor de tweede fase van de loonkostenverlaging. Dit betekent alles samen dat er ongeveer 105 miljard frank nodig is om de reeds besliste meeruitgaven en minderinkomsten te financieren, tegenover 105 miljard frank meer in de begroting 2001. Volgens uw algemene toelichting bedraagt de marge in 2003 slechts 64 miljard frank. Er moest al een eerste oefening worden gemaakt bij het opmaken van de beleidsverklaring, maar om deze veelsoortige beslissingen en beloftes waar te kunnen maken, zal de regering 41 miljard frank uit haar hoed moeten toveren.

De conclusie is duidelijk. De budgettaire marges, die de regering zelf opgeeft in haar begrotingsdocumenten, zijn onvoldoende om alle aangekondigde en besliste meeruitgaven en minderontvangsten te financieren. De regering zou dit uiteraard kunnen oplossen door haar uitgaven met hogere ontvangsten uit een hogere economische groei te financieren. Men moet echter rekening houden met het goudhamsterprincipe, met de regel van de conjuncturele boni, met de norm van het stabiliteitsplan. Daarop kan men dus niet rekenen. Bovendien is het op dit moment allesbehalve duidelijk of de economische groei ook de komende jaren sterk genoeg zal blijven. De toevlucht tot een financiering via de hogere ontvangsten ten gevolge van de hogere economische groei zou ons in elk geval terug bij het eerste onderdeel van ons verhaal brengen, met name dat de budgettaire sanering, de structurele sanering van onze begroting nog sterker op de helling zou worden geplaatst. Collega's, de recente geschiedenis van deze bonte coalitie toont aan dat, wanneer keuzes moeten worden maken, de belastingbeloften niet het sterkst wegen, integendeel.

Het is helemaal niet overdreven, het is zelfs aangewezen om vandaag samen met u vast te stellen dat de aangekondigde belastinghervorming, die in feite een verlaging zou moeten zijn, tot op heden met steeds meer vraagtekens omringd wordt. Onder meer de gezinnen en de gehuwden zullen dit met zeer veel verbittering aanschouwen. Die gehuwden die nu reeds voor het tweede jaar na elkaar moeten vaststellen dat de bescheiden inspanning die in 1999 werd geleverd met de verhoging van een belastingvrij minimum ten belope van duizend frank per persoon, haaks staat op uw verklaringen met betrekking tot de samenlevingsvorm en het neutraal maken van onze fiscaliteit. Die aanzet die in 1999 werd gegeven en die te bescheiden was maar dan toch budgettair orthodox, werd niet

voortgezet. De inspanning om deze discriminaties weg te werken, werd voor het tweede jaar na elkaar stopgezet. Gehuwden hebben uiteraard inmiddels de huwelijksvriendelijke wijze waarop u de afbouw van de aanvullende crisisbijdrage organiseerde, in hun geheugen gegrift. Dit betekent op dit moment in feite een nieuwe discriminatie.

Mijnheer de voorzitter, dames, heren, collega's, samen met wat ik zou noemen de objectieve waarnemers, meer bepaald de internationale instellingen die ook vaak door de regering weliswaar selectief maar dan toch worden geciteerd, stel ik vast dat de structurele sanering van onze overheidsfinanciën verzwakt en bewust wordt verzwakt door het begrotingsbeleid van deze regering. Daarnaast - dat is de tweede kritiek en belangrijke conclusie uit dit begrotingsdebat - plaatst de regering zelf, door een gebrek aan cohesie om keuzes te maken, onder meer op het vlak van de meeruitgaven, maximaal twee maanden na de lancering van het plan Reynders reeds zeer uitdrukkelijk vraagtekens bij haar beloften in verband met een belastingverlaging en vooral een wegwerking van de discriminaties ten aanzien van de gehuwden en de gezinnen.

01.04 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal een totaal andere toespraak houden dan mijn voorganger.

Tijdens de bespreking van de begroting van de diensten van de eerste minister op 28 november in de bevoegde commissie had ik reeds de gelegenheid om over een niet onbelangrijk punt het woord te nemen, meer bepaald over de financiering van het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en Racismebestrijding, kortweg het Centrum Leman genoemd. Ik betreur trouwens dat de eerste minister hier niet aanwezig is. Wat is er nu belangrijker dan de bespreking van zijn eigen begroting?

In de commissie wees ik erop, hierin trouwens bijgetreden door commissievoorzitter Paul Tant, dat het voor de Parlementsleden moeilijk wordt om het budget van het Centrum Leman te controleren als dit niet meer voorkomt in de gewone begroting maar voortaan gefinancierd wordt bij middel van voorafneming op de winstverdeling van de Nationale Loterij. Van de eerste minister kregen wij wel een bijlage met een schema van de inkomsten en uitgaven van het Centrum Leman waarop wij later nog zullen terugkomen. Dit belet echter niet dat het hoogst merkwaardig blijft om dit Centrum uit de gewone

begroting te lichten. Volgens de eerste minister gebeurt dit om het Centrum Leman, en ik citeer: "Een maximale autonomie te verlenen".

Als Parlements lid en democraat voel ik hier nattigheid, mijnheer de voorzitter. Het lijkt er immers sterk op dat het Belgische regime het centrum-Leman vrij spel wil geven in de strijd tegen een politieke concurrent, met name het Vlaams Blok. Het wordt steeds duidelijker dat die strijd tegen het Vlaams Blok de hoofdtaak is geworden van het centrum-Leman dat trouwens kort na de grote verkiezingsoverwinning van het Vlaams Blok op 24 november 1991 werd opgericht.

Het stuit mij tegen de borst, mijnheer de voorzitter, dat de eerste minister in de commissie tijdens de bespreking van zijn begroting met geen woord heeft gerept over de grote uitbreiding van de bevoegdheden van het centrum-Leman. Deze beslissing werd genomen op de Ministerraad van 6 december 2000. Het centrum-Leman wordt uitgebouwd tot een soort van spionage- en repressiedienst naar het voorbeeld van de KGB of de Gestapo. Als het nieuwe wetsontwerp-Onkelinx wordt goedgekeurd, wordt dat immers de realiteit.

Uit de bijlagen bij de begroting blijkt dat het budget van het centrum-Leman wordt opgetrokken van 82 miljoen Belgische frank naar 100,7 miljoen frank. Ook dit cijfer is misleidend want mevrouw Onkelinx vertelde al aan de pers - niet aan de volksvertegenwoordiging - dat het budget van het centrum-Leman zal worden verdubbeld evenals het aantal personeelsleden om de nieuwe taken aan te kunnen.

De bedoeling van wat ik het Gestapo-ontwerp van Onkelinx noem, is op een zeer repressieve manier komaf te maken met alle vormen van vermeende discriminatie en racisme. Elke persoon moet ongeacht zijn afkomst, de voorwaarden van zijn geboorte, zijn eventuele ziekten of handicaps, zijn burgerlijke staat, zijn seksuele geaardheid of zijn geloof of filosofische overtuiging recht hebben op een gelijkheid van kansen in alle omstandigheden. Bovendien worden een aantal straffen verdubbeld wanneer de misdaden ingegeven zijn door vermeend racisme. Het centrum-Leman krijgt bovendien alle middelen om beschuldigen van vermeende discriminatie of racisme gerechtelijk te doen vervolgen, met inbegrip van de tenlasteneming van de slachtoffers van vormen van zogenaamde discriminatie.

Mijnheer Coveliers, het moet u als jurist ongetwijfeld interesseren dat in een aantal

gevallen de bewijslast zelfs wordt omgekeerd. Een beschuldigde van zogenaamd racisme moet zelf kunnen bewijzen dat hij niet discrimineert of dat hij niet racistisch is. Met alle respect, mijnheer de voorzitter, maar dit ruikt naar de middeleeuwse inquisitie. Dit Gestapo-ontwerp bouwt het centrum-Leman uit tot een dictatoriaal repressieapparaat gericht tegen de persvrijheid en de vrijheid van meningsuiting die ik als gewezen journalist hoog in mijn vaandel schrijf. Een repressieapparaat dat de dictatuur van de political correctness er met de voorhamer wil inrammen waarbij de samenleving dreigt te worden ontwricht door georganiseerde haat en wantrouwen te institutionaliseren. Iedereen zal iedereen kunnen aanklagen. Het gaat zo ver, mijnheer de voorzitter, dat men zelfs geen hollandermop meer zal mogen vertellen. Ik wil in dit verband de heer Van Peel waarschuwen. Hij zei ooit dat hij nog liever met twee Marokkanen op een eiland zou zitten dan met twee Hollanders.

Gaat pater Leman nu ook processen voeren tegen de katholieke Kerk - waarvan hij een bedienaar is - wegens discriminatie van de vrouwen? Zullen de loges worden aangeklaagd omdat zij niet iedereen toelaten in hun geheime werkplaatsen? Zal de verkiezing van miss België voortaan openstaan voor vrouwen van elke leeftijd, inclusief gehandicapten om te vermijden dat de inrichters een proces aan hun been krijgen wegens discriminatie?

Om het met de woorden van Jef Elbers te zeggen: stel u voor dat een bejaarde man klacht neerlegt omdat hij omwille van zijn uiterlijk en zijn leeftijd naast een job grijpt als nachtclubdanseres. Het zijn maar enkele vragen, mijnheer Coveliers.

Mijnheer de voorzitter, dit is de waanzin voorbij. Ik doe een beroep op u - ik bedoel dan de heer De Croo - en op uw liberale vrienden die de vrijheid en de vrije meningsuiting als het hoogste goed beschouwen, om de regering dit Gestapo-ontwerp uit het hoofd te praten. Om het nogmaals met de woorden van Mark Grammens te zeggen, ik citeer: "Er ontwikkelt zich een nieuwe, links-libertaire intolerantie die als middel de wetgeving hanteert en derhalve zeer snel aan het uitmonden is in een totalitaire samenleving, waar de gedachtepolitie de plak zwaait. In het kader van dit nieuwe totalitarisme worden taboes ingevoerd en geldt als staatsideologie de intolerantie van het politiek correcte denken". Einde citaat. Dit, collega's, is een uiterst gevaarlijke evolutie. Ik roep dan ook alle intellectuelen in dit land op, van welke stroming ook, om zich hiertegen met alle kracht te verzetten. In geen enkele samenleving

ter wereld zijn alle burgers volstrekt gelijk. Geen enkele samenleving is vrij van kleinere vormen van xenofobie. Dit is de natuur van de mensen. Dat toch bij wet willen opleggen en daarvoor een repressieapparaat uitrusten in de vorm van het centrum Leman, is pure geïnstitutionaliseerde intimidatie.

Er is een lichtpuntje. Gelukkig zijn er nog rechters met gezond verstand, waardoor het mogelijk werd dat de zanger Jef Elbers werd vrijgesproken van de beschuldiging van het zingen van een vermeend racistisch liedje. Dat gegeven maakt ons hoopvol dat ook het proces, dat het centrum-Leman en de Liga voor de Rechten van de Mens thans voeren tegen drie VZW's van het Vlaams Blok, tot een vrijspraak zal leiden.

Mijnheer de voorzitter, ik besluit. Ik heb een amendement ingediend om het centrum-Leman opnieuw op te nemen in de normale begroting, met nog een laatste toelage van vijftig miljoen frank, in afwachting van de afschaffing van dit, wat ik noem, postmoderne inquisitieapparaat. Ik roep alle democraten in dit halfroond op om dit amendement te steunen en om het Gestapo-ontwerp van mevrouw Onkelinx naar de papiermand te verwijzen.

01.05 Jacques Chabot (PS): Monsieur le président, chers collègues, d'autres avant moi l'ont déjà dit, cette année 2000 porte beaucoup d'espoirs... Le budget affiche cette fois un solde positif ce qui n'était plus arrivé depuis un demi-siècle. Cela mérite donc d'être tout particulièrement souligné. A ce propos, je tiens à féliciter l'actuel gouvernement mais aussi les gouvernements précédents pour leur rigueur budgétaire. Nous avons en tant qu'élus de la nation, le devoir de constater que les efforts continus et soutenus des citoyens sans oublier les entreprises, ont porté leurs fruits. Les prévisions budgétaires étant favorables, le groupe socialiste soutiendra ce budget ambitieux, tout en restant prudent et réaliste.

Par ailleurs, notre groupe encourage notre ministre des finances qui veut réduire la pression fiscale. Celle-ci pèse en effet lourdement sur les revenus du travail, ce qui explique en partie notre faible niveau d'emploi. Des actions bien pesées et bien ciblées nous permettront ainsi d'appliquer l'accord de gouvernement. Nous sommes heureux que la majorité arc-en-ciel parviennent à une neutralité fiscale vis-à-vis des choix de vie, un thème qui nous tient particulièrement à cœur. Notre groupe est fier de participer à la décision d'une part d'améliorer la prise en compte des

enfants sur le plan fiscal et d'autre part d'augmenter le montant de la déduction des charges professionnelles forfaitaires.

Le gouvernement a mis l'accent sur la lutte contre la fraude fiscale. Il est vrai que M. Delporte, administrateur général adjoint, a été le précurseur en cette matière au sein du département et nous l'encourageons à poursuivre dans cette voie.

Toutefois, le fait que le gouvernement charge un commissaire d'élaborer un plan d'action de lutte contre la grande fraude est un geste fort mais nous demandons à M. Zenner de ne pas négliger l'aspect de simplification des procédures fiscales et de veiller à ce que la lutte contre la grande fraude soit suivie d'effets.

En ce qui concerne la modernisation du ministère des Finances, nous attirons l'attention du ministre des Finances sur les quelques points suivants.

- Le département des Finances connaît actuellement plusieurs réformes dont celle de la restructuration. Des mesures sont-elles prises pour que la réforme Copernic tienne compte de la spécificité des Finances?

- La presse vient de se faire l'écho, ces derniers temps, des montants exorbitants en matière de recouvrement, ce qui donne aux citoyens une très mauvaise image des Finances et il est injuste que certains impôts soient recouverts alors que d'autres ne le sont pas. Des études ont-elles été menées afin d'évaluer les montants qui pourront effectivement être récupérés? Des mesures ont-elles déjà été prises à ce sujet?

- Chacun reconnaît que, dans le département des Finances, la formation est excellente. Cette formation est dispensée aux nouveaux recrutés et aux agents qui préparent des examens. Cependant, la formation dite permanente ou continuée semble assez limitée. Quels sont les projets en cette matière?

Beaucoup craignent que la révolution informatique que vous annoncez soit rendue obsolète par le manque de moyens au niveau de la formation. En effet, à quoi bon offrir des Rolls en informatique à des personnes qui n'auraient pas le permis de conduire.

- Il est question d'une régionalisation de certains impôts. Le département des Finances est-il prêt pour réaliser ces transferts?

01.06 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK):

Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op dit onmenselijk late uur spreken we waarschijnlijk voor de Annalen, maar we gaan toch nog een poging doen om er iets van te maken. Bij het opstellen van mijn uiteenzetting heb ik als jong Parlements lid een wederkerend fenomeen vastgesteld. We naderen binnenkort de kerstperiode en bijgevolg wordt er vanuit de regering nogal wat druk uitgeoefend om op een drafje nog allerhande programmawetten en begrotingen door dit Parlement te jagen. Dit beperkt zich niet alleen tot de kerstperiode. Ik stel vast dat dit gedrag steeds in de aanloop van vakantieperiodes tot uiting komt. Zij die dachten dat met deze huidige paarsgroene regering voor een trendbreuk zou worden gezorgd, hebben het mis.

Zo moeten we toch vaststellen dat de begrotingen en de beleidsnota's te laat worden ingediend en dat de bespreking van de begroting in de commissies vertraging oploopt door de afwezigheid, of beter, door het totale gebrek aan interesse van heel wat leden van de meerderheidspartijen, met nachtwerk tot gevolg. Zo hebben we vorige week in dit halfroond de bespreking en de stemming van de programmawet - gezien de bonte verzameling aan wetten kan men beter van de vuilnisbakwet spreken - afgewerkt. Het was een programmawet waarvan heel wat onderdelen via verschillende allocaties gekoppeld zijn aan de begroting van 2001. Deze begroting maakt pas vandaag deel uit van de plenaire bespreking en dit blijft zo voor de komende dagen.

De begroting van 2001 en het daaraan gekoppelde beleid voor de komende jaren wordt door de regering - zoals bij de begroting van 2000 trouwens - vanwege het begrotingsoverschot historisch genoemd. Deze historische begroting is het gevolg van de volgehouden inspanning die de burgers de afgelopen jaren hebben opgebracht om de overheidsfinanciën te saneren. Ze hebben voornamelijk een groot deel van hun bruto-inkomsten via fiscale en parafiscale belastingen zien wegvloeien. Ook het afgelopen jaar heeft de bevolking haar duit in het zakje gedaan. Denken we maar aan de meeropbrengsten van ettelijke miljarden via de BTW die werden geïnd als gevolg van de sterk gestegen benzine- en stookolieprijzen. Zo bedraagt het verschil tussen de raming van 2000 en de vermoedelijke ontvangsten voor 2000 voor de minerale oliën een slordige zes miljard frank. Dit zijn meeropbrengsten die de regering minstens met een jaar vertraging laat terugvloeien naar de gezinnen. Op zo'n manier is het natuurlijk

gemakkelijk om voor sinterklaas of voor kerstman te spelen.

De opmaak van de historische begroting verliep tevens als een demagogisch opbod. We herinneren ons nog allemaal de heroïsche strijd om de centen. Het totale pakket van nieuwe beloften benaderde de 400 miljard frank. De minister van Financiën wou het grootste pakket voor zijn belastinghervormingen. Dit is echt niet zonder politieke schermutselingen gebeurd. De liberalen eisten een lineaire verlaging, dus in procenten, de socialisten eisten centen. De groene minister van Mobiliteit, Isabelle Durant, vocht voor haar mobiliteitsplan en sommige andere ministers zaten er wat verveesd bij. De minister van Sociale Zaken, Frank Vandenbroucke, had van bij aanvang zijn slag zonder blikken of blozen thuisgehaald, met name 47 miljard frank extra voor de sociale zekerheid.

U herinnert zich ongetwijfeld nog de zure opmerkingen van Marc Verwilghen omdat zijn departement van Justitie niet echt in de prijzen was gevallen, evenals Jaak Gabriels, die als minister van Middenstand wat verveesd achterbleef en moest vaststellen dat de beloofde tien miljard frank, geld om de discriminatie van het sociaal statuut van de middenstand weg te werken, gedecimeerd werd tot nagenoeg 900 miljoen frank. In de begroting van 2001 stellen we toch ook een aantal slordigheden vast. Zo worden op de begroting van de eerste minister verschillende kredieten pro memorie vermeld. Meer in het bijzonder de allocaties die te maken hebben met de uitgaven voor het Centrum voor gelijkheid van kansen en racismebestrijding, in de omgangstaal het centrum van de nare pater genoemd, en het Europees Centrum voor vermiste en seksueel uitgebuide kinderen.

Deze twee instellingen worden voortaan betaald via de winstverdeling van de Nationale Loterij, dus met de opbrengst van kansspelen. Merkwaardig is evenwel dat de omvang van dit krediet momenteel niet is gekend omdat de winstverdeling pas in februari 2001 zal worden vastgelegd. Dat moesten wij vernemen via het kabinet van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en -participaties.

Bijgevolg wordt een begroting goedgekeurd met een blanco cheque voor een aantal instellingen die vanaf heden volledig buiten de controle van het Parlement vallen. Sterker nog, de regering maakt van de gelegenheid gebruik om de bevoegdheden van het Centrum Leman verder uit te breiden, inclusief de werkmiddelen en het

aantal medewerkers. Zoals de directeur van het centrum het zelf zei, en ik citeer: "Het was een laat sinterklaasgeschenk, maar ik ben er niet minder blij om".

Ook de koninklijke familie krijgt er ons inziens een mooie kerstgeschenk bovenop. Vanwege de indexaanpassing, wat, met enige ironie, evenveel betekent als een aanpassing aan de evolutie van de ambtenarenwedden - ik wist overigens niet dat het koningshuis in verband kon worden gebracht met ambtenaren - worden de dotaties van de koninklijke familie verhoogd met 18,6 miljoen frank. Een niet onaardig geschenk als u het mij vraagt. Voor ons, republikeinen, mag het koningshuis niet op veel steun rekenen, maar dat is geen nieuws. Maar dat de koninklijke familie naast de zeer ruime dotatie van 400 miljoen Belgische frank - om nog maar te zwijgen over allerhande mogelijke familie-inkomsten uit beleggingen, vastgoed en aandelen - ook nog langs de kassa moet passeren voor een indexaanpassing, is onaanvaardbaar. Als vertegenwoordigers van het Vlaamse volk wijzen wij deze grijpgraagheid af.

Niettegenstaande de historische begroting blijven tal van onzekerheden bestaan. In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de financiering van het Zilverfonds en aan de raming van de opbrengst van de verkoop van de licenties van de derde generatie mobiele communicatienetwerken, de zogenaamde UMTS-licenties. Dit zijn opbrengsten waarover trouwens heel wat scepticisme bestaat, ook bij de minister van Begroting, gelet op de recente ontwikkelingen in de ons omringende landen waar de verkoop van licenties wijzen op een systematische overschatting van de inkomsten - op een paar landen na want die waren er als eerste bij - en bijgevolg evenmin tientallen miljarden opbrachten of waar de veiling zelfs werd uitgesteld of geschrapt zoals in Zwitserland.

Precies omwille van deze onzekerheid werd hiermee in de begroting voor 2001 geen rekening gehouden, wat op zich niet verkeerd is, maar waardoor de discussie ontegensprekelijk wordt verschoven naar de begrotingscontrole van het voorjaar in 2001.

Inmiddels schuift de termijn met betrekking tot de veiling van de licenties steeds op; momenteel is deze bepaald voor maart 2001. Minister Daems blijft vasthouden aan een opbrengst tussen 40 en 60 miljard. Wij kijken halsreikend uit naar de verdeling van de middelen voor de informatiemaatschappijen, de mobiliteit, de

bijzondere investeringen voor de NMBS, de communicatie naar de burger toe en vooral voor het Zilverfonds.

De historische begroting gaat nog steeds uit van uitstekende groeicijfers. Wie echter de economische analyses van de voorbije maanden op de voet volgde moet wel vaststellen dat de groeivertraging die stilaan in verschillende grafieken van de Westerse industrielanden naar voren komt, wel eens roet in het eten zou kunnen strooien, met als gevolg een waarschijnlijke aanwakking van de inflatie. De conjunctuurindicator van de Nationale Bank geeft bijvoorbeeld aan dat de buitenlandse vraag een verzwakking vertoont, dat de investeringsaanvragen een duidelijke inzinking kennen en dat de consumptievraag nagenoeg futloos is.

Ik kom thans tot de plannen inzake de belastinghervorming. Deze hervorming geeft de indruk dat iedereen erbij wint, dat iedereen minder belastingen zal betalen.

Dit moet sterk worden genuanceerd. Het percentage winnaars kan nooit 100% bedragen. Er zal altijd een aantal mensen evenveel of zelfs nog meer moeten betalen. Dit heeft de belastinghervorming die tussen 1988 en 1994 werd uitgevoerd, ook aangetoond.

Ook binnen dezelfde inkomensgroep is een zekere variatie mogelijk vanwege de complexiteit van het belastingstelsel, waarbij tal van uitgaven, aftrekken en gezinskenmerken een rol spelen. Die elementen samen maken de effecten van de hervorming ondoorzichtig.

Uw initiatieven om eindelijk werk te maken van het wegwerken van de fiscale discriminatie van gehuwden ten opzichte van ongehuwd samenwonenden, verheugen ons. Gezinnen met kinderen vormen de basis van de generaties die morgen de samenleving zullen dragen en bijgevolg mogen gezinnen nooit worden benadeeld vanwege het feit dat ze kinderen hebben. 38 jaar na de invoering van de huwelijktaks wordt het eindelijk tijd dat deze ontoelaatbare en onrechtvaardige discriminatie wordt weggewerkt. Hopelijk duurt het opnieuw geen 5, 10 of 15 jaar om de fiscale discriminatie van gehuwden weg te werken. Deze discriminatie is een zodanige onrechtvaardigheid dat het nog langer in stand houden ervan gewoonweg niet te rechtvaardigheden is.

Naast de invoering van allerlei maatregelen voor

het fiscaal aftrekbaar maken van de kinderopvang moet er ons inziens ook werk worden gemaakt van de invoering van het opvoederloon voor de thuiswerkende ouder, waardoor die de mogelijkheid krijgt om uit de arbeidsmarkt te stappen om voor de opvoeding van de kinderen te zorgen. Het thema opvoederloon blijft blijkbaar nog steeds dode letter.

Wat de arbeidsvriendelijkheid van de belastinghervorming betreft, zou het tot de grote krachtlijnen van een belastinghervorming moeten behoren om voor de categorie van de lage inkomens een belangrijke inspanning te leveren. Het invoeren van een belastingkrediet is op het eerste gezicht een lovenswaardig initiatief, waarmee de regering probeert twee vliegen in een klap te slaan, met name de bevordering van de werkgelegenheid en de bestrijding van de armoede. Aan de uitkering van dit belastingkrediet aan de rechthebbenden zijn echter enkele nadelen verbonden. Zo wordt het belastingkrediet pas uitgekeerd na de afrekening van de aanslag. In de praktijk is dit minstens één jaar na de vaststelling van het feit dat de rechthebbende een onvoldoende beroepsinkomen heeft. Het komt er dus in feite op neer dat het belastingkrediet niet wordt uitgekeerd op het moment dat de rechthebbende het nodig heeft. Zijn toestand kan na een jaar gewijzigd zijn, waardoor de uitkering helemaal niet meer nodig is. Ook de administratieve afhandeling van deze dossiers lijkt me ingewikkeld te zijn, te meer daar de maatregelen van het belastingkrediet over verschillende tariefschalen lopen. Men heeft bij de invoering van het belastingkrediet niet echt rekening gehouden met de administratieve vereenvoudiging, toch één van de grote opdrachten van deze regering. Of zal met het verdwijnen van de staatssecretaris belast met de administratieve vereenvoudiging, ook het onderwerp in de onderste schuif verdwijnen?

Dat de hervorming van de belastingadministratie en de strijd tegen de fiscale fraude een absolute noodzaak is, is nog duidelijk gebleken tijdens de hoorzitting met, onder andere, de topambtenaren van de administratie van de belastingen in het kader van de besprekingen van uw beleidsnota. Deze hervorming heeft alleen een kans op slagen indien de samenwerking met het gerecht ook op een gedegen manier wordt uitgebreid, desgevallend door het vastleggen van een protocol tussen het gerecht, de politie en de fiscale administratie. Wij beschikken sinds gisteren tekstueel over de inhoud van dat protocol.

Het in dienst nemen van gemotiveerde en

talentvolle belastingambtenaren is natuurlijk een grote uitdaging. Dat is op zich geen nieuws, want het probleem van het personeelstekort op het departement Financiën is de afgelopen jaren een steeds wederkerend probleem, zoals vermeld in de jaarverslagen van de belastingadministratie van de voorgaande jaren. Het is hoe dan ook de vraag of de benodigde jaarlijkse aanwerving van 1.500 tot 1.800 ambtenaren in de komende jaren haalbaar zal zijn.

Ook de werkdruk bij de administratie Vennootschapsbelasting neemt dramatische proporties aan ingevolge het personeelsgebrek in de controlekantoren, die bovendien door interimarissen worden geleid. Dat in Brussel en Charleroi 15% en in Antwerpen 10% van de vennootschappen geen aangifte doet, is hallucinant, zeker als men weet dat de vennootschapsbelasting jaarlijks ongeveer 250 miljard frank opbrengt. Belastingen ontduiken is bij wet strafbaar, maar geen belastingaangifte indienen, is totaal onaanvaardbaar en in wezen zeer onrechtvaardig.

Het aankondigen van een plan voor de fiscale hervorming is uiteraard toe te juichen, maar er is een verschil tussen een structurele en een cosmetische aanpak. Men mag niet vergeten dat de belastingdruk in ons land de hoogste van Europa is en 4,7% hoger ligt dan het Europese gemiddelde. Wij kijken met belangstelling uit naar het ontwerp van de minister ter zake.

In de beleidsnotie Financiën noch in de beleidsnota Middenstand wordt er gerept over de aangekondigde steunmaatregelen voor de horecasector. Dit verwondert ons geenszins, gezien de verdeeldheid binnen de regering over deze materie. Minister Gabriëls heeft in juli te Koksijde een schot voor de boeg gelost inzake de BTW-verlaging. Of was dit niet meer dan verkiezingspropaganda?

Minister Vande Lanotte is niet te spreken over de volledige aftrekbaarheid van restaurantkosten voor beroepsdoeleinden. Minister Reynders wacht nog steeds op het verslag van de Hoge Raad voor Financiën over de hergroepering van de aftrekmogelijkheden.

De hele discussie aangaande de verlaging van het BTW-tarief van 21% naar 6% wordt verschoven naar juli 2001, het tijdstip waarop minister Reynders voorzitter wordt van de Europese vergadering van ministers van Financiën. Inmiddels wordt er niets gedaan voor de horecasector en blijft het aantal faillissementen

zeer hoog: meer dan 700 in het jaar 2000. Met een faillissementspercentage van 1,91% blijft de horeca de meest kwetsbare sector. In het jaar 2000 lag het faillissementspercentage in deze sector het hoogst.

Op de vooravond van de 21^{ste} eeuw lijken de magere jaren voorbij. De economie herleeft en komt tot bloei, de welvaart stijgt, het aantal bestaansminimumtrekkers en werklozen daalt. Het voorbije jaar telde Vlaanderen 14% minder werklozen, maar in Wallonië bedroeg de vermindering amper 3%.

Het is evenwel niet allemaal rozengeur en maneschijn. Naast de 250 000 mensen die moeten rondkomen met een inkomen dat op of iets boven het bestaansminimum ligt, zijn er bijna evenveel mensen die op sociaal vlak worden uitgesloten omdat ze buiten de statistieken vallen. De bewering dat in de zogenaamde actieve welvaartsmaatschappij, de belangrijkste pijler van deze paarsgroene regering, de achterstelling en de uitsluiting zouden afnemen, stemt niet overeen met de realiteit. De kloof tussen welvaart en welzijn groeit. Dit kan worden afgeleid uit de groei van het aantal mensen met afbetalingsproblemen en uit de toenemende tweespalt tussen de groep met en die zonder hospitalisatieverzekering. Ook voor deze thematiek moet de regering een globaal programma in het kader van de armoedebestrijding uitwerken in plaats van onsamenhangende initiatieven te nemen inzake tewerkstelling en gezondheidszorg. Ik denk hierbij aan de verschillende tewerkstellingsmaatregelen en banenplannen. Het regeerakkoord bevatte nochtans de belofte om de banenplannen te harmoniseren ten einde de perverse effecten die het gevolg zijn van de diversiteit, weg te werken. Tot op heden is hiervan niets in huis gekomen.

Het nieuwe jaar en de 21^{ste} eeuw liggen in het verschiet. Dit gaat uiteraard gepaard met het uitdelen van cadeautjes.

Het is duidelijk dat de regering bij haar begrotingsopmaak een hele geschenkenlijst heeft opgemaakt. De vraag is wat er van dit geschenkenlijstje terecht zal komen en wat de bevolking van dit land hiervan zal merken.

De Vlaams Blok-fractie is ervan overtuigd dat er iets te veel gekeken is naar de verpakking en niet naar de inhoud. Wij kunnen bijgevolg deze begroting niet goedkeuren.

01.07 **Didier Reynders**, ministre: Monsieur le président, je vais tenter de répondre à une série

d'interventions qui concernent plus particulièrement le département des Finances.

Dans ce cadre, je remercie l'ensemble des membres qui ont eu l'occasion de participer aux travaux de la commission des Finances et du Budget, non seulement en entendant les rapports des autres commissions mais aussi en participant aux discussions sur les notes de politique générale concernant le département lui-même ou la dette publique. Je ne reviendrai pas sur tous les points abordés à deux reprises en commission puis en séance plénière.

A l'occasion de ces commissions, nous avons pu procéder à un certain nombre d'auditions et je crois utile que les membres de la commission puissent débattre directement avec un certain nombre de membres et de hauts fonctionnaires du département des Finances.

Sommige leden hebben gesproken over een historische begroting voor 2001. Dat klopt misschien. Het is de eerste keer in vijftig jaar dat er een sluitende begroting wordt voorgelegd. De vermindering van de schuldratio is ook een goede zaak. Ik hoop dat in 2003 de schuldratio minder dan 100% van het BWP bedraagt. De regering heeft bovendien enkele keuzes gemaakt, onder meer de vermindering van de lasten op arbeid.

Als antwoord op de vraag van de heer Van Rompuy vermeld ik de vermindering van de lasten op arbeid, via de sociale bijdragen, voor de vennootschappen. Het is dus geen vermindering van de vennootschapsbelasting, maar een vermindering via de sociale bijdragen. Voor ons is dit belangrijk omdat vooral de arbeidsintensieve ondernemingen hiervan profiteren. Het is perfect mogelijk om in 2002 een tweede operatie inzake de vermindering van de sociale bijdragen door te voeren.

Wat de particulieren betreft, verloopt de vermindering van de lasten op arbeid via maatregelen in verband met de personenbelastingen, bijvoorbeeld de herindexeringen. In 1999 was er een eerste maatregel betreffende de herindexeringen, maar in 2001 zullen er enkele terugbetalingen volgen. Ik denk hierbij aan de terugbetaling van de herindexering van het eerste kwartaal. In onze begrotingen hebben we dus enkele meerkosten voorzien. Een andere lastenverlagende maatregel is de afschaffing van de crisisbelasting. De vermindering van de BTW van 21 naar 6% voor enkele arbeidsintensieve sectoren is een ander voorbeeld van een lastenverlagende maatregel.

In de begroting 2001 is ook rekening gehouden met enkele verhogingen van uitgaven. Ik denk hierbij aan de verhoging van 40 miljard voor gezondheidszorg.

We hebben ook een paar duidelijke opties voor de toekomst genomen zoals het Zilverfonds voor de pensioenen. We kunnen dus spreken van een historische begroting. Bovendien kon dankzij de begroting 2001 en de daaruit voortvloeiende stijging van de koopkracht voor 2001 en 2002 een interprofessioneel akkoord voor 2001 en 2002 worden afgesloten. We kunnen het Parlement dus een goede begroting voorleggen.

J'ai également eu l'occasion de répondre tout à l'heure à M. Jean-Jacques Viseur à propos des marges budgétaires.

Je rappellerai simplement ce qui est annoncé dans le cadre budgétaire en faisant une comparaison avec les prévisions du Conseil supérieur des finances. Ce dernier avait calculé 300 milliards de marges budgétaires à l'horizon 2005, répartis comme suite: 100 milliards (1%) de surplus budgétaires et 200 milliards de moyens à consacrer à des dépenses supplémentaires, voire à des diminutions de recettes.

Le budget qui vous est présenté, et en particulier le programme de stabilité qui y est lié, propose un surplus budgétaire de 0,7% du produit intérieur brut en 2005. Ce qui représente 85 milliards à l'horizon 2005. Il est vrai qu'il réduit le reste des moyens disponibles à 146 milliards de francs. Nous passons donc de 300 à environ 230 milliards de marges disponibles dont 146 pour des dépenses nouvelles ou des recettes en moins alors que le Conseil supérieur avait proposé 200 milliards. M. Viseur parlait, comme beaucoup d'autres, de « neige qui fond au soleil ». En fait, c'est une neige qui a perdu le quart de son volume. Or il n'est pas dramatique de passer de 200 à un peu moins de 150 milliards si on part du principe que l'on travaille dans ce cadre sur la base d'une évaluation prudente de la croissance économique pour 2001 puisque cette évaluation est de 2,5% au lieu des 3% estimés par le Conseil supérieur des finances.

Un certain nombre de mes collègues auront l'occasion, comme cela a déjà été fait tout à l'heure, de préciser les orientations budgétaires dans des domaines particuliers de compétences.

A ce stade, je voudrais simplement rappeler que pour ce qui concerne le programme de stabilité

2001-2005, nous reprenons - les décisions ont été prises la semaine dernière en Conseil des ministres - un certain nombre de chiffres précis pour des matières déterminées. Par exemple, en ce qui concerne la réforme fiscale, pour les années 2002 à 2005, on passe progressivement d'une diminution de 10 milliards à une diminution de 80 milliards. Le programme de stabilité reprend très clairement les moyens budgétaires consacrés à la réforme fiscale entre 2002 et 2005 pour arriver en régime de croisière, comme annoncé, en 2006. Il est évident que dans ce cadre, les moyens budgétaires sont prévus pour entamer cette réforme de la fiscalité qui s'ajoute aux mesures déjà prises en matière d'indexation des barèmes fiscaux ou de suppression de la cotisation de crise.

De heer Van Rompuy wil ik erop wijzen dat de Europese Commissie ook veel andere criteria hanteert voor het bepalen van een goede fiscale hervorming. Het gaat niet alleen om een vermindering van de uitgaven, maar ook om een vermindering van de schuldratio en om een begroting in evenwicht. Aan deze twee laatste criteria voldoet de begroting 2001. Bovendien moeten we gaan naar een fiscale hervorming zonder procyclus-effect. Dit is het geval voor een hervorming over vier of vijf jaar. We hebben de primaire uitgaven goed onder controle. Voor de periode 2001-2005 hanteren we een groeinorm van 1,5% van het BBP. Dit is misschien een ambitieuze doelstelling, maar het is mijns inziens een goede zaak voor de begroting en de fiscale hervorming.

Het primair saldo bedraagt in 2000 6,9% van het BBP. We streven naar een primair saldo van 6,8% voor 2001. We gaan hierbij uit van een voorzichtige economische groei van 2,5% in 2001 en met een lage elasticiteit voor de fiscale ontvangsten na de maatregelen voor een belastingverlaging. We hebben immers een aantal maatregelen genomen waardoor de personenbelasting vermindert. In oktober heb ik over deze cijfers gedebatteerd met de heren Leterme en Van Rompuy. Het is inderdaad zo dat de elasticiteit nu lager is dan in de jaren negentig. Ik heb in dit verband op 20 oktober 2000 een brief ontvangen van de heer Bogaert van het Planbureau.

Et M. Bogaert précise: "Lorsque l'on débat de l'évolution de la pression fiscale dans notre pays," - ce sont des propos tenus par le commissaire au plan - "il est bien évident que le chiffre d'élasticité, à politique inchangée, qui est utilisé dans le budget économique pour 2000-2001 est de 1,05

et non de 1,5". C'était une des erreurs relevées dans les déclarations de M. Van Rompuy ou M. Leterme, à l'époque, et indiquées dans les tableaux qu'ils avaient diffusés. "Il s'agit manifestement" - disait M. Bogaert - "d'une erreur de transcription de la part de celui qui a fait ces tableaux". Il précisait surtout: "Sans mesures nouvelles, l'élasticité est légèrement supérieure à l'unité parce que les barèmes de l'IPP sont progressifs mais jamais au point d'atteindre 1,5. Pour avoir une élasticité de cette ampleur," - ce n'est pas moi qui le dis- "il faut prendre des mesures d'accroissement de la fiscalité comme pendant la période d'assainissement du début des années 90".

En fait, pour atteindre à une élasticité des recettes fiscales aussi élevée, il faut remonter à la suppression de l'indexation des barèmes fiscaux ou à la création de la cotisation complémentaire de crise qui ont effectivement entraîné une croissance très forte des recettes fiscales, qui ont d'ailleurs encore un effet partiel, bien entendu, dans les résultats et le budget de 2000. A partir de 2001, l'élasticité diminue.

C'est ainsi que j'ai déjà quelquefois répondu à ces remarques à propos de la croissance de la pression fiscale qu'à partir de 2001, nous reprenons une élasticité beaucoup plus faible. Nous sommes probablement autour de 0,8, ce qui montre bien que, pour la liaison de la croissance économique aux recettes fiscales, on constate enfin une diminution de cette élasticité.

Qu'est-ce que cela signifie? Tout simplement que, la pression fiscale diminuant, la croissance économique se traduit par une hausse moins forte des recettes fiscales. Evidemment, lentement, mais nous inversons la tendance par rapport à ce qui se passait depuis le début des années 90. J'y reviendrai peut-être en réponse à ce que M. Leterme évoquait à propos de cette pression fiscale.

Il est évident qu'au fur et à mesure de l'évolution des mesures fiscales que nous prenons pour l'instant, nous en revenons tout d'abord à une situation rencontrée à la fin des années 80 et au début des années 90: nous remettons en cause la hausse programmée ces dix dernières années. Et puis, évidemment, il nous faudra aller au-delà.

Je voudrais simplement ajouter que, dans le cadre de ce budget, à propos de l'accord interprofessionnel - puisque plusieurs intervenants y ont fait allusion ce matin -, nous n'avons pas simplement organisé des mesures de réduction

du temps de travail. Un volet concerne cette orientation mais il y a aussi une évolution très forte en ce qui concerne la hausse du pouvoir d'achat des salariés. Cela passe par les mesures que je viens d'évoquer - indexation des barèmes ou suppression de la cotisation de crise - mais aussi par des mesures qui seront débattues au Parlement.

Cette semaine, sera déposé le projet de participation des travailleurs aux résultats de leur entreprise, en capital ou en espèces; dorénavant, avec une fiscalité moins élevée, il sera possible de bénéficier d'un complément de rémunération à travers la participation aux résultats de l'entreprise. C'était un point important pour des négociateurs de l'accord interprofessionnel.

De la même manière, nous avons mis en place une nouvelle disposition qui sera également soumise au Parlement; nous en étions convenus avec les partenaires sociaux. Elle concerne la suppression de tout avantage en nature pour le remboursement des frais de transport en commun. En d'autres termes, si une entreprise décide de rembourser ou d'augmenter le remboursement des frais de transport en commun, tel un abonnement ferroviaire, un abonnement de bus ou toute autre formule même organisée par l'entreprise de transport en commun, nous irons à la fois vers une simplification fiscale, une diminution de la pression fiscale et une mesure encourageant la mobilité.

Simplification: il n'est plus nécessaire de déclarer ce remboursement à l'impôt des personnes physiques; il n'y aura plus d'avantage en nature.

Diminution: ceux qui bénéficient déjà aujourd'hui de remboursements dans plusieurs secteurs de la fonction publique, à 80% voire à 100% selon les cas, verront une diminution de la pression fiscale puisque cet avantage en nature, aujourd'hui déclaré, disparaîtra de la feuille d'impôt.

Mobilité: c'est évidemment un encouragement à l'utilisation des modes de transport en commun.

C'est vrai que l'on peut imaginer différentes façons de financer ces mesures. Notamment, il a souvent été question de l'augmentation des recettes liées à l'évolution des produits pétroliers.

De heer Ansoms heeft gezegd dat we dit jaar over een extra bedrag van meer dan 20 miljard frank kunnen beschikken. Na deze elf maande van 2000 echter, mijnheer Ansoms, kunnen we door de accijnzen en de BTW op benzine, diesel en

andere producten op een meeropbrengst van 12 miljard frank rekenen. Voor het hele jaar kan dat nog 13 miljard frank worden. Die 13 miljard is niet alleen een gevolg van de hoge olieprijs, maar ook van een consumptieverhoging. Dit jaar is er meer dan 400 miljoen liter diesel verbruikt. 5 tot 6 miljard frank werd verkregen door een verhoging van de consumptie, de andere 6 tot 7 miljard door de verhoging van de olieprijs.

01.08 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de minister, ik heb het daarstraks over 20 miljard frank gehad omdat ik een andere vergelijking maak. De stijging van de olieprijs speelde ook in 1999 al mee. Daarom heb ik het aandeel van de BTW in 2000 vergeleken met het aandeel van de BTW in 1998, toen er een normaal regime heerste. Wanneer men het verschil tussen die twee jaren berekent, komt men aan een meerontvangst van ongeveer 20 miljard.

De kern van mijn betoog was dat ik mij afvroeg waarom die meerontvangst, waar u niets voor heeft moeten doen en die louter aan externe factoren zoals de stijging van de olieprijs ligt, niet wordt gebruikt om een echt mobiliteitsbeleid te voeren. Ik heb dat geplaatst tegenover dat - ocharme - ene miljard meer dat in 2001 aan de NMBS wordt gegeven. Ik heb gewoon op het grote verschil willen wijzen en ik heb willen aantonen dat er geen sprake is van een trendbreuk of van een massale investering of een overheveling van de middelen voor het autoverkeer naar het openbaar vervoer.

01.09 Minister Didier Reynders: U maakt een vergelijking tussen 1998 en 2000, wij tussen 1999 en 2000. Zelfs met zo een evolutie moeten wij in de eerste plaats streven naar een evenwicht in de begroting en een vermindering van de schuldratio. Dat was overigens ook een vraag en een eis van de heer Van Rompuy en de heer Letermé. We moeten een keuze maken.

Er is iets dat mij opvalt. De heer Van Rompuy vraagt meer geld voor het onderwijs, u vraagt geld voor de NMBS en misschien ook nog voor andere zaken. Ik heb echter niemand een suggestie voor uitgavenvermindering horen doen. Kan u mij zo een voorstel doen, mijnheer Ansoms, of mijnheer Van Rompuy?

01.10 Frieda Brepoels (VU&ID): Wat dan met het voorstel tot vermindering van de uitgaven voor de Airbus en het wetenschappelijk onderzoek?

01.11 Minister Didier Reynders: U zegt dat misschien, maar de heer Van Rompuy heb ik nog

nooit iets in die zin horen zeggen. Bovendien zal u in de begroting van 2001 niets vinden over meeruitgaven voor de Airbus of andere projecten. Tot nu toe hoor ik alleen dat we meer moeten investeren in onderwijs, onderzoek, de NMBS en vele andere zaken. Ik zeg niet dat dat onterechte voorstellen zijn, maar uw partij verkondigt verschillende zaken. Zo heeft de heer Letermeprop gewezen dat we al in 2000 een evenwicht hadden moeten hebben in plaats van in 2001. Voor hem is de verlaging van de schuldratio prioritair.

We moeten tot een vermindering van de schuldratio komen. Hoe is dat echter mogelijk zonder compensatie? Ik hoop dan ook dat de CVP een paar voorstellen heeft voor het verminderen van de uitgaven. Het partijbureau van de CVP vergadert echter momenteel en blijkbaar is dat belangrijker dan hier enkele voorstellen te doen voor de begroting voor 2001. Ik begrijp dit echter. Het is altijd belangrijk om naar een vergadering van het partijbureau te gaan.

Monsieur le président, je voudrais encore passer en revue quelques autres points mais je trouvais amusant d'entendre parler tout à l'heure de la politisation d'un certain nombre de débats et je pense qu'on y reviendra à l'égard de ma collègue, Mme Durant. Après avoir sorti des expressions comme celle-ci, me demander de bien vouloir excuser plusieurs membres du groupe parce qu'ils doivent aller au bureau du parti, je suis étonné d'une telle démarche dans le cadre de la discussion d'un budget 2001. Mais je peux comprendre qu'il y ait des priorités: si j'ai bien compris, on devait désigner des responsables au sein de cette formation politique.

01.12 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mag ik de heer Reynders vragen of het partijbestuur van de PRL momenteel ook vergadert? Ik zie dat er ook maar één vertegenwoordiger van de PRL aanwezig is en één van de VLD. Blijkbaar vergaderen alle partijbureaus op dit ogenblik.

01.13 **Minister Didier Reynders**: Mijnheer Ansoms, er was vanmorgen slechts één interventie van een lid van de PRL, namelijk de heer Bacquelaire. Hij is hier momenteel aanwezig. Van de CVP waren er misschien twee of drie interventies. U bent hier nog als enige, hoewel u slechts kort hebt gesproken tijdens de uiteenzetting van de heer Van Rompuy. Het is echter belangrijk om een vergadering van het partijbureau bij te wonen.

Au sujet de plusieurs questions évoquées, je voudrais rappeler brièvement qu'en ce qui concerne l'impôt des sociétés, nous travaillons à une réforme neutre. La diminution des charges sur le travail pour les entreprises passe par une réduction des cotisations patronales de sécurité sociale, elle ne passe pas par une diminution de l'impôt des sociétés. Mais plusieurs études démontrent que nous pourrions descendre très fortement le taux nominal de l'impôt des sociétés si nous travaillons à la suppression ou à la correction de certaines exemptions, d'exonérations, de déductibilités existant aujourd'hui. C'est dans ce sens que le Conseil supérieur des finances présentera un rapport et c'est dans ce sens que je vais, pendant l'année 2001, ouvrir des discussions avec l'ensemble des acteurs économiques concernés. Je le répète, en matière d'impôt des sociétés, l'effet macroéconomique n'est pas le même lorsque l'on touche à cet impôt, que l'effet microéconomique. Bien sûr, tout le monde va bénéficier de la réduction du taux nominal mais toutes les entreprises ne seront pas concernées de la même manière par la modification des déductibilités. Il me paraît donc nécessaire d'ouvrir, avec les acteurs économiques, un débat très large en matière d'impôt des sociétés.

Pour ce qui concerne un volet de la réforme de l'impôt sur les personnes physiques qui touche aux déductibilités également, je voudrais rappeler que là aussi, le Conseil supérieur des finances est chargé de remettre un rapport et que nous ouvrirons de la même manière, avec les différents acteurs concernés, des discussions sur des matières telles que l'investissement immobilier, l'épargne à long terme en matière de pension ou d'autres types de déductibilités liés à l'emploi ou à l'environnement. Cela se passera dans le courant de l'année 2001 et nous espérons aboutir dès lors à des textes concrets, dès que nous aurons progressé sur la réforme de l'impôt des personnes physiques.

Par ailleurs, une série de points touchent plus au fonctionnement de l'administration fiscale. Je voudrais dire à M. Viseur, comme à M. Chabot, qu'en ce qui concerne l'organisation de l'administration et la lutte contre la fraude, nous avons bien entendu pris des initiatives. Je rassure d'abord M. Chabot: plus d'une personne, sur les 28.000 du département, sont chargées depuis quelques années de lutter contre la fraude fiscale mais il y en a peut-être une qui est plus "visible" que les autres. Des initiatives ont déjà été prises depuis 1999, notamment des protocoles avec le département de la Justice en ce qui concerne la

fraude en matière de produits pétroliers. Cette fraude est assez importante dans notre pays et touche à une criminalité organisée. Un protocole concernant les carrousels TVA a également été établi.

C'est un autre élément de fraude que j'ai convenu avec certains collègues européens de tenter de porter sur la scène européenne à la fois en échangeant des informations et en mettant en place des mécanismes légaux. Par exemple, en Grande-Bretagne, on peut poursuivre des nationaux pour des faits commis à l'étranger en cette matière. Certaines dispositions de notre droit nous le permettent pour d'autres types de criminalité. Dès lors, pourquoi pas pour des criminalités organisées touchant aux secteurs financiers? Nous pourrions imaginer d'aller dans cette direction et de créer, à l'échelon européen, une structure de lutte contre la fraude fiscale. Nous avons mis en place une structure, à l'échelon européen, de lutte contre la fraude aux mécanismes de dépenses de l'Union européenne elle-même. Il existe effectivement un organisme de lutte contre la fraude en la matière. Pourquoi ne pas mettre sur pied une coopération internationale plus forte au sein de l'Union en ce qui concerne la lutte contre la fraude fiscale?

Nous avons déjà pris d'autres mesures qui attendaient d'être exécutées depuis pas mal d'années. Il s'agit notamment de la mise à disposition d personnel des Finances pour les parquets, les auditorats du travail ou des services policiers comme l'OCDEFO, chargés de lutter contre la criminalité financière. D'ici six mois, je pense que les procédures seront terminées et des personnes du département des Finances pourront travailler dans ces différents secteurs. Les moyens informatiques sont prévus. Bien entendu, je veillerai à ce que ces moyens informatiques soient accompagnés de formations. Je vous citerai une anecdote; nous avons tous, au sein du gouvernement, un collègue-enfant. Un collègue de Charleroi est ministre des Finances dans un Conseil des ministres des enfants. Il s'est promené avec moi dans le département et il a été très surpris de découvrir des logiciels informatiques qu'il ne connaissait pas. Il travaille sur Windows 98 ou 2000 et il ne connaissait pas encore le 3.11. Il a fallu lui expliquer qu'il s'agissait d'une version ancienne de ce même logiciel, qui était encore utilisé dans le département. Nous allons donc organiser des formations, non seulement pour acquérir du nouveau matériel – nous venons de commander pour 600 millions de matériel: plus de 6.000 PC et plus de 2.000 imprimantes – pour tenter de redynamiser

l'équipement de base. La formation doit évidemment suivre. En matière de recrutement, les objectifs sont aussi ambitieux que pour l'informatique. En informatique, nous souhaitons augmenter le budget de près de 30%. Pour 2001, il a été décidé de consacrer 500 millions de plus à l'informatique du département. Sur 2 milliards de dépenses, il s'agit là d'une majoration importante.

Mais en matière de recrutement, je ne pense pas qu'il y ait un manque réel de personnel partout. Il y a malgré tout un manque au sein du département et il y a surtout un besoin d'agents qualifiés. Nous avons donc prévu 1.500 recrutements. Il faudra y travailler de manière active, en collaboration avec le ministre de la Fonction publique car il n'est manifestement pas simple aujourd'hui de recruter du personnel dans les départements ministériels.

Heureusement, le marché du travail s'améliore, mais il rend aussi plus complexe la tâche de recrutement dans les secteurs publics.

Vous avez évoqué le phénomène de régionalisation d'un certain nombre d'impôts. Nous aurons l'occasion pour ceux-ci de présenter un projet de loi spéciale. Il est clair que cela visera d'autres matières, notamment la régionalisation d'impôts régionaux. Cela permettra une clarification dans le fonctionnement fiscal. Il n'y aura pas de transfert de moyens à cette occasion, mais une compensation dans les budgets, ce qui clarifiera les rôles respectifs. Ce sera donc également une très bonne chose pour l'administration de savoir exactement qui est compétent pour faire quoi.

En outre, vous avez évoqué le problème du recouvrement. En la matière, la nouvelle administration se met en place, tant pour le recouvrement fiscal que pour le recouvrement non fiscal. Si le Parlement le souhaite, cela pourrait également concerner le recouvrement des créances alimentaires comme c'est déjà le cas pour les amendes pénales aujourd'hui, ce sans aucun lien entre les deux mécanismes.

Cette nouvelle administration devra probablement également travailler avec une autre forme de gestion du contentieux. Nous avons créé des tribunaux spécialisés en matière fiscale au sein des tribunaux de première instance, il y aura maintenant des chambres fiscales qui, à partir de la fin du premier trimestre de 2001, prendront réellement en main l'ensemble de la compétence. Nous devons certainement réorganiser la procédure. J'ai d'ailleurs l'intention de faire en sorte que les fonctionnaires du département

défendent personnellement leurs dossiers devant ces juridictions, même si, au-delà, il est nécessaire de recourir au barreau pour des procédures plus spécialisées ou plus complexes devant d'autres instances.

La taxe compensatoire diesel a fait l'objet, en quelques jours, de près de 200.000 réclamations sur la base d'une rumeur qui a circulé et selon laquelle cette taxe aurait été annulée par une juridiction alors qu'en réalité, aucune décision n'a été prise en la matière. Ce qui vient de se passer dans ce domaine démontre que nous allons devoir modifier les méthodes de travail. Chacun peut introduire une réclamation. Si nous recevons des millions de réclamations de cette nature, nous ne pourrions pas continuer à les traiter comme aujourd'hui. Une nouvelle manière de gérer le contentieux devra être organisée à cet effet. Cela sera fait au cours du premier trimestre 2001.

De heer Tastenhoye heeft enkele vragen over het Centrum Leman gesteld. De vragen betroffen een wetsontwerp of een wetsvoorstel. Ik kan daarop geen antwoord geven. Dit is een voorstel van de heer Mahoux van de Senaat. Inzake het Centrum Leman is het perfect mogelijk om een begrotingscontrole uit te voeren. Er is een raad van bestuur. Men kan terzake een aantal interpellaties of vragen tot de eerste minister richten. Men kan ook specifieke begrotingsbesprekingen in de begrotingsprocedure invoegen, met name in een bijlage van de begroting van 2002 of 2003. Het probleem betreft alleen de omvang, zoals van de Nationale Loterij of van een andere bron. Het is perfect mogelijk om inzake een dergelijk centrum een specifieke bespreking te voeren. De begrotingscontrole schept dus geen problemen. Inzake een wetsontwerp of een wetsvoorstel zal de bespreking echter in een commissie moeten plaatsvinden.

De heer Leterme stelde een aantal vragen inzake het evenwicht van onze begroting. De heer Leterme vroeg of we inzake de begroting van 2000 niet sneller te werk zouden kunnen gaan. We liggen echter reeds twee jaar voor op het vorige stabiliteitsprogramma. Ook de schuldratio zal sneller verminderen. Ik begrijp deze opmerking niet. Men kan misschien nog sneller te werk gaan, maar om op een jaar en een half, twee jaar sneller te werk te gaan dan voorzien, is niet zo gemakkelijk. We kunnen daarnaar streven, maar dat is niet gemakkelijk.

De heer Leterme en de heer Borginon zeggen dat het hier geen echte fiscale hervorming betreft,

maar slechts een belastingverlaging. Ik herhaal, er is een terugbetaalbaar belastingkrediet. Dat is toch een nieuw mechanisme in ons fiscaal stelsel. We voeren een neutraal stelsel voor de gehuwden en samenwonenden in. Dat is misschien geen goede hervorming voor de heer Leterme, maar het is toch een echte hervorming inzake de terugbetaalbare belastingkredieten en inzake de neutraliteit, en niet alleen een verlaging van de belastingen. Ook andere maatregelen tonen aan dat het een echte hervorming betreft.

Wat de fiscale druk betreft, heb ik reeds een antwoord gegeven met betrekking tot de elasticiteit, maar ook inzake de fiscale druk in 2003 klopt het dat we naar een vermindering van de personenbelasting met 10% streven, met name door 3% anticrisisbelasting, door de herindexering van de fiscale barema's en door de eerste drie jaren van de fiscale hervorming. Ik ben van mening dat een vermindering van ongeveer 10% in 2003 mogelijk is. Dat is een belangrijke evolutie inzake de fiscale druk.

Plusieurs membres, dont M. Leterme, ont évoqué l'accord interprofessionnel, en demandant si nous ne handicapions pas la réforme fiscale en répondant aux partenaires sociaux qu'il est possible d'accélérer ou de placer au début de la réforme la mesure concernant le forfait pour frais professionnels. Je pense que cela ne pose aucun problème. Nous avons dit aux partenaires sociaux que nous allions bien sûr placer cette mesure au début de la réforme fiscale, mais en respectant l'équilibre interne de la réforme. Tous les axes seront appliqués de manière proportionnelle, même si, dans le cadre de l'axe portant sur la diminution des charges du travail, nous mettrons l'accent sur les forfaits en matière de frais professionnels. Mais tout avancera de manière comparable, parallèle. Il n'y a donc pas de contradiction.

Ik kan bevestigen wat ik de eerste minister in oktober op deze tribune heb gezegd met betrekking tot een parallelle evolutie in de fiscale hervorming. Het is perfect mogelijk om dat te doen met misschien in een eerste fase de vermindering van de belasting op arbeid. Hierbij kunnen wij een hoger forfait voor beroepsonkosten in aanmerking nemen.

De heer Leterme heeft mij eveneens gevraagd of ik niet een paar slechte keuzes gemaakt heb in verband met de uitgaven. Er zijn echter ook een aantal problemen waarvoor ik geen keuze had. Ik denk bijvoorbeeld aan de begrotingen voor het jaar 2000 en 2001 wat de uitgaven in verband met

de dioxinecrisis betreft. Het was geen keuze van de regering om in dit verband een aantal meeruitgaven te doen. De dioxinecrisis was een feit en misschien doen zich in de loop van de volgende jaren eveneens een aantal andere feiten voor zoals bijvoorbeeld de BSE. Ondanks de meeruitgaven door de dioxinecrisis konden wij echter een perfect evenwicht bereiken. Dit was evenwel geen keuze van de regering.

Monsieur le président, pour conclure, je voudrais répondre aux interventions de ce matin en répétant qu'il me semble que nous vous présentons un bon budget. Ce budget est prudent; tout le monde dans cet hémicycle l'a rappelé. Ce budget est équilibré; c'est une première depuis cinquante ans. Ce budget est porteur de choix politiques: en matière de soins de santé, il prévoit plus de quarante milliards de dépenses supplémentaires, mais aussi en matière de pouvoir d'achat, de réduction de la charge fiscale sur le travail (plus de cinquante milliards déjà en 2001 à travers une série de mesures fiscales). Ce budget a permis la conclusion d'un accord interprofessionnel et il ouvre aussi une nouvelle orientation en matière de programme de stabilité. Nous n'allons plus simplement travailler à des consolidations budgétaires, mais nous allons aussi veiller à la qualité des finances publiques. Cela signifie que nous ne serons pas seulement attentifs à l'équilibre des finances publiques et à la diminution de l'endettement, mais aussi à notre capacité à intégrer dans les prochaines années, dans l'évolution des budgets, l'augmentation des dépenses en matière de soins de santé, le vieillissement de la population et son impact en matière de pensions, la nécessité de réinvestir dans une société de la connaissance - ainsi que nous en avons convenu au Sommet de Lisbonne - et, bien entendu, dans un département comme le mien, l'impérieuse nécessité de réduire les charges sur le travail.

C'est ce qui se trouve dans les orientations du programme de stabilité 2001-2005. Et vous verrez à travers les débats qui vont suivre que dans d'autres domaines, comme celui de la mobilité, le budget suit la même orientation et qu'il évolue au cours des prochaines années.

Bien entendu, on peut toujours penser que nous n'allons pas assez vite. Mais gagner deux ans sur les programmes de stabilité, et ce en un an et demi, ce n'est pas si mal. On peut regretter, comme l'ont fait plusieurs membres du CVP, qu'il n'y ait pas assez de dépenses dans un certain nombre de domaines. Mais je le répète: l'équilibre budgétaire et la diminution de la dette ont été plus

rapides que prévu. Dans ce cas, il est impossible de prévoir de nouvelles dépenses dans toute une série de secteurs, si l'on ne prévoit pas en même temps des diminutions dans d'autres secteurs. Nos détracteurs connaissent peut-être l'une ou l'autre piste où cela est possible. Je les attends, mais peut-être viendront-elles dans la suite des débats.

Le président: Nous abordons maintenant le secteur Communications et Infrastructure.

Ik zal eerst het woord geven aan collega Ansoms.

01.14 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, voor de regering-Verhofstadt was het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk een topprioriteit. In tegenstelling met de amateuristische loodgieteraanpak van de vorige regering zou dit snel en efficiënt worden aangepakt. Het zou een duurzame mobiliteit worden, er zou een trendbreuk gerealiseerd worden: geen auto-involgend beleid maar een beleid dat resoluut kiest voor het openbaar vervoer, geen autovriendelijke fiscaliteit maar wel een harde fiscale aanpak van bijvoorbeeld de bedrijfsvoertuigen en een verkeersveiligheidsbeleid dat een halt toeroept aan het drama van de vele duizenden verkeersongevallen. Dat is de trendbreuk die werd aangekondigd.

De ventilatorregering begint veel wind te maken, heel veel wind. Er zou een federaal mobiliteitsplan komen, een verkeersveiligheidsplan, een mobiliteitsbeheersplan voor het woon-werkverkeer, een ozonplan, een tienjarig investeringsplan voor het spoor, een reizigersvervoerplan, enzovoort. Ik stel echter vast dat naast de ochtend- en de avondfiles er nu ook een derde file is bijgekomen, namelijk de file van de regeringsplannen.

En dan komt de Slangen-speak die zegt dat men moet blijven herhalen dat het goed is en dat het beter is dan wat men vooraf heeft gedaan. Snel en efficiënt alles oplossen. Wij doen het zoveel beter dan de vorige regering. Er is een echte trendbreuk. Blijven zeggen, alle dagen opnieuw en de mensen zullen het wel geloven. En inderdaad, de verwachtingen van het publiek zijn op dat punt ook heel hoog gespannen door al die Slangen-speak en die ventilators die blijven draaien. Het publiek is echter ook het eerste slachtoffer van de lange files en het wordt ook geconfronteerd met de pijnlijke gevolgen van de verkeersdrama's.

Tijdens mijn uiteenzetting zal ik eens nakijken of die trendbreuk inderdaad wordt gerealiseerd door deze regering. Maken de groenen nu werkelijk het verschil inzake mobiliteit en verkeersveiligheid? Ik wil dit doen aan de hand van negen trendbreuken die door mevrouw Durant en de groenen werden aangekondigd. Ten eerste, tegen 2010 zou het aantal treingebruikers opgedreven worden met 50% door in het komende decennium de investeringskredieten onvoorstelbaar hoog op te drijven. Ten tweede, het GEN zou tegen 2008 operationeel zijn. Ten derde, de spoorinvesteringen zouden eindelijk eens op objectieve wijze gebeuren - economisch, bijdrage in de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Ten vierde, de NMBS zou worden gesanctioneerd voor vertragingen van de treinen. Ten vijfde, het spoor zou een groter aandeel verwerven in het goederenvervoer. Ten zesde, de groenen zouden eens laten zien dat het binnenlands treinverkeer voorrang krijgt op de HST. Ten zevende, de woonwerk-fiscaliteit zou een groene kleur krijgen. Ten achtste, de negatieve milieugevolgen van het verkeer zouden eens drastisch worden aangepakt. Ten negende, eindelijk zou de verkeersonveiligheid op een ernstige manier worden aangepakt.

Dat waren de negen aangekondigde belangrijke trendbreuken. Laten wij nu eens zien waar wij staan.

Ten eerste, tegen het jaar 2010 50% treinreizigers meer door massale investering in het spoor. Een eerste vaststelling is dat deze regering nu onmiddellijk slechts zeer weinig meer gaat investeren: in 2001 een miljard frank meer, in 2002 twee miljard frank meer, in 2003 drie miljard frank meer, of samen zes miljard frank. Dat is het engagement van deze regering in haar legislatuur om meer te investeren in het spoor. Een volgende regering - zeggen zij - zal 49 miljard frank meer investeren. Dat is het bedrag van 55 miljard frank en dat is waarmee de groenen blij zijn ogenschijnlijk: 6 miljard frank in de hand en 49 miljard frank in de lucht. Samen met u hopen wij dat de volgende regering inderdaad wel keuzes zal maken en 49 miljard frank zal vinden om meer te investeren in het spoor. Dan komt u aan die 55 miljard frank tot het jaar 2010. Denkt echter iemand in dit halfrond dat u met die 55 miljard frank meer 50% meer reizigers zult kunnen halen, terwijl iedereen weet dat er veel meer voor nodig is om via capaciteitsverhoging en bijkomende lijninfrastructuur aan dat cijfer te komen? Er circuleren cijfers in dit verband. Een daarvan is 120 miljard frank tegen 2010. Ik denk dat dit een juist cijfer is. Mevrouw Durant kende dat cijfer heel

goed, want bij het begin van de begrotingsbesprekingen in september 2000 lees ik in een interview met haar in De Standaard over 70 miljard frank bijkomende investeringen in de spoorwegen gedurende de eerste vijf jaren. Daar telt zij de twee samen, het binnenlands spoor en het GEN. Als u dat dan doortrekt gedurende nog eens vijf jaar, komt u in de buurt van 120 miljard frank. Dat was inderdaad juist, mevrouw Durant: bij het begin van de besprekingen hebt u gezegd dat u dat bijvroeg, dat staat zwart op wit.

U hebt dat alleen niet gekregen. U hebt een miljard frank gekregen en dat is alles. En dat ene miljard is dan nog niet zeker, want het wordt aan voorwaarden gekoppeld. Het komt dus van de opbrengst van de veiling van de UMTS-licenties en er moet eerst een reorganisatie komen van de NMBS. Wat dat intussen betekent, weten wij stilaan. Wij kunnen die boksmatch in de kranten volgen en dat schijnt ook heel interessant te zijn. Alleen leid ik daaruit af dat die reorganisatie niet voor morgen zal zijn. De eerste minister heeft het dossier zelfs naar zich toe moeten trekken om ergens toch tot iets te komen. Dat zijn de twee voorwaarden om, ocharme, een miljard frank meer te geven. Dat ene miljard frank, of wat mooier voorgesteld: die zes miljard frank over drie jaar, wat betekent dat als het over spoorinvesteringen gaat? Dat zijn inderdaad peanuten. Een beslissing van een gewestregering kan dat plots wegvegen. Wij kennen daar een goed voorbeeld van. Op een gegeven ogenblik heeft de Vlaamse regering besloten dat de tweede spoorwegtoegang tot de Antwerpse haven er inderdaad snel moest komen, maar wel via milieuvriendelijke aanleg. Die lage uitvoering kost vijf miljard frank meer. Een pennentrek van de Vlaamse regering en uw zes miljard frank zijn al weg. Ik zal u een ander voorbeeld geven; we hebben het er daarjuist met minister Reynders nog even over gehad. Een miljard frank meer geven aan het spoor in 2001, gekoppeld aan voorwaarden als de UMTS-veiling en een reorganisatie van de NMBS: stel dat dan tegenover de fiscale meerontvangst van benzine en diesel op jaarbasis voor 10 tot 12 miljard frank.

Dat is de juiste proportie. Als men het inderdaad goed meent met het mobiliteitsbeleid en met de trendbreuk, dan zou men ervoor gezorgd hebben, mevrouw de minister, dat er een soort mobiliteitsfonds zou zijn, waarin de meeropbrengsten, die bijvoorbeeld komen van meevallers zoals de brandstofstijging, worden verzameld. Dan moet u nog geen belasting- of accijnsverhoging doorvoeren in het wegverkeer. Dat geld gaat naar een mobiliteitsfonds waarmee

u bijvoorbeeld meer investeringen kunt doen ten aanzien van het spoor.

Dat noem ik een trendbreuk. Ik zeg u in alle duidelijkheid dat, wanneer ik dat vergelijk met de meerinspanningen van de vorige regering, in periodes van grote budgettaire problemen, met het halen van de Maastrichtnorm, in die periode, in 1992, hebben de loodgieters, de amateurs van de vorige regering het bedrag aan investeringen verhoogd van 10 naar 15 miljard frank en in 1996 nog eens van 15 naar 25 miljard frank. Dat is samen 50 miljard. Er werd niet gezegd dat men tijdens de eigen legislatuur 40 miljard frank meer zou investeren en de volgende regering het moest uitvoeren. Neen, zij hebben dat gedaan in budgettair moeilijke omstandigheden, zonder meevallers van bijkomende ontvangsten uit BTW en accijnzen wegens de brandstofprijsstijging. In die omstandigheden hebben zij inderdaad een aanzienlijke verhoging van enerzijds 5 miljard frank per jaar, en daarna nog eens 10 miljard frank per jaar, doorgevoerd. Deze gegevens zet ik dan tegenover uw povere één miljard. Dus er is op dat moment, als er al een trendbreuk is, eerder een negatieve trendbreuk en dat voor de eerste keer sinds het begin van jaren negentig. Wij stellen vast dat, met de groenen in de regering, er een negatieve trendbreuk is ten aanzien van de investeringen in het openbaar vervoer.

Het tweede punt is het GEN. In 1999 hebt u hier triomfantelijk verklaard dat gedurende vier achtereenvolgende jaren telkens 8,5 miljard frank zou worden uitgetrokken voor investeringen in het treinmateriaal, dus in totaal 34 miljard frank. Ondertussen is gebleken dat de spaarpot van de federale participatiemaatschappij leeg is. De regering heeft op haar adem getrapt of mevrouw de minister is niet sterk genoeg in het maken van de keuzes. Er wordt besloten dat men dat materiaal met die verfoeilijke techniek van sale and lease back zal verwerven. 34 miljard frank zou men zo kunnen terughalen om te investeren in de infrastructuur, maar men doet dat dus met die verfoeilijke techniek waar minister Reynders, toen hij in de oppositie zat, en de huidige voorzitter van deze Kamer, de heer De Croo, tegen gefulmineerd hebben dat het schandelijk en ontoelaatbaar was. Nu stellen we vast dat men die zelfde techniek hanteert om toch maar die enkele miljarden, met name 34 miljard frank, te kunnen verzamelen om te investeren in het GEN. Dan haalt u nog altijd die 65 miljard frank niet. Er is nog altijd 31 miljard frank waar ik niets van terugvind. Er wordt beweerd dat men dat zal proberen te doen samen met inbreng van privé-kapitaal. Dat is rap gezegd natuurlijk, maar minder vlug gedaan.

Ik ben nog altijd benieuwd welke privé-investeerdere 31 miljard frank bijeen zullen brengen voor iets waar volgens de minister in een nota aan de regering 4,3 miljard frank exploitatieverlies per jaar aan verbonden is. Voor mij is dat hetzelfde als wat de Vlaamse regering vorig weekend heeft gedaan. Zij kent dezelfde technieken van de ventilator, van de Slangenspeak, enzovoort. Zij zegt immers dat het masterplan voor Antwerpen wordt goedgekeurd, met name een brug, de ondertunneling van de Singel, samen 60 miljard frank. Dat wordt goedgekeurd in de Vlaamse regering. Als men dan echter het artikel in de krant leest, dan blijkt dat er niets is ingeschreven in de begroting. Ze zullen later wel zien waar ze geld zullen zoeken. Dat betekent dat het privé-kapitaal zal worden aangetrokken.

Op dergelijke manier wil ik ook nog veel begrotingen en plannen maken. Ik heb op het gemeentehuis van mijn gemeente, met name Wuustwezel, tegen de secretaris gezegd dat hij een plan moest maken om alle mobiliteitsproblemen in de gemeente op te lossen. Hij moest de kosten daarvoor samen tellen en dan zouden we in de begroting daar niets over inzetten. Dat is het gemakkelijkste dat er is. Welnu, dat wordt hier ook gedaan ten aanzien van het GEN. Kortom, ook ten aanzien van het paradepaardje staat u, mevrouw de minister, echt nog niet ver. Ik zou in uw plaats erg zenuwachtig worden want ik denk dat u de deadline niet zult halen en dat u dat paradepaardje niet van stal zult kunnen halen tegen het bewuste jaar dat u voorop gesteld hebt.

Een derde trendbreuk: gedaan met dat wafelijzergedoe, gedaan met die communautaire sleutels. Vanaf nu zou men de spoorinvesteringen op basis van zuivere economische objectieve gegevens beslissen. Ik zie daar niets van. Ik zie wel dat de 60/0-regel, de communautaire verdeelsleutel, nog altijd blijft bestaan.

Op dat vlak kan dus evenmin worden gesproken van een trendbreuk. En het is nog goed dat die communautaire verdeelsleutel van kracht blijft, want met betrekking tot de uitvoering van de lijninfrastructuur naar Leuven, Mechelen en Halle, heeft Vlaanderen reeds 22 miljard frank geïnvesteerd. Voor de lijninfrastructuur naar Nijvel en Ottignies samen moet evenwel nog 40 miljard frank worden geïnvesteerd en wij eisen dat ook dit zou gebeuren volgens de 40/60-verdeelsleutel, want zoniet zal Vlaanderen twee of driemaal moeten betalen.

Nog een geluk dat de minister zowel in plenaire vergadering als in commissievergadering af en toe zei daarmee akkoord te gaan, maar ik ben niet zeker dat zulks werd verzegeld in een regeringsbeslissing. Ik kan mij zelfs voorstellen dat de PS het hiermee niet eens zal zijn, maar dat zal de toekomst uitwijzen.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, de verbindingen Mechelen-Leuven naar Halle en binnenkort naar Denderleeuw zijn verbeterd en iedereen was het erover eens dat zulks aan een noodzaak beantwoordde. Welnu, bent u het ermee eens dat een betere verbinding naar Nijvel - waarvoor de prijs ook moet worden betaald - eveneens noodzakelijk is?

01.16 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer Vanoost, ik ben het er volledig mee dat deze aanpassingen moeten plaatsvinden, maar tegen dezelfde financieringsvoorwaarden als voor de werken aan Vlaamse kant. In dit geval moet de 40%-enveloppe van Wallonië worden aangesproken. Op dat ogenblik heb ik geen enkel probleem met dergelijke verbeteringswerken.

01.17 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, u beschouwt beide aanpassingswerken volledig als Waalse investeringen en voor een groot deel is dat uiteraard zo. Maar als ik straks huiswaarts spoor, dan is dat via een van die twee lijnen, hoewel ik in Vlaanderen woon. Hoe moet dat in rekening worden gebracht?

01.18 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer Vanoost, ik zeg alleen dat de lijninfrastructuur die dienstig is voor de uitbouw van het GEN - de ontubbing van de lijn Brussel-Leuven, Brussel-Halle, de verbetering van de lijn Brussel-Mechelen - 22 miljard frank kostte en viel onder de toepassing van de 40/60-verdeelsleutel, dus binnen de 60%-enveloppe van Vlaanderen.

Thans moet nog 8 miljard frank worden gespendeerd voor de verbetering van de lijn naar Denderleeuw en 40 miljard frank voor de lijn Ottignies-Nijvel. Welnu, wij eisen dat de investering ten belope van 48 miljard frank eveneens zou vallen onder de toepassing van de 40/60-verdeelsleutel, niet meer of niet minder.

Ik ben meteen akkoord met de uitwerking van objectieve criteria op het vlak van het hele Belgische spoorwegnet, maar wellicht zal de verdeelsleutel dan worden herleid tot 75% voor Vlaanderen en 25% voor Wallonië, omdat op dat

ogenblik de congestieproblematiek zowel met betrekking tot het personenvervoer als tot het goederenvervoer moet worden opgelost. Zeker wat het goederenvervoer betreft zullen in Vlaanderen tientallen miljarden moeten worden geïnvesteerd, om de simpele reden dat de havens er gevestigd zijn.

01.19 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ofwel kiest u voor de 60/40-verdeelsleutel, ofwel kiest u voor objectieve criteria. Opteert u voor het laatste, dan impliceert zulks dat de huidige verdeelsleutel niet objectief is. Bovendien impliceert een objectieve benadering dat er geen verdeelsleutel wordt gehanteerd, maar dat de financiering gebeurt a rato van de behoeften.

Het is het een ofwel het ander, maar u moet een keuze maken; op beide paarden blijven wedden, dat gaat niet.

01.20 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer Vanoost, ik wed niet op twee paarden; in het regeerakkoord dat u goedkeurde en medeondertekende, lees ik dat u opteerde voor objectieve criteria voor de komende investeringen. Dat staat zwart op wit in het regeerakkoord en van bij de aanvang zei ik: eerst zien en dan geloven.

Als u echt op basis van objectieve criteria wilt werken, is de bijdrage aan de investeringen voor het oplossen van de congestieproblematiek in het personen- en goederenvervoer het enige echte criterium. Daarmee ga ik onmiddellijk akkoord, maar ik zeg u dat men in dat geval bij een verdeelsleutel van 75/25 uitkomt. Na anderhalf jaar stel ik vast dat dit gegeven is verdwenen en dat in de praktijk de 60/40-regel verder wordt toegepast. Er is dus geen trendbreuk, maar als die 60/40-regel blijft bestaan, willen wij die ook toegepast zien op de grote investeringen die in het kader van het GEN moeten gebeuren. Dat is ons standpunt. Ik denk dat dat heel duidelijk is.

De vierde trendbreuk heeft betrekking op de treinvertragingen. Men zou sanctioneren. Dat staat in het regeerakkoord. Daarvoor is een nieuw beheerscontract gesloten en er zijn inderdaad ook sancties ingeschreven. Als in het jaar voordien minder dan 90% van de treinen op tijd is, mag de NMBS de tarieven niet aanpassen met 1% boven de gezondheidsindex. Dat is de zware sanctie die mevrouw de minister heeft bedongen. In het vorig contract was niet in een sanctie voorzien, maar ik stel wel vast dat in 1999 de tarieven niet zijn verhoogd, zonder dat er een sanctie was. De minister heeft toen geen verhoging toegezegd omdat in 1998 met de invoering van de nieuwe

dienstregeling heel veel treinen te laat kwamen. U weet dat de NMBS normaal een stiptheidscijfer van 95% haalt. Dan in een sanctie voorzien indien ze onder de 90% uitkomt, is niet ernstig. Dat is windowdressing. Zie eens wat de regering allemaal durft! Zij durft een norm opleggen aan de NMBS, hoewel iedereen daar eigenlijk mee lacht, want de NMBS haalt altijd ongeveer 95%.

Ik stel vast dat de vorige regering geen sanctiesysteem had in het beheerscontract, maar dat in 1999 wel sancties zijn opgelegd. Toen mocht er geen tariefverhoging worden doorgevoerd. Nu is er wel een sanctie in het beheerscontract ingeschreven, maar er worden geen sancties opgelegd er zijn wel tariefverhogingen. In februari stijgen de prijzen met 3%. Dat is de trendbreuk die deze regering tot stand heeft gebracht.

De vijfde trendbreuk, men gaat zorgen dat goederen massaal van de weg worden gehaald en op het spoor worden gezet. Als u dat wenst te verwezenlijken tegen 2010, dan zeg ik u dat u minstens 60 miljard frank zult moeten vinden. U hebt 25 miljard frank nodig voor de tweede spooruitgang in de Antwerpse haven, 22 miljard frank voor een bijkomende spoortunnel onder de Schelde, 13 miljard frank voor een spoorontdubbeling tussen Zeebrugge en Gent en ongeveer 1,5 miljard frank voor de IJzeren Rijn. Zoveel kost dat. Ik zie daar niets van terug in de plannen die worden aangekondigd. Zeggen dat massaal goederen van de weg naar het spoor zullen gaan, is de mensen een fabeltje wijsmaken.

Hetzelfde geldt voor de IJzeren Rijn. Het zal nog plezant worden volgend jaar. Ik zal kunnen voorlezen wat op deze plaats allemaal werd gezegd toen het nog heel goed ging tussen deze en de Nederlandse regering. Dat is sinds Nice een beetje minder, maar destijds waren ze goede vrienden en ze zouden eens laten zien dat ze dat in goede vriendschap en goed nabuurschap zouden oplossen. Ik zou wel merken, volgens de regering, dat in 2001 15 treinen over het historisch tracé rijden. Ludo Van Campenhout spreekt over 15 treinen in de beide richtingen. Mevrouw Netelenbos verklaart dat 7 plus 8 ook 15 is. Zij zegt bovendien dat ze het MER zal af hebben in maart 2001. Dat is de planning, maar mevrouw Netelenbos zegt er ook bij dat ze maar over de voorlopige ingebruikname van het historisch tracé zal beslissen samen met de definitieve beslissing over het latere definitieve tracé.

Ik woon op de grens en ik volg ook de Nederlandse actualiteit. U weet ook uit uw

contacten, mevrouw de minister, dat zeker wat het definitieve tracé betreft, nog maanden, zoniet jaren zal worden gediscussieerd in de Nederlandse politiek omdat men daar nog elke week een nieuw mogelijk tracé vindt dat moet worden onderzocht. Dan is het de A 67, dan is het weer iets anders.

Ook de heringebruikname van het historisch tracé van de IJzeren Rijn hangt af van de beslissing die door de Nederlanders wordt genomen. Bovendien moet België alles betalen. De kosten zullen zo hoog oplopen, dat het onmogelijk zal blijken dit tracé vóór het einde van deze regeerperiode opnieuw in gebruik te nemen. Mijn voorspelling van vorig jaar dat er uitsluitend virtuele treinen zouden rijden, zal spijtig genoeg bewaarheid worden. Het is erg jammer dat we ook op dit vlak geen trendbreuk mogen verwachten want het goederenvervoer via het spoor moet worden gestimuleerd en aangemoedigd.

Voorts had ik een trendbreuk verwacht met betrekking tot de HST. Het is normaal dat de groenen, nu zij deel uitmaken van de regering, dit project niet meer met alle macht bestrijden. Toch had ik verwacht dat dit duivelse, geldverslindende project dat ervoor had gezorgd dat tal van kleine stations moesten verdwijnen in het belang van de rijken die zich een rit met de HST zouden kunnen veroorloven, even terzijde zou worden geschoven om de nadruk te leggen op het binnenlands spoorvervoer. Enkele maanden vóór het aantreden van deze regering pleitte Agalev nog voor een moratorium op de HST-investeringen. De heer Vanoost heeft de tekst in kwestie medeondertekend. Ofwel zijn de groenen inmiddels van mening veranderd, ofwel is de HST veranderd in een milieuvriendelijk instrument dat de gewone mensen zal overtuigen de auto te laten staan en de trein te nemen.

01.21 Minister **Isabelle Durant**: De HST is een concurrent geworden van het luchtverkeer op middellange afstand. Dat is toch een positieve evolutie!

01.22 **Jos Ansoms** (CVP): Inderdaad, dit was een van de argumenten die wij hebben aangehaald om het HST-project goed te keuren. Jarenlang hebben wij spitsroeden gelopen om dit project te verdedigen, dat helemaal niet populair was in Vlaanderen. Wij hebben erop gewezen dat de HST een waardevol, ecologisch verantwoord alternatief was voor de luchtvaart op middellange afstand. Ik heb dit argument naar voren gebracht in debatten met mevrouw Aelvoet, die de commissieleden op een gemakkelijke,

populistische manier op haar hand trachtte te krijgen. Zij schilderde de HST af als een duivels en geldverslindend project. De bevolking slikte haar argumenten en slaagde erin moeders met kinderen ervan te overtuigen in Antwerpen mee op te stappen in betogingen tegen de HST.

01.23 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Agalev heeft inderdaad strijd gevoerd tegen de HST. Destijds bestonden hiervoor geldige argumenten. Het project dat in de jaren '70 werd voorgesteld, impliceerde een volledige afbraak van het binnenlands spoorvervoer onder regeringen waarvan de partij van de heer Ansoms deel uitmaakte. Onder meer door de harde strijd tegen die beleidskeuze en de druk van de bevolking werd het beleid bijgestuurd en is men opnieuw beginnen investeren in het binnenlands spoorvervoer.

Verwacht u van ons dat wij projecten in uitvoering stopzetten? Wat verwacht u van ons? Wij nemen onze verantwoordelijkheid op. Elke regering en elke meerderheid neemt nu eenmaal bepaalde dossiers over van de voorgaande regering en voert die verder uit. Dat is de normale gang van zaken in ons politiek systeem. Daar is niets bijzonders aan. Ondertussen voeren wij een beleid om een beter binnenlands vervoer per trein te verkrijgen. Dat kan perfect samengaan.

01.24 Jos Ansoms (CVP): In de jaren '70 waren er heel veel CVP'ers en één Agalev'er. Toen hebben wij inderdaad samen betoogd tegen het TGV-project van de heer De Croo. Daar ben ik het mee eens. U verwijst naar het TGV-project van de heer De Croo, maar ik heb het hier over het project dat dateert uit het begin van de jaren '90. Het is dit project dat mevrouw Durant zopas en vorige week nog feller verdedigd heeft. Vanaf het begin van de jaren '90 tot vlak voor de verkiezingen hebben uw mensen, de heer Van Dienderen en mevrouw Aelvoet op kop, storm gelopen met valse argumenten. Mevrouw Durant op haar beurt ontkracht nu deze argumenten. Ik beweer niet dat u dat project stillegt, maar ik geef wel twee voorbeelden die ik niet verwacht had van een groene minister.

Het eerste voorbeeld heb ik vorige week al naar aanleiding van de programmawet gegeven. Onder de karwats van de heren Reynders, De Croo, Van Dienderen en Vanoost hebben wij gediscussieerd over de oprichting van een financieringsmaatschappij voor de HST. Een van de grote problemen daarbij was dat er geen geld op een verdoken manier naar het HST-project mocht vloeien. Wij hebben de mensen van het

Rekenhof zelfs naar de commissie gehaald. Dat was immers het punt waarover uren werd gediscussieerd. Uiteindelijk hebben wij gezegd dat er 10 miljard frank van de NMBS naar de HST-financiële vloeit, maar die 10 miljard hebben betrekking op activa die verkocht worden om een beschot te hebben. Dat loopt nu minder vlot dan verwacht. Men heeft nog maar 5,6 miljard frank in kas, hoewel het voor het einde van het jaar 10 miljard zou moeten zijn. Wat doet deze regering? Vorige week voegde ze een klein artikeltje toe aan de programmawet, waarin staat dat de NMBS de 4,4 miljard frank moet betalen in contanten. Wat is de motivering hiervoor? Ik viel bijna omver van verbazing toen ik las dat anders het financieel resultaat van de HST-financiële negatief zou worden beïnvloed. Dat is de reden waarom de programmawet gewijzigd moest worden. Voor een project dat loopt tot juni 2005 kan er geen 4,4 miljard frank ingebracht worden in de vorm van activa, en dus moet er in contanten betaald worden. Waar zal de NMBS die 4,4 miljard frank halen? Als zij die leent dan zal het financieel resultaat van de NMBS negatief worden beïnvloed. Mevrouw de minister, dat is een eerste illustratie dat u de HST verkiest boven het binnenlands spoor.

01.25 Hugo Coveliers (VLD): De gedelegeerd bestuurder van de NMBS verwerft bedrijven in het buitenland met geld van de belastingbetaler. Hij doet dit zonder rechtspersoonlijkheid te bezitten. Als een gewone particulier dit deed, vloog hij achter de tralies. Vraag dat geld terug en verkoop die bedrijven.

01.26 Jos Ansoms (CVP): Ik heb deze programmawet niet ingediend.

01.27 Hugo Coveliers (VLD): Mijnheer Ansoms, het gaat over het feit dat u argumenten naar voren brengt en dat ik een tegenargument geef. In dat tegenargument wordt er wel een CVP'er in zijn hemd gezet en dat hoort u niet graag. Daarover gaat het.

01.28 Jos Ansoms (CVP): Er worden studies gemaakt over de malversaties tussen het binnenlands spoor en de HST. Ik heb via de kranten vernomen dat de eerste audit niets heeft opgeleverd en mevrouw de minister heeft de resultaten van de tweede audit al aangekondigd. Wij zullen deze resultaten bekijken en nagaan of de gedelegeerd bestuurder van de NMBS zich al dan niet bezondigd heeft aan malversaties. Ik weet dat dus niet.

De minister zal dat rapport in het Parlement

voorstellen.

01.29 **Hugo Coveliers** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik heb het niet over malversaties.

01.30 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, toch wel. De heer Coveliers heeft gezegd dat het op een wijze gebeurde waarvoor iemand anders de gevangenis zou ingaan.

01.31 **Hugo Coveliers** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik stel gewoon vast dat een van de inwoners van dit land in staat is om in Azië bedrijven te verwerven. Normaal gezien moet men hiervoor in het handelsverkeer over de rechtspersoonlijkheid beschikken. Ik zeg dit niet als expert terzake, maar als geïnteresseerde belastingbetaler. Het kan niet dat één man met een deel van mijn belastinggeld bedrijven verwerft in Azië zonder dat hij hierover verantwoording moet afleggen aan zijn aandeelhouders. Hij heeft immers geen aandeelhouders. Zou de heer Ansoms niet beter tegen zijn partijgenoot zeggen dat hij heel die handel in Azië moet verkopen en de middelen naar het Belgisch spoor moet overhevelen. Dan beschikt hij over middelen.

De **voorzitter**: Laten we het bij het binnenlands beleid houden.

01.32 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, de heer Ansoms beweert altijd dat er geen bewijzen van malversaties zijn. Het gaat er echter niet om of er volgens de regels werd gewerkt, maar wel of die regels goede regels zijn om een degelijk beleid te voeren. De vraag is niet of men volgens het boekje werkt, maar of het boekje goed is. De heer Ansoms mag niet vergeten dat het boekje door regeringen met zijn partij is geschreven op maat van de huidige NMBS. Wij willen weten wat er mis is met het boekje. Ik ben er zeker van dat het boekje niet beantwoordt aan de eisen die wij stellen van een dynamisch spoorbedrijf.

01.33 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, we zullen hierover kunnen debatteren wanneer de minister haar wetsontwerp indient. Ik heb verwezen naar het feit dat de financiering van de HST in de programmawet wordt opengedraaid doordat er middelen van de NMBS worden overgeheveld. We zullen misschien kunnen debatteren over de nieuwe wet op de overheidsbedrijven. Minister Daems beweert dat hij een dergelijke wet niet nodig heeft, hoewel zijn regeringspartners er een ander idee op nahouden. Op een gegeven ogenblik zal eerste minister Verhofstadt de knoop moeten doorhakken en dan

zullen we zien of er een nieuw ontwerp komt en wat de inhoud ervan zal zijn. In dit debat wil ik enkel aantonen dat ik van een regering met de groenen niet had verwacht dat middelen naar de HST zouden worden overgeheveld om een negatieve beïnvloeding van een financieel resultaat te vermijden.

Een tweede element is het tekort voor de aanleg van de HST boven Antwerpen. Wie het dossier kent, weet dat dit tekort 5,8 miljard frank bedraagt. De NMBS stelt voor om van het project boven Antwerpen een gemengd project te maken en om 5,8 miljard frank voor het binnenlands spoorverkeer aan te wenden om de financiering rond te krijgen. Ik zal hiermee nooit akkoord gaan, ook al vragen de heer Schouppe en anderen mij dit nog tien keer. Uit deze twee elementen leid ik af dat ook in dit dossier, dat bij de groenen zeer gevoelig ligt, geen trendbreuk kan worden vastgesteld en dat deze regering meer nog dan haar voorgangers vertrekt vanuit het idee dat de HST van grens tot grens moet worden doorgetrokken, en dit liefst zo vlug mogelijk.

Een andere trendbreuk is de fiscaliteit op het woon-werkverkeer. Ook op dit punt is weinig verandering merkbaar. Op 2 oktober, juist voordat de regering de knoop doorhakte, luidde het nog: "Omdat de minister de belasting op het privé-gebruik van een firmawagen voortaan wil baseren op 12.000 kilometer die men op eigen rekening zou rijden in plaats van 5.000. In haar voorstellen zal die aftrek 6 frank bedragen voor de eerste 30 kilometer. Dit bedrag wordt vanaf de eenendertigste kilometer teruggeschroefd tot 4 frank". Welnu, ik vind hiervan helemaal niets in de begroting terug.

Welnu, ik vind daar niets van terug. Ook op dat punt heeft minister Reynders minister Durant terug naar af gestuurd en gezegd dat zij niet met dergelijke zaken moest aankomen. Toen wij het daarnet ook even over deze kwestie hadden, heeft de aandachtige toeschouwer bepaalde grimassen op het gezicht van de heer Reynders gezien. Ook u hebt het gezien, mevrouw Brepoels. Die grimassen waren allesbehalve vleierend voor u, mevrouw de minister, maar dat is een zaak voor de innerlijke keuken van de regering. Ik wil alleen maar zeggen dat er ook op dit punt dus niets is gebeurd.

Ik zal niet terugkomen op de persconferentie van mevrouw Aelvoet over de fiscale aftrek voor wie gebruik maakt van het openbaar vervoer of van carpooling. Ik zal het mes niet langer in de wonde draaien. Ook zal ik maar niet terugkomen op

diegenen die nu allemaal op hun fiets gaan rondrijden met een groen vlaggetje eraan omdat ze zo blij zijn dat ze zes frank per kilometer die ze met de fiets afleggen, mogen aftrekken. Ik denk dat iedereen, u mevrouw de minister, alle leden van uw fractie en van Agalev ondertussen weten dat u met een kluitje in het riet bent gestuurd en dat er geen enkele correctiewijziging inzake fiscaliteit is doorgevoerd. Er gaat geen enkele stimulans uit van deze maatregel. Alleen wie minder dan 39.000 frank per maand verdient heeft enig voordeel bij die twee keer 25 kilometer. Wie meer verdient, haalt meer voordeel uit de forfaitaire aftrek. Voor de fietsers is het al helemaal belachelijk: alleen wie minder dan 6.880 frank verdient, heeft er voordeel bij.

Dat is dus duidelijk geen fiscale stimulans. Een fiscale stimulans alleen is trouwens niet voldoende. Bijkomende maatregelen, zoals een verbeterd openbaar vervoer, zijn noodzakelijk. We weten echter allemaal dat op korte termijn het aanbod van het openbaar vervoer, van het spoor bijvoorbeeld, niet zal verbeteren. Ook carpooling is een heel goed initiatief, maar dat moet wel worden georganiseerd.

Dat brengt ons bij de bedrijfsvervoersplannen. Ook daar is reeds een jaar verloren gegaan. Had deze regering de wet die was goedgekeurd nu maar eens laten doorgaan, dan had er tenminste al één instrument inzake mobiliteitssturing geweest. Helaas, dat mocht niet, want mevrouw Durant zou op 1 januari 2000 met een eigen ontwerp komen. Het jaar is bijna om, haar ontwerp is klaar, maar de SP en Agalev schieten het af en de VLD stelt een veto. Laten we toch ernstig zijn! Nu zullen we daar weer een jaar aan verliezen en uiteindelijk zal er helemaal niets gebeuren. Dit is een verloren kans. Men had die kans echter met beide handen moeten grijpen, omdat dat een van de weinige zaken is waarin men op korte termijn, zonder er massaal veel geld in te moeten stoppen, tot resultaten kan komen. Ook dit eenvoudige instrument zal er echter niet komen de eerstvolgende maanden, laat staan dat we enig resultaat mogen verwachten binnen deze legislatuur. Wederom is er geen trendbreuk.

Ik wil nog twee trendbreuken behandelen. Ze zijn nog groener dan de andere en ik had dan ook verwacht dat men er ernstig werk van zou maken. Ik heb het over het tegengaan van de negatieve gevolgen van het wegverkeer. U herinnert zich de persconferentie van minister Aelvoet in mei van dit jaar. Zij verkondigde dat er stevig zou worden opgetreden tegen de CO₂-uitstoot. Voorwaar een ozonplan! De heer Colla heeft het nooit zover

kunnen brengen, mevrouw Aelvoet wel. Dat hele ozonplan kwam echter gewoon neer op verhoogde snelheidscontroles. Ozonplan! O, zo'n plan! Mevrouw Aelvoet beweerde dat als iedereen zich aan de toegelaten snelheid hield – u doet dat mijnheer Coveliers, dat heb ik al gezien – de uitstoot met ongeveer 10% zou dalen.

Dat zou dus een prachtig resultaat zijn. Mevrouw Aelvoet had aangekondigd dat dit ook zou gebeuren. Ik heb minister Duquesne gevraagd of dit ook daadwerkelijk gebeurd is. Hij zei dat dit niet het geval is, er zijn deze zomer zelfs 25% minder controles uitgevoerd dan anders. Met Euro 2000 en een aantal andere problemen kan ik dat begrijpen, maar het ozonplan is dus niet uitgevoerd. Mevrouw Aelvoet zei echter dat we nu veel strenger zijn. U weet allen dat er nu een marge van 15 kilometer per uur wordt gegeven voor men geflitst wordt. Men mag dus 135 kilometer per uur rijden. De meeste Belgen weten dat ook en houden die snelheid aan. Nu zou men echter geen afwijking meer geven, er zou zerotolerantie toegepast worden. Excuseer, ik meen dat dit nuloverlast wordt genoemd. De nuloverlast van mevrouw Aelvoet zou worden toegepast. In mijn naïviteit geloof ik dat en vraag ik de heer Duquesne of hij de politiediensten opdracht heeft gegeven om de nuloverlast toe te passen bij de snelheidscontroles. Met zijn beate glimlach moest hij zeggen dat hij daar nog nooit van gehoord had en dat er dus op dat punt ook niets veranderd was. Men heeft dus wel een ozonplan maar het wordt niet geïmplementeerd. Ook op dat punt is er dus geen trendbreuk.

Ik kom dan bij de laatste punten. Het doet mij echt veel pijn dat er ook geen trendbreuk is met betrekking tot de verkeersveiligheid. Mevrouw de minister, wat hebt u gedaan inzake verkeersveiligheid in de achttien maanden waarin u nu al minister bent? U hebt de afgevaardigd bestuurder van het BIVV de laan uitgestuurd. Het was een geval zoals dat van de heer Schouppe. Hij moest weg want er moest een nieuwe dynamiek komen bij het BIVV. U hebt dus een half jaar gezocht naar een opvolger. Nu is die opvolger al enkele maanden bezig, maar ik merk niets van nieuwe accenten bij het BIVV. Het instituut is nu alleen meer een aanhangsel van het kabinet geworden, wat ook de bedoeling was. Dat was waarschijnlijk ook uw bedoeling met betrekking tot de NMBS. Het mocht geen autonoom overheidsbedrijf meer zijn en zoals in de goede oude tijd van de heer De Croo zou u liefst zelf de raad van bestuur gaan voorzitten. Misschien droomt u daarvan. Dat geldt ook voor het BIVV. De afgevaardigd bestuurder werd de laan

uitgestuurd omdat hij een CVP'er was. Het BIVV doet echter nog hetzelfde als vorig jaar.

Het voorlaatste punt is het koninklijk besluit op het gebruik van de GSM in de auto. Het gaat slechts om één regeltje waar dan nog een aantal fouten in staan. Het laatste punt betreft het koninklijk besluit van uw voorganger, de heer Daerden, over het systeem van de onmiddellijke inningen. U hebt dat een jaar laten liggen op uw kabinet en het dan uiteindelijk toch in het Staatsblad gepubliceerd. Jammer genoeg was u samen met de heer Verwilghen vergeten de politiediensten de nodige formulieren te bezorgen om vanaf 1 september de bonnen te schrijven die voortspruiten uit dit koninklijk besluit. Dat is er ongeveer gebeurd in achttien maanden: bedroevend weinig dus. Voor de rest zijn er heel veel plannen en ideeën, maar daar blijft het ook bij. Eigenlijk zijn het zelfs geen plannen. Het draagt wel die naam maar het gaat in feite om losse ideeën, niet om gekwantificeerde doelstellingen, timing of ramingen van de kosten, hoewel Europa daar om vraagt. Er zijn ook geen perspectieven of voortgangsrapporten. Waar is de tijd dat u op het autosalon de oorlog verklaarde aan de auto? Weet u nog dat u in januari 2000 in het hol van de leeuw - op het Autosalon - zei dat het rijbewijs met punten er binnen enkele maanden zou komen. Ik geloofde dat omdat er bij de onderhandelingen over het regeerakkoord een serieuze rel was ontstaan tussen de groenen en de andere partners omdat het rijbewijs met strafpunten niet in het regeerakkoord werd opgenomen. Vervolgens deed mevrouw Durant op het Autosalon de uitspraak dat het rijbewijs met strafpunten er binnen enkele maanden zou komen. Er komt echter in deze legislatuur geen rijbewijs met strafpunten, dat weet u intussen ook wel. U hoopt dat ik u daar niet te veel meer aan zal herinneren en dat dit stilletjes zal verdwijnen zonder dat er nog een haan naar kraait.

Mevrouw de minister, ik doe dit niet graag maar ik moet vaststellen dat er op geen enkel van de negen belangrijke punten waarvoor ik, gezien het verleden van Ecolo en de groenen, echt een trendbreuk had verwacht een trendbreuk is gekomen. Als er al een trendbreuk is, dan gaat het om een negatieve trendbreuk. Wij kunnen dit deel van de begroting dan ook zeker niet goedkeuren.

Voorzitter: Lode Vanoost, ondervoorzitter

Président: Lode Vanoost, vice-président

01.34 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC):
Monsieur le président, la déclaration gouvernementale de juillet 1999 ouvrait la voie vers le XXI^{ème} siècle. Après les premiers mois

consacrés à restaurer la confiance des citoyens, les pouvoirs publics, le gouvernement s'attachent désormais à renforcer davantage encore cette confiance. Son programme est à la fois vaste et ambitieux. Alors que nous nous apprêtons à imaginer et à inaugurer ce XXI^{ème} siècle, interrogeons-nous sur les réalisations de ce gouvernement.

Je limiterai mon intervention à deux thèmes: la poste et les télécommunications d'une part, la mobilité et les transports de l'autre.

Mon premier propos vise donc la poste et les télécommunications. Grâce à quelques modifications législatives adoptées en 2000, la poste a pu se doter d'un nouveau management qui a présenté un plan stratégique destiné à permettre à l'entreprise publique de s'adapter aux prochaines étapes de la libéralisation du secteur postal en Europe. Soulignons la collaboration positive des organisations syndicales qui étaient pleinement conscientes que leur entreprise ne s'était jusqu'alors qu'insuffisamment transformée pour affronter la concurrence européenne. Le temps perdu ne se rattrape jamais, cependant il n'est jamais trop tard pour bien faire.

A la différence de la poste, Belgacom consolidée stratégiquement par les partenaires privés depuis 5 ans, occupe aujourd'hui une position respectable dans son secteur d'activités soumis à de très fortes pressions de la part de ses concurrents. Le projet d'introduction en bourse de l'opérateur historique de télécommunication, n'a toutefois pas pu se réaliser en raison d'un climat boursier plus que maussade en général et particulièrement instable pour les valeurs télécoms. La valorisation des actifs de l'Etat dans la perspective d'une diminution de la dette publique reste néanmoins à l'ordre du jour et se concrétisera dès que les entreprises de télécommunication regagneront la confiance des marchés boursiers internationaux.

Dans le dossier de la téléphonie mobile de 3^{ème} génération, la Belgique risque d'être montrée du doigt comme étant le dernier élève de la classe européenne. Il est vrai que nous avons été précédés par nos voisins européens qui, pour certains, ont une plus longue expérience d'un secteur télécom moins lié aux pouvoirs publics et ont organisé leurs instances de régulation de manière plus autonome et plus transparente. Certaines lacunes réglementaires et légales sont à présent comblées, et l'accord de ce 4 décembre intervenu entre dix ministres et secrétaires d'Etats fédéraux et régionaux sur la fixation d'une norme

de santé, d'exposition aux radiations non-ionisantes permet de progresser dans la voie de la mise aux enchères des licences UMTS.

La seconde partie de mon intervention touche la mobilité et les transports. Après des années d'immobilisme, le projet de réseau express régional RER autour de Bruxelles, de virtuel qu'il était, s'approche de la concrétisation. L'accord de coopération fédéral-région même s'il se fait encore attendre, semble progresser. L'intérêt d'un tel projet suscite même certaines envies dans nos provinces. On ne peut que regretter que depuis que la SNCB jouit d'une autonomie de gestion, elle ait délaissé les déplacements de personnes vers les grands centres urbains du pays au profit de la constitution d'un groupe international de colis par route.

Nous constatons à nouveau des retards pour la prise de grandes décisions en matière de mobilité en raison, notamment, de l'absence du projet de plan décennal d'investissement 2001-2010 de la SNCB.

Certains dirigeants de la SNCB se montreraient-ils irrités de voir que leur grand projet de promotion immobilière de Schaerbeek-formation situé sur le territoire de la commune de Bruxelles, ne soulève pas un enthousiasme unanime alors même qu'ils avaient adapté leur projet de départ en y ajoutant une couche de RER pour plaire à leur ministre de tutelle?

Alors que l'administration fédérale voit son avenir tracé dans le plan Copernic, l'entreprise publique autonome SNCB profitera-t-elle, elle aussi, d'une révolution copernicienne, ou plutôt, sera-t-elle la dernière à évoluer vers une entreprise moderne, guidée par les principes de « corporate government »?

Le message du premier ministre du 17 octobre dernier visait en priorité les membres du conseil d'administration qui, dans le cadre légal actuel, bénéficient d'un privilège exorbitant de droit commun privant le pouvoir qui les nomme de les révoquer.

Il est, en effet, plus cohérent que le pouvoir fédéral qui définit une politique en matière de mobilité dispose également, en tant qu'actionnaire majoritaire, des moyens d'imposer cette politique à l'entreprise qu'il contrôle.

Dès lors que le débat sur la recomposition du conseil d'administration de la SNCB est ouvert, le moment est venu d'envisager une représentation

plus juste des organisations représentatives des travailleurs au sein de ce conseil.

Si depuis 1926, des représentations de certains syndicats siègent au conseil d'administration de la SNCB, peut-on admettre aujourd'hui que certains autres syndicats en soient légalement exclus?

Peut-on admettre que, au moment d'entrer dans le troisième millénaire, la SNCB n'organise pas d'élections sociales, seul moyen démocratique de désigner des représentants de travailleurs? La réponse à ces questions permettra de connaître les conservateurs et les progressistes.

L'an prochain, nous fêterons les dix ans de la loi du 21 mars 1991 qui a permis à des services publics de se transformer en entreprises publiques autonomes. Les dix années écoulées ont permis de constater les effets pervers de cette loi. Si dans le passé le poids du politique a pesé trop lourdement sur les services publics, aujourd'hui, l'autorité fédérale doit reprendre son rôle de régulateur dans un secteur soumis à la concurrence européenne.

Ce changement obligera probablement quelques uns à réorienter leur fin de carrière en adaptant le slogan publicitaire de la maison: « La politique, ça me gonfle, avec ABX, je me casse! »

*Président: Jean-Pol Henry, premier vice-président
Voorzitter: Jean-Pol Henry, eerste ondervoorzitter*

01.35 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, collega's, ik zal niet herhalen wat reeds in de commissie werd gezegd. Er moet mij echter iets van het hart, iets dat mij al een tijdje stoort. Ik heb het over de informatiedoorstroming vanuit de kabinetten in het algemeen en vanuit het kabinet van de bevoegde minister naar de commissie voor het Verkeer en de Infrastructuur in het bijzonder. We worden om de haverklap met allerlei studies, plannen en audits geconfronteerd. Vooral de minister van Mobiliteit en Vervoer is daar zeer bedrijvig in. De beleidsnota stond er vol van. Ik geef enkele voorbeelden: een plan Duurzame Mobiliteit, mobiliteitbeheersplannen, het beheerscontract, een tienjarig investeringsplan, een audit om de overheidsmiddelen te controleren, een audit om een controleprocedure van de financiële middelen door de HST-financiële ter beschikking van de NMBS te stellen, een audit om financiële en beheersgerichte informatie van de NMBS aan te brengen waarover de staat als aandeelhouder moet kunnen beschikken, er zijn reizigersvervoerplannen, er zou een witboek

Vervoersbeleid en een groenboek Stadsvervoer moeten komen, enzovoort. Ik vergat er wellicht nog enkele. Uitgezonderd één audit die door deze Kamer werd besteld, blijft het inzake deze plannen gissen naar de stand van zaken. Als een plan, in casu het verkeersveiligheidsplan het licht ziet, wil dat nog niet zeggen dat de Kamer daarover wordt ingelicht. Ik vraag dus naar een betere communicatie met het Parlement. Het is trouwens frustrerend om telkens via de pers de stand van zaken over een bepaald dossier te moeten vernemen, zonder daarover van gedachten te kunnen wisselen. Zit het probleem echter niet dieper? Blijft het niet, na meer dan één jaar paarsgroene regering met een groene minister aan het hoofd van het departement van Mobiliteit en Vervoer, bij plannenmakerij? Dat zou trouwens een verklaring kunnen zijn voor het feit dat de minister niet de enveloppe krijgt waarover zij zou moeten kunnen beschikken om een efficiënt mobiliteitsbeleid te voeren.

Mijnheer de voorzitter, ik was vorig jaar naarstig op zoek naar de verwachte trendbreuk van de groene minister op het departement. Ik eindigde mijn uiteenzetting naar aanleiding van de begroting toen met de stelling dat van een echte trendbreuk geen sprake was. Ook nu blijft de beleidsvisie bij een aantal goede bedoelingen. Ook nu werden we voor de verkiezingen in de media om de oren geslagen met allerlei mooie beloften, ook inzake mobiliteit, met name de aankondiging van witboeken, verkeersveiligheidsplannen, enzovoort. Ik stel vast dat na één jaar regering-Verhofstadt inzake de mobiliteit weinig werd gerealiseerd, op een koninklijk besluit over het gebruik van GSM's na. Het is op zich niet slecht dat de visie inzake het witboek Mobiliteit tot het jaar 2020 reikt, maar de visie moet tot 2020 reiken en niet beginnen in 2020. Het ziet er echter naar uit dat wij ook in het begrotingsjaar 2001 weinig concreets zullen zien veranderen. Ik vrees trouwens dat de maatregel die met veel poeha werd aangekondigd om andere vervoersmodi aantrekkelijker te maken, met name de fiscale aftrek voor werknemers die te voet, per fiets, met de trein, met de bus of de tram naar het werk gaan, niet het gehoopte resultaat zal hebben. Een echte groene maatregel zou een beperking van de fiscale aftrek voor het gebruik van de wagen zijn, evenals een serieuze inspanning ten voordele van andere vervoersmodi. Een groene maatregel zou trouwens niet van pas komen omdat die vervoersmiddelen die een oplossing voor het mobiliteitsprobleem kunnen zijn, niet voldoende zijn uitgerust om zelfs maar een lichte stijging aan te kunnen. Denk maar aan de wegblokkades die ervoor zorgden dat het

openbaar vervoer behoorlijk in de knoei raakte. Ook bij de NMBS is het kommer en kwel: de stijging van het aantal reizigers zorgde ervoor dat vertragingen en overvolle treinen al gauw schering en inslag waren.

De tariefmaatregelen die op het federale en op het gewestelijke vlak werden genomen hebben ervoor gezorgd dat er onvrede heerste bij zowel het personeel als bij de pendelaars die vaststelden dat de capaciteit compleet ontoereikend was. Dit noemt men de kar voor het paard spannen.

Ook vorig jaar wees ik op het gevaar dat deze maatregelen niet het beoogde effect kunnen sorteren indien de infrastructuur, het aanbod en het comfort niet gelijktijdig meevolgen. De nieuwe reizigers zouden na verloop van tijd wel eens definitief kunnen afhaken.

Dan kom ik tot de investeringen die aan de NMBS werden toebedeeld en die zelfs duidelijk ontoereikend zijn om de treinen amper rijdende te houden, laat staan dat ze een oplossing zouden zijn voor de steeds maar toenemende mobiliteit. Ik heb er dan ook geen moeite mee om toe te geven dat die inspanningen al veel eerder tijdens vorige regeringen hadden moeten gebeuren. Het zal bijzonder moeilijk worden om het tij te keren. Ik verwijs hierbij even naar de analyse van transporteconoom Edwin Jacobs die stelt dat gedurende de volgende 10 jaren duizend miljard frank zal moeten geïnvesteerd worden indien het spoor een deel van de mobiliteit wil opvangen en indien de overheid wenst dat het spoor een grotere rol in het reizigers- en goederenvervoer speelt. Dit is natuurlijk een droomscenario en wellicht niet realistisch, maar de NMBS zelf spreekt in cijfers van vijfhonderd miljard en meer voor de volgende tien jaren. Ook dit scenario is natuurlijk mijlenver verwijderd van wat de regering uitgetrokken heeft voor de NMBS.

Daarstraks werd er over de 60/40-verdeelsleutel gesproken. Deze 60/40-verhouding is in feite een louter politiek gegeven dat symbool staat voor de wafelijzerpolitiek die in dit land gehanteerd wordt. Het is duidelijk dat vooral Vlaanderen vragende partij is met betrekking tot de investeringen die moeten gedaan worden inzake het vervoer van personen en goederen. Het hanteren van die verdeelsleutel is nadelig voor Vlaanderen en zet een rem op het mobiliteitsgebeuren in Vlaanderen. Investerings moeten daar gebeuren waar zij tegelijk nodig en rendabel zijn. Ook hier verwijs ik naar Jacobs, die beweert dat de huidige verdeelsleutel geen rekening houdt met bijvoorbeeld het gegeven dat de zeehavens in

Vlaanderen gelegen zijn. Dringende investeringen kunnen niet of veel te laat worden uitgevoerd. In dit verband kan verwezen worden naar de tweede spoortoegang in Antwerpen en de spoortunnel tussen de havengebieden op beide oevers van de Schelde.

Mijnheer de voorzitter, collega's, vorig jaar hekelde ik het feit dat het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS niet ernstig werd genomen. De voorbije jaren heeft dit comité nochtans uit eigen beweging talrijke adviezen uitgebracht over aangelegenheden betreffende de gebruikers van het goederen- en treinvervoer. Minister Durant zelf is van oordeel dat dit steeds realistische adviezen waren, maar de NMBS hecht daar tot op heden weinig of geen belang aan. Ik had gehoopt dat ik in de beleidsnota en in de begroting maatregelen zou gevonden hebben die ertoe zouden leiden dat de NMBS wel degelijk rekening zal moeten houden met het comité. Maar jammer genoeg vind ik daarover in deze beleidsnota nog altijd niets terug. De vaststelling blijft in tegendeel, dat het comité nog altijd niet serieus wordt genomen.

Mijnheer de voorzitter, ik ga nog even in op de veiligheid. Ik stel met genoegen vast dat de verkeersveiligheidsuitrusting bij het spoor een absolute prioriteit blijft. Een ander aspect hiervan is de veiligheid van de reiziger en het personeel met daarbij de strijd tegen het toenemend vandalisme. Dit blijkt echter geen prioritair aandachtspunt te zijn. Ik vrees nochtans dat indien aan dit aspect van de veiligheid niet de grootste aandacht wordt besteed, dit vroeg of laat een negatieve invloed zal hebben op de ganse werking van de NMBS. Het wordt dus tijd dat er gehandeld wordt.

Tot slot, mijnheer de voorzitter, kom ik niet meer terug op de politieke benoemingen aan de top van de NMBS. Dit werd reeds in de commissie besproken en ook collega Van den Eynde hekelde deze zaak vorige week tijdens het vragenuurtje. Dat deze affaire geen staal is van nieuwe politieke cultuur, staat als een paal boven water. Mensen moeten beoordeeld worden op hun capaciteiten en hun bekwaamheden om een groot bedrijf als de NMBS te leiden. Politiek moet daarin een volkomen ondergeschikte rol spelen en pas dan kunnen de hervormingen van het hele bedrijf met veertigduizend personeelsleden een kans op slagen hebben. Het rookgordijn rond deze hervormingen wordt niet door ons opgetrokken. Integendeel, het is juist door zo te focussen op en vooral te ruziën over deze topbenoemingen, dat de noodzakelijke hervormingen ondermijnd

worden. Samengevat kan ik stellen dat er ook dit jaar van een echte trendbreuk geen sprake is. De beleidsvisie blijft ook nu weer steken in vaak goede bedoelingen maar blijft op verschillende plaatsen vaag.

01.36 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, collega's, ik wil mij vooral richten tot mevrouw de minister, bevoegd voor Mobiliteit en Vervoer. Ik hoop dat ik niet te veel in herhaling zal vallen. Ik heb alvast geen afspraken gemaakt met collega's uit de oppositie maar ik vrees dat een aantal van mijn vaststellingen over uw beleidsnota en over uw toekomstvisie gelijklopend zullen zijn.

Ik stel vast dat de paarse regering ongeveer halverwege de legislatuur is. We bespreken hier alvast de tweede beleidsnota en het daaraan gekoppelde budget. Wij stellen vast dat men op het vlak van mobiliteitsbeleid blijft steken in het opstellen van plannen. Er staan weinig concrete projecten op stapel maar – en dit lijkt mij erger – er worden ook geen keuzes gemaakt. Kortom, na anderhalf jaar kunnen wij nog steeds geen gecoördineerde visie ontdekken.

Mijn collega Borginon formuleerde in de algemene bespreking het axioma voor mevrouw Durant, zoals hij het noemde, als volgt: "uitgesteld beleid is gelijk aan geen middelen". Ik denk dat hij de nagel op de kop sloeg als hij zei dat, als men blijft steken in het maken van plannen men ook moeilijk een hoger budget opeisen.

Ik wil een drietal punten behandelen die hiermee te maken hebben. Ten eerste, u hebt het in uw beleidsnota over een nationaal mobiliteitsplan waarvan het ontwerp klaar zou moeten zijn tegen half 2001. Na de creatie van dit ontwerp volgt nog een ruime raadpleging. Het resultaat is dan ook dat er niets meer zal worden uitgevoerd in de loop van het volgende jaar. Het jaar 2002 is het jaar vóór de verkiezingen en ik vraag me dan ook af of de minister dan keuzes zal durven maken.

Ten tweede, op 22 juli maakte u het verkeersveiligheidsplan bekend. Ondertussen is dit plan zowat een half jaar oud en ik vraag mij af wat hiermee intussen is gebeurd. Op dat ogenblik hebben we vernomen dat u werkgroepen had geïnstalleerd die zich zouden buigen over het rijbewijs met punten – ondertussen vierten we zowat de tiende verjaardag van de goedkeuring van deze wet – en de koppeling van de boetes aan het inkomen. Wat zijn de conclusies van deze werkgroepen? Wat zijn de resultaten van de overlegronde? Ik heb immers begrepen dat u het

verkeersveiligheidsplan ook zou voorleggen aan een aantal groepen. Welke concrete maatregelen worden er nu voorgesteld in de begroting 2001? Ik heb mijn best gedaan om deze maatregelen te zoeken maar ik heb ze niet kunnen vinden. Ik heb in de begroting een bedrag van 12 miljoen Belgische frank teruggevonden waarvan 9 miljoen frank is uitgetrokken voor studies. Voor concrete projecten rond verkeersveiligheid heb ik echter niets gevonden.

Het verkeersveiligheidsplan is volgens mij dan ook een droomfabriek waarvan niets terecht zal komen. Het is een bundeling van weliswaar goede, maar losse ideeën, zonder concrete tijdsplanning, zonder streefcijfers, zonder begroting. Erger of sterker is dat dit aangeeft dat er op het federale niveau eigenlijk geen doortastend verkeersbeleid meer mogelijk is. De aarzelende en zelfs afwijzende houding van onze zuiderburen spreekt toch wel boekdelen als het er op aankomt een kordaat en repressief beleid te voeren. Het is precies dit verschil in mentaliteit tussen Vlaanderen en Wallonië, zeker op het vlak van mobiliteit, dat meer en meer zichtbaar wordt op het terrein. Ik kan mij voorstellen dat de voorzitter, hier achter mij, dit zeker beaamt. In Vlaanderen worden meer snelheids- en alcoholcontroles gehouden. Dat weet u, mevrouw de minister. Bijna alle zones 30 situeren zich in Vlaanderen. In Wallonië is er een aarzelende aanpak wat de onbemande camera's betreft. Men is ermee begonnen, toegegeven, maar in Vlaanderen zijn ze al jaren geïnstalleerd. Het heeft toch heel wat voeten in de aarde gehad vooraleer men daartoe bereid was in Wallonië. Ik kan mij voorstellen dat u daar heel wat inspanningen voor heeft gedaan. U moet toch toegeven dat het zeer aarzelend is gebeurd.

Ik kan enkel vaststellen dat u in het verkeersveiligheidsplan absoluut geen rekening houdt met de verschillende behoeften en noden van de regio's. Intussen blijven wij in het jaarrapport dat wij van het BIVV voor 1999 ontvingen, toch geconfronteerd met belangrijke cijfers, zelfs stijgende cijfers inzake verkeersdoden: bijna 1.400 op jaarbasis en meer dan 10.000 ernstig gewonden. Ik trap hier een open deur in als ik zeg dat België bar slecht scoort met 14,7 verkeersdoden per 100.000 inwoners tegenover Nederland met 6,8 en een Europees gemiddelde van 11,3. Wij zeggen steeds met zijn allen dat wij dit belangrijk vinden, maar wij doen er niets aan. Onlangs heb ik kunnen vaststellen dat de Vlaamse regering wel een streefcijfer heeft vooropgesteld voor het doen dalen van die cijfers. Afgelopen zaterdag stel ik echter vast dat minister

Stevaert in het programma "Zinzen" toegeeft dat hij weinig middelen heeft om hieraan daadwerkelijk iets te doen. Hij noemt dan het handhavingsbeleid, maar ook de verkeersreglementering en de verkeersfiscaliteit. Als Vlaams minister voor de SP pleit hij dan ook voor homogene bevoegdheidspakketten inzake mobiliteit. Ik stel vast dat men hierover zelfs niet spreekt, laat staan tot politieke akkoorden komt. Wij als overheid moeten dan de hier door de Kamer ontvangen ouders van verongelukte kinderen zeggen dat wij daar wel iets aan willen doen, maar het niet kunnen.

Een schrijnend voorbeeld van non-beleid is bijvoorbeeld de problematiek van de dodehoekspiegel. Wij hebben daar in de commissie meermaals over gesproken en het is duidelijk dat enkele tientallen miljoenen frank zouden kunnen volstaan om aan te tonen dat het aantal verkeersdoden zichtbaar naar beneden zou kunnen worden gebracht. Toch talmt de minister en wil zij wachten op een Europese reglementering terzake.

Is het niet de hoogste tijd dat de regering de koe – en het hoeft geen BSE-koe te zijn – bij de horens vat. Ook hier merk ik dat men bijvoorbeeld op vlak van die BSE-besmetting vanuit de regering miljarden kan vrijmaken, hoewel het in deze zaak slechts gaat over enkele tientallen miljoenen en men daarover geen beslissing neemt en er geen aandacht voor heeft. Ik vraag dan nogmaals of de regering niet beter de koe bij de horens zou vatten en daadwerkelijk werk zou maken van concrete maatregelen op dat vlak, zoals – en ik noem er maar enkele – meer gebruik maken van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, alternatieve straffen voorstellen, meer gebruik maken van het rijverbod en een betere categorisering van boetes op basis van het reële gevaar dat men voor derden creëert en de plaats van de overtreding.

Ten derde, wil ik nog iets zeggen, maar vooral veel vragen stellen, over heel de situatie rond de NMBS. Ik denk immers dat hier een gebrek aan visie heel uitdrukkelijk kan worden vastgesteld. We hebben in de commissie daar veel vragen over gesteld maar jammer genoeg hebben we maar weinig antwoorden gekregen. Ik stel er een aantal opnieuw. Wanneer zullen we nu eindelijk in het Parlement over de audit en de controles die door het Rekenhof en externe bureaus in verband met de NMBS werden uitgevoerd, kunnen beschikken? Ik moet u toch niet herinneren aan het feit dat dit reeds door het Parlement gevraagd werd op 11 mei van dit jaar. Welke wijzigingen wilt

u nu precies doorvoeren aan de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven? Waarom hakt de regering de knoop niet door en wat zijn precies de knelpunten? Trouwens, hoe wilt u het nieuwe investeringsplan voor de volgende tien jaar en ook het derde beheerscontract realiseren? Binnen enkele maanden, hebt u in de commissie gezegd, maar hoe zult u dat doen als u tegelijkertijd de raad van bestuur en het directiecomité in vraag stelt en wilt vervangen. Hoever staat het trouwens – en dit interesseert me enorm – met de uitvoering van het bijvoegsel bij het tweede beheerscontract?

Ik heb het dus allemaal terug op een rijtje gezet en voor zover ik heb kunnen nagaan is de termijn intussen voor bijna alle opdrachten verstreken. Ik heb echter alleszins van de resultaten nog niet veel gezien. Misschien kan de minister daarover iets meer over vertellen. Graag had ik hierover een stand van zaken gehoord. We hebben intussen van de minister kunnen vernemen dat ze een afspiegeling van de regeringssamenstelling in de beheersstructuren van de NMBS erg genegen is. Nochtans denk ik dat de enige bezorgdheid van de minister op dit ogenblik zou moeten zijn dat zij een bekwame top heeft of krijgt, die gelooft in zijn producten en diensten en vooral in staat is om de concurrentiepositie van het spoor in de totale mobiliteit te verbeteren. Trouwens, in dat verband begrijpen we niet waarom de minister hardnekkig de eenheid van de NMBS blijft verdedigen. Immers, zowat iedereen die de ontwikkelingen op Europees niveau volgt, is ervan overtuigd dat het reizigers- en het goederenvervoer apart zouden moeten worden geëxploiteerd, dat bijvoorbeeld ABX een zelfstandige maatschappij moet worden en dat, om de regionale spoorlijnen en nieuwe dynamiek te bezorgen, een eerste stap in de richting van de regionalisering van de NMBS een noodzakelijke voorwaarde is.

Mevrouw de minister, ik wens nu niet verder in te gaan op de cijfers met betrekking tot de investeringen, omdat ik hoop dat – zoals uzelf en de eerste minister beloofden – het nieuw investeringsplan voor de komende tien jaar in het Parlement zal worden besproken. Daarover zal ik vandaag dus geen bijkomende vragen stellen.

Ik beperkte mij bewust tot enkele aangelegenheden die mijn fractie bijzonder na aan het hart liggen en ik hoop, zoals ik reeds zei bij de inleiding van mijn betoog, dat wij, in tegenstelling tot in de commissievergadering, in de loop van deze plenaire vergadering concrete antwoorden zullen ontvangen op onze concrete vragen.

01.37 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO):

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, tijdens de mij toegemeten spreektijd zal ik bondig drie thema's behandelen, namelijk, het spoorbeleid, de verdere uitvoering van het luchthavenakkoord van februari van dit jaar en ten slotte de problematiek van de verkeersveiligheid.

Ten eerste, de NMBS, autonoom overheidsbedrijf sedert 1991. Mevrouw de minister, in dat verband uitte u de intentie om over te gaan tot wijziging van de wet van 21 maart 1991. Bepaalde argumenten rechtvaardigen dit. De huidige werkwijze van de NMBS voldoet inderdaad niet aan de vereisten van een dynamisch vervoerbedrijf. Immers, veel te grote beslissingsbevoegdheid ligt in handen van de weinig personen, directieleden zetelen in de raad van bestuur, de huidige controlemechanismen zijn niet doeltreffend, de boekhouding is niet transparant, de Europese regelgeving wordt niet gerespecteerd, materiaal wordt aangekocht zonder prijsoffertes, leden van de raad van bestuur zetelen ook in raden van bestuur van toeleveringsbedrijven, en dergelijke meer.

Thans wordt moord en brand geroepen over wat de politisering van de NMBS wordt genoemd. Uiteraard is deze kritiek een vorm van schijnheiligheid. De huidige raad van bestuur van de NMBS is immers gepolitiseerd en het is al te gemakkelijk om te roepen dat niet mag worden gepolitiseerd, terwijl de oude gepolitiseerde raad van bestuur op zijn plaats blijft. Met andere woorden, de absurditeit van deze kritiek is de perversiteit van het hele argument.

Mevrouw de minister, u mag eenvoudigweg niet raken aan de huidige raad van bestuur; deze moet immers in zijn huidige gepolitiseerde samenstelling blijven bestaan, waarbij nota bene de CVP en de PSC goed zijn voor de helft van alle mandaten.

01.38 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer Vanoost, wat de herstructurering van de raad van bestuur betreft, had ik graag geweten wat uw standpunt is over het feit dat de vakbonden in de raad van bestuur worden vertegenwoordigd.

01.39 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mevrouw Brepoels, daarover kan worden gepraat. Op dat vlak ken ik het woord "exclusief" niet. Alles hangt af van de samenstelling van de volledig formule.

01.40 **Hugo Coveliers** (VLD): Het feit dat vakbonden tegelijk beheren is geen gezonde

situatie en dat kan tot problemen leiden.

01.41 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De vakbonden hebben een zeer belangrijke rol te spelen in eender welk bedrijf. Ik ben zelf altijd vakbondsmilitant geweest. Ik ben het trouwens nog altijd. De formule waaronder het medebeheer voor de vakbonden moet worden geregeld, is bespreekbaar. Ik heb daarover geen exclusieven. Het kan volgens mij beter op een andere manier dan via een zitje in de raad van bestuur.

01.42 Hugo Coveliers (VLD): Het is omdat u een expert bent, dat we u de vraag stellen.

01.43 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Toen ik vakbondsmilitant was, was dat wel op een lager niveau dan de raad van bestuur. Dat was trouwens bij Sabena. Daar heb ik jammer genoeg nooit in de raad van bestuur gezeten.

Het is niet meer dan normaal dat de raad van bestuur van een overheidsbedrijf een weerspiegeling is van zijn aandeelhouders. Daar is niets verkeerd mee. Die raad moet de beleidsvisie van de regering volgen en niet omgekeerd, zoals het tot nu toe het geval was.

De directie moet autonoom het beleid uitvoeren – met de nadruk op het werkwoord uitvoeren – onder controle van de raad en niet zoals nu, door zelf in die raad te zetelen. Dat is een heel gezonde manier om een bedrijf te leiden.

Ten tweede, moet werk worden gemaakt van een nieuw beheerscontract. Ik spreek doelbewust over een beheerscontract en niet over een beheerscontract en een tienjarig investeringsplan, omdat dat investeringsplan een logisch onderdeel van een beheerscontract moet zijn en niet omgekeerd. De huidige situatie is toch een beetje absurd. Men maakt eerst een begroting op en stippelt daarna een beleid uit in het beheerscontract. Dat is de omgekeerde wereld. Men legt de grote krijtlijnen financieel vast en daarna maakt men er een beheerscontract van. Neen, eerst moet er een beheerscontract zijn en dan kan men aan de hand van dat contract de nodige investeringen vastleggen. Dat lijkt me een gezonde manier van werken.

We besteden 65 miljard frank boven op de gewone investeringen aan het Gewestelijk Expresnet. Mijnheer Ansoms, u hebt het altijd over die 6 miljard frank voor de komende drie jaren. Sorry, het gaat over 84 miljard frank voor de komende drie jaren: 26 miljard voor volgend jaar, 28 miljard voor het jaar daarop en 29 miljard voor

het derde jaar. Als men dat samentelt komt men uit bij 84,5 miljard frank die deze regering gaat investeren in het spoor.

Collega Ansoms, u hebt het ook altijd over de engagementen voor later. Het is de gewone gang van zaken met zo'n tienjarenplan dat men toekomstige regeringen engageert. Dat is niet abnormaal, tenzij u bedoelt dat als uw partij weer in de regering komt, u het plan helemaal gaat terugschroeven. Ik veronderstel dat jullie in dat geval op dezelfde lijn zullen voortgaan. Wij geven naast de 110 miljard van toen, nog 55 miljard extra uit.

01.44 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik heb alleen willen aantonen dat de vroegere regering in 1992 binnen de eigen legislatuur heeft beslist om van 10 naar 15 frank miljard per jaar te gaan. In 1996 heeft zij opnieuw beslist om binnen de eigen legislatuur van 15 naar 25 miljard frank te gaan. En dan spreek ik nog niet over de budgettaire problemen waar het land en de regering mee te maken had. Dat is iets helemaal anders dan nu te beslissen om tegen 2010 in totaal 55 miljard frank extra uit te geven, terwijl men in de eigen legislatuur maar 6 miljard frank extra uittrekt. Dat is het grote verschil.

01.45 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, als men het plaatje maakt moet men over al die jaren heen kijken. Er is gedurende vele jaren veel te weinig geïnvesteerd. Het is niet meer dan normaal dat er nu zoveel wordt geïnvesteerd in de NMBS. Dat is een beslissing die meer dan nodig was. Wij gaan erop verder en we doen er nog wat bij. Wat kan daar slecht aan zijn?

01.46 Jos Ansoms (CVP): Indien men ervoor wil zorgen dat het personen- en goederenvervoer per spoor tegen het jaar 2010 een belangrijker plaats inneemt dan nu het geval is, moet men de komende drie jaar meer investeren. In 2009 is het te laat. Deze investeringen werpen pas na jaren vruchten af.

01.47 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Vooraleer er werkelijk kan worden geïnvesteerd, moeten er beleidskeuzes worden gemaakt. Dit betekent dat wij de investeringen waartoe vroeger werd besloten, thans uitvoeren en dat er bovendien nieuwe investeringen worden gedaan. Elke beslissing moet nauwgezet worden gemotiveerd. Hiervoor is tijd nodig. Ik geloof in deze manier van werken.

Er zal een federaal instituut worden opgericht dat

de normen en regels van het spoorvervoer onafhankelijk van de NMBS zal vastleggen, naar het voorbeeld van het BIPT.

Voorts wil ik kort ingaan op de problematiek van de luchthaven van Zaventem. Als omwonende en als gewezen werknemer voel ik mij van zeer nabij betrokken bij dit dossier. Op 11 februari van dit jaar werd er een globaal akkoord gesloten, dat thans wordt uitgevoerd en dat tegen 2003 moet leiden tot een reductie van de lawaaihinder rond de luchthaven met 30%. Er worden twee fondsen opgericht: het eerste voor het subsidiëren van onteigeningen of isolaties en het andere voor de financiering van een betere controle op de luchtvaartsector. Binnenkort verwachten we het rapport dat de minister heeft aangekondigd bij de voorstelling van haar beleidsnota. Ik wacht tevens vol ongeduld op de resultaten van de externe studie over de strategische positie van de luchthaven.

Het verheugt mij dat er een betere spoorverbinding met de luchthaven wordt gerealiseerd. Bij het bestuur der Luchtvaart wordt een cel Leefmilieu opgericht en er komt een informatiebureau waar de omwonenden van de luchthaven terecht kunnen, onder meer voor informatie over de geluidsmetingen.

De problematiek van de verkeersveiligheid is een belangrijk thema. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in ons land ligt zeer hoog, het is een veelvoud van het aantal drugsdoden of van de slachtoffers van gewelddaden. Naast de 1.395 doden, zijn er nog een veel groter aantal gewonden. Enkele weken geleden hebben wij in het Parlement een delegatie ontvangen van de vereniging van ouders van verongelukte kinderen. Hun relaas was uiterst verontrustend. Spijtig genoeg is de minister van Justitie niet aanwezig. Hij is immers nauw betrokken bij het beleid inzake verkeersveiligheid. De vertegenwoordigers van deze vereniging vertelden ons onder meer dat sommige magistraten en politiemensen openlijk verklaarden dat de verkeersproblematiek van ondergeschikt belang is.

Ook op politiek vlak schort er nog heel wat. Toen ik ons wetsvoorstel op wildparkeren op zebrapaden en fietspaden indiende, reageerden veel burgemeesters verontwaardigd omdat zij vreesden dat een dergelijke onpopulaire maatregel het gerecht heel wat overlast zou bezorgen.

Ik ben ervan overtuigd dat strenge regels de beste vorm van preventie zijn. Men is er zich te weinig

van bewust dat de meeste ongevallen niet tijdens het weekend gebeuren. Hoe spectaculair deze ongevallen ook mogen zijn en hoe groot de aandacht die eraan besteed wordt ook mag zijn, toch vallen de meeste doden nog altijd op gewone uren op doordeweekse dagen. Elk jaar komen fietsers en voetgangers om omdat zij door een verkeerd geparkeerde wagen een manoeuvre moeten doen, waardoor ze overreden worden. De mensen die verkeerd geparkeerd stonden beweren dan dat het maar voor een paar minuutjes was en niet zo bedoeld was. Volgens mij moet men de aard van de schuldvraag bij het begaan van een verkeersovertreding en de gevolgen ervan opnieuw bekijken.

01.48 Frieda Brepoels (VU&ID): Hoe verklaart u dan dat er in Nederland maar de helft van ons aantal doden wordt vastgesteld? Er zullen daar toch ook wel mensen per ongeluk overreden worden.

01.49 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): In Nederland heeft men negen jaar, van 1974 tot 1983, gewerkt aan de wet-Mulder. Dat toont trouwens ook aan hoe lang men moet werken om resultaten te zien en hoe zeer u een langetermijnvisie nodig hebt. Uiteindelijk heeft die wet resultaten opgeleverd. De concrete resultaten hebben te maken met de rechtstreekse inning van boetes en dergelijke. Men kan deze zaken echter niet zomaar invoeren. Eerst moet erover nagedacht worden en worden gezocht naar financiële middelen.

01.50 Hugo Coveliers (VLD): Collega, ik ben het met u eens dat een lik-op-stuk-beleid resultaten kan afwerpen. De normovertreder voelt dan dat hij in de fout gaat en dat er gezocht wordt naar een aangepaste sanctie. De rechter moet dan de strafmaat bepalen. Dat heeft nu eenmaal te maken met de scheiding der machten. Uw opmerking dat de strafmaat op basis van de gevolgen moet worden bepaald, verrast mij wel. Dat is immers een bijzonder gevaarlijke stelling.

01.51 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik heb gezegd dat de verantwoordelijkheid die men heeft bij het begaan van een overtreding en de gevolgen ervan opnieuw moeten worden bekeken. Ik geef een concreet voorbeeld van een ongeval dat zich een tijdje geleden in mijn buurt heeft voorgedaan. Een vrachtwagen parkeerde op het voetpad wegens werkzaamheden aan een huis. Er passeerde een oudere vrouw. De vrouw lette niet goed op, week uit, ging de weg op en werd overreden door een auto die uit de andere richting kwam. Op dat ogenblik is deze vrouw

verantwoordelijk voor de gevolgen van haar eigen daden. Men kan toch niet ontkennen dat de vrachtwagenbestuurder mede schuldig is aan dit ongeval. Hij is doelbewust op het voetpad gaan staan en heeft daardoor de doorgang voor voetgangers verhinderd. De vrachtwagenbestuurder komt er nu vanaf met een gewone verkeersovertreding. Er is een discrepantie tussen de gevolgen van het ongeval en de aard van de overtreiding voor de vrachtwagenbestuurder. Ik heb ook de ideale oplossing niet voor dit probleem. We moeten het er wel over eens zijn dat deze zaken momenteel niet goed geregeld zijn.

01.52 Hugo Coveliers (VLD): Eigenlijk zouden wij deze discussie moeten voeren naar aanleiding van de begroting voor de Justitie. Ik kan toch niet nalaten te zeggen dat we hier zeer voorzichtig moeten zijn. In principe is het in het strafrecht de bedoeling om de dader een sanctie op te leggen op basis van zijn misdadig opzet. Ik erger mij ook 's morgens aan al de wagens die dubbel geparkeerd staan. Dat kost mij een kwartier. De schuld van die vrachtwagenbestuurder is evenwel identiek, ongeacht of het ongeval plaatsvindt of niet. Hier speelt de burgerlijke aansprakelijkheid. Maar dat is iets totaal anders. Ik wil u ervoor waarschuwen dat alleen maar rekening houden met de gevolgen aanleiding kan geven tot bijzonder grote excessen. Ik geef een voorbeeld. Als iemand met een revolver rakelings naast iemand schiet, dan zou je kunnen beweren dat er niets aan de hand is omdat de gevolgen niet zo erg zijn.

Als u de redenering omkeert, wordt het zeer gevaarlijk.

01.53 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, de heer Coveliers zal het met mij eens zijn dat repressieve maatregelen en de wetenschap dat aan bepaalde daden bepaalde gevolgen zijn verbonden een ontradend effect hebben. Wetgevend werk inzake verkeersveiligheid heeft gevolgen voor het vervolgbeleid enzovoort.

01.54 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, er zijn wetsvoorstellen ingediend over een nieuw categorisering van de verkeersovertredingen, over het administratief afhandelen van boetes enzovoort. Ze kunnen morgen worden besproken en goedgekeurd.

01.55 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, zowel leden van de meerderheid als van de oppositie hebben

wetsvoorstellen ingediend en er zullen hoorzittingen worden gehouden met belangenverenigingen zoals de Fietzersbond, Langzaam Verkeer. Ik verwacht dat de regering dit snel in wetgevend werk omzet. Er moet dringend een mentaliteitswijziging komen. De heer Ansoms moet beseffen dat verkeersveiligheid een werk van lange adem is. Wetgeving is het begin van een lange keten. Ik denk bijvoorbeeld aan de verkeersopvoeding in de scholen. Dat is een zeer belangrijk aspect. Onze kinderen kijken op een andere manier naar het verkeer dan wij. Voor de generatie van mijn ouders was een wagen een statussymbool. We moeten ernaar streven dat de auto en de trein worden gezien als een gebruiksvoorwerp waaraan bepaalde risico's zijn verbonden. Het jaarverslag van het BIVV is in dit verband duidelijk genoeg.

Verkeersveiligheid is een van die problemen waarvan u kunt spreken van een kentering op het ogenblik dat men zich ervan bewust wordt dat er een probleem is. Die kentering is er al. Natuurlijk is 1395 doden nog altijd te veel. Andere Europese landen doen het beter. Zelfs al worden vergelijkingen gemaakt op basis van de bevolkingsdichtheid, het aantal voertuigen en het aantal afgelegde kilometers, België behoort altijd tot de slechtere landen.

Tot besluit verwijs ik naar een boekje dat ik ongeveer twee weken geleden heb gelezen. Het werd geschreven door de gouverneur van Vlaams-Brabant, Lode De Witte, en het bevat de tekst van een speech die hij op 7 november 2000 heeft gegeven met de titel: "Het verkeer, die moordende minnaar". Deze titel vat het probleem goed samen en ik raad iedereen aan het boekje te lezen.

Collega's, wij hebben als wetgevende en uitvoerende macht de morele plicht om het probleem van de verkeersveiligheid au sérieux te nemen. Ik ben ervan overtuigd dat deze meerderheid zeker de intenties daartoe heeft en dat de resultaten zeker zullen volgen.

01.56 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw en mijnheer de minister, ik zal het bijzonder kort proberen te houden. Ik had u ook een SMS-bericht willen sturen, maar wij mogen hier helaas geen GSM's inschakelen. Ik wil u de kans geven iets te zeggen over de problematiek van de UMTS-licenties en de daarvoor vastgestelde normen. Ik denk dat het belangrijk is dat wij ook vanuit AGALEV-hoek daarover een duidelijk signaal geven.

Ten eerste stelt zich het probleem van het opleggen van bepaalde normen. Of dat nu 20,6 of 3 of 42 moet zijn, doet er niet toe, het probleem met normen is dat zij de facto een conservatief effect of karakter hebben. Wanneer men eenmaal een maximumdrempel heeft vastgelegd, verdwijnt bij de industrie de druk om beter te presteren. Dat fenomeen is in het verleden al gebleken voor normen voor de uitstoot van verbrandingsovens en voor het gebruik van bepaalde zware metalen. We hebben nu een drempel van 20,6 vastgelegd. Ik denk dat het belangrijk is om daarnaast ook een aantal richtwaarden te introduceren, randvoorwaarden als het ware, en de industrie aan te moedigen om tenminste steeds de best beschikbare technieken te gebruiken. Dat zou een grote stap vooruit zijn en dat zou de discussie over de te bepalen norm opentrekken.

Een ander element: wij moeten deze discussie ook opentrekken naar alle andere vormen van wat wij noemen de elektrosmog. Er zijn immers nog heel wat andere problemen. Wij hebben het daarstraks over defensie gehad. Daar stelt zich het probleem van de Hawk-radars. Daar zijn duidelijke en waarneembare effecten merkbaar. Zo toont men aan mensen die opgeleid worden om met die radars te werken, hoe een stuk vlees in de straal van de radar verschrompelt. Dat is een waarneembaar effect bij de Hawk-radar. Het is ook de taak van dit parlement om eens ten gronde een debat over de hele problematiek over te voeren en niet alleen over dit ene kleine aspectje.

Ten tweede stel ik met genoegen vast dat u wat de opbrengsten van de licenties betreft, zeer optimistisch blijft. Ik merk ook op dat als de vorige regering de zaken iets sneller in gang had gestoken, als zij wat proactiever had opgetreden, waren wij bij de eersten geweest om dit initiatief te nemen, om dergelijke licenties toe te kennen. Dan hadden de huidige problemen zich waarschijnlijk niet voorgedaan en hadden wij met een tevreden blik kunnen terugkijken op een welgevulde kas.

Een ander probleem dat ik in verband met de UMTS-licenties wil aanhalen is dat van de actuele GSM-operatoren. Er is weinig of geen ruimte meer op de markt voor een vierde operator. De operatoren klagen nu al steen en been. KPN, als laatste nieuwkomer, zegt dat hij door de andere operatoren bijna van de markt wordt gepest. Mobistar vertelt hetzelfde verhaal over zijn voorganger, grote broer Belgacom.

Ze zullen hard moeten werken om dat nog uit te breiden.

01.57 Minister **Rik Daems**: Mijnheer Vanhoutte, dit is een interessante discussie. U zegt dat ze steen en been klagen. Dat doen ze altijd. Ik denk dat de operatoren reageren als het prototype van een kleine zelfstandige dat men soms in zijn hoofd heeft, namelijk iemand die altijd klaagt, al dan niet terecht. Er zijn echter 500.000 klanten. De laagste prijs van een transactie was acht miljard frank voor een licentie. Dat bedrijf is vandaag vijftig miljard frank waard. Ik vind dat niet slecht geboerd en tegen die prijs wil ik ook wel klagen. Hiermee wil ik even aantonen dat men een vertekend beeld tracht op te hangen.

Op dit ogenblik hebben wij een GSM-penetratie van 40%, terwijl we weten dat de markt gemakkelijk tot 120% gaat. Er is dus echt wel meer dan genoeg ruimte.

01.58 **Peter Vanhoutte** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de minister, dat is een interpretatie. Toch duiken vandaag nieuwe problemen op, bijvoorbeeld rond de plaatsing van nieuwe masten. Er zijn ook problemen inzake sharing. Zo staat Belgacom bijvoorbeeld niet steeds met open armen klaar om de anderen op dezelfde masten hun antennes te laten bevestigen. Heel wat mensen die eigenaar zijn van de grond of het gebouw waarop de masten worden geplaatst beginnen daar nu fors geld voor te vragen, omdat zij hier een bepaalde marktwaaarde ontdekken. Voor nieuwe operatoren zal dit tot problemen leiden, zeker als we er een vierde operator bij creëren. Dat betekent evenwel niet dat het op termijn geen economisch rendabele activiteit zal zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u kunt antwoorden van op uw bank of u kunt wachten tot het einde van de uiteenzetting. Voor mij is dat om het even. U moet echter geen twee keer antwoorden.

01.59 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik tracht nu wat interactief op te treden, dan kan ik het platform daarna aan mijn collega laten.

Ik wil even ingaan op de problematiek van de sites. Uitgerekend in de programmawet hebben we daarvoor een oplossing gecreëerd, te weten de site-sharing. Het probleem dat de vierde operator zou kunnen hebben om uit te zenden bij gebrek aan masten wordt hierdoor volledig opgelost. Concreet is voorzien dat men perfect het recht heeft om te vragen ook een plaats te krijgen op een bepaalde site. Men doet dat tegen gunstige voorwaarden, namelijk de kostprijs die gemaakt is door de oorspronkelijke plaatser van de antenne,

met een heel klein beetje rendement erbij. Dat is uiteraard een enorm voordeel voor diegenen die uiteindelijk nog niet op de markt zijn.

Daarnaast is er roaming. Als men 20% dekking heeft voor GSM-diensten van de derde generatie, waarvoor Brussel volstaat, kan men voor zeven jaar aan nationale roaming doen. Dat betekent dat een nieuw bedrijf dat via Brussel voor 20% dekking zorgt over heel het land tweede generatie GSM-diensten kan aanbieden. Eigenlijk breken wij de markt sterk open voor de nieuwe entrant. Wij zijn er namelijk van overtuigd dat er plaats is op de markt. Er is namelijk nog slechts 40% penetratie. Als men de huidige waarde van de bedrijven bekijkt, dan is er zeker ruimte. Bovendien wordt de concurrentie sterker naarmate er meer spelers op de markt zijn. De prijs-kwaliteitverhouding wordt dus beter voor de klant. Objectief gesproken meen ik dat de voorwaarden die we scheppen zeer gunstig zijn voor de marktontwikkeling en dat ze misschien zelfs een klein voordeel bieden voor de nieuwkomer op de markt, vooropgesteld dat de bestaande natuurlijk ook een licentie zouden kunnen krijgen.

Betekent dat nu dat de veiling een succes wordt, wat hier geïnterpreteerd wordt als veel geld opbrengen? Dat weten wij niet. Ik vind het goed dat u dit aanhaalt omdat dit mij de gelegenheid biedt om hier bij het begrotingsdebat op in te gaan.

Mijn stelling is altijd geweest dat niet het geld de drijfveer is voor de techniek, maar de transparantie en de marktconformiteit van de techniek. Men kan dus niet iets ontransparant doen wat men in een beautycontest altijd doet. Kijk maar naar wat er met Telia is gebeurd. In Zweden is de oorspronkelijke monopolist uit een beautycontest gevallen. Dat is onvoorstelbaar, gezien de marktpenetratie van dat bedrijf. Zij hebben bovendien geen derdegeneratielicentie. Dat is pas een economisch probleem van formaat. Bij ons zijn de marktvoorwaarden aanwezig, er is de veiling omwille van transparantieredenen en inzake de marktconformiteit geldt de prijs die men krijgt als de waarde. Ik denk trouwens niet dat wij een hogere prijs zouden hebben gekregen. Daarom heb ik van bij de aanvang altijd een raming tussen 40 en 60 miljard frank gegeven. U zei daarstraks in uw betoog dat u verheugd was dat ik u optimistisch ben. Drie maand geleden vernoemde ik het bedrag van 40 miljard frank ook en elk weldenkend econoom verklaarde mij toen op de rand van de waanzin. Nu vinden velen echter dat ik overdreven optimistisch ben. Ik ben

echter bij hetzelfde standpunt gebleven. Ik hoop dat de veiling zal werken omdat dat een bewijs van de marktconformiteit zal zijn. Als dit niet het geval is, zal dit beslissing van de markt zijn en geldt dat voor ons als de reële waarde van de licentie. Dat zijn mijn bedenkingen bij de terechte opmerkingen die u maakt, mijnheer Vanhoutte.

Inzake de normen klopt het dat het hanteren van een norm altijd het effect heeft om minder inspanningen te doen. De keuze moet hier worden gemaakt tussen het al dan niet hanteren van een norm. Het leek mij terzake onmogelijk geen norm te hanteren omdat de andere landen van Europa wel een norm hanteren. De technologie zal zich op die normering afstemmen. Wat wij nu hebben gedaan, is mijn inziens moedig, met name om in de plaats van veiligheidsfactor 1/50, 1/200 te nemen. Dat is een verregaande voorzorgsmaatregel. Wij zijn nu terzake de strengste van Europa, ook strenger dan Zwitserland waar men de norm van 42 Volt hanteert. Het nadeel van de normering is dat de marginale inspanning kleiner wordt, maar in dit specifiek geval zou de normering, gezien de normering en de standaardisering die er in heel Europa zal komen, hoe dan ook dit effect hebben gehad, zelfs al zou ze in dit land niet hebben bestaan. Dan krijgt men echter het omgekeerde effect. Als men geen normen stelt, wordt het debat en de angst terzake aan het publiek overgelaten. Europa hanteert de norm 42. Onze norm is 20. Ik kan nu aan de bevolking meetresultaten sturen. De opgemeten waarde bedraagt slechts 0,01%. De mensen kunnen zich dus veilig voelen. Dat aspect is dus ook belangrijk in de normering.

01.60 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de minister, een laatste aspect waarover ik het wil hebben, is de problematiek van de besteding van de opbrengsten. Wij hadden het reeds over de problematiek inzake de mobiliteit. Het internetproject van de overheid is iets wat misschien een beetje onderbelicht is, met name het internetportaal. Het is uitermate belangrijk dat ook bij een tegenvallende opbrengst er een budgettaire garantie moet zijn, met name dat het project op een volwaardige manier wordt uitgevoerd. Ik zou niet graag zien, zoals bij sommige andere portaalsites, dat er geen interactief luik is, dat men wel kan zien wat de overheid allemaal doet en men de teksten kan bekijken, zoals wij nu plaatjes kunnen bekijken van allerlei mogelijke overheidssites, het interactieve luik zou veel verder moeten gaan, men zou documenten moeten kunnen aanvragen, belastingsformulieren kan invullen. Dat lijkt mij essentieel om terzake een dynamiek op gang te

brengen, om te zorgen dat we deze versnelling niet missen. Ik zal mij niet laten terugschrikken door de tegenvallende resultaten van veel dotcombedrijven.

01.61 Minister **Rik Daems**: Hier wens ik nog een opmerking te formuleren. De regering of ikzelf zijn waarschijnlijk onvoldoende duidelijk geweest inzake de besteding van de middelen. U spreekt over het project e-governement.

De financiering van het e-governementproject is niet afhankelijk van de opbrengsten van de UMTS-licenties. In de context van de federale participatiemaatschappij hebben wij een budget van een miljard vrijgemaakt dat staat voor de gedeeltelijke financiering van e-governement. Wat u terecht opwerpt, namelijk het interactief maken van het hele elektronische overheidsgebeuren, zal dus niet geschaad kunnen worden indien de opbrengsten van de veiling lager zouden zijn dan verwacht. Wat dat betreft is er duidelijk geen relatie. Wat wel waar is, is dat er een verband is tussen de UMTS-opbrengsten en de mogelijke financiering van andere projecten. Collega Durant en ikzelf zijn wel aan die opbrengsten gebonden. Daarbij werd dan een maximum bepaald dat wij beiden hopen te bereiken. Is dat niet het geval, dan denk ik dat wij daar in de regering zullen moeten over praten. Zo eenvoudig is dat.

01.62 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de minister, dat is een zeer belangrijke verklaring. Ik denk dat wij hier vorige week nog een debat hebben over gevoerd. Ik heb daarbij expliciet de vraag gesteld wat er gebeurt bij tegenvallende resultaten van de veiling van de UMTS-licenties voor de zes miljard frank voor de NMBS. Mevrouw Durant heeft geantwoord dat zelfs bij tegenvallend resultaat de zes miljard gegarandeerd is door de regering. U zegt nu dat dit niet geval is en dat u bij tegenvallend resultaat opnieuw in de regering zult moeten overleggen, wat iets totaal anders is dan mevrouw Durant hier vorige week heeft gezegd.

01.63 Minister **Isabelle Durant**: In de notificatie betreffende de beslissing in verband met mobiliteit is er een duidelijk engagement. Het geld komt van UMTS en de herkomst van de andere middelen wordt gegarandeerd door anderen. Wij hebben zelfs gesproken over de mogelijkheid om te werken met de schuld van de NMBS. Het is immers zeer belangrijk dat de middelen niet uitsluitend afhankelijk zijn van de resultaten van de UMTS-operatie. Mocht het bedrag waarover beslist werd niet voldoende zijn, dan zullen er andere middelen komen. Dat is een beslissing en een garantie van deze notificatie.

01.64 **Peter Vanhoutte** (AGALEV-ECOLO): Om af te ronden, mijnheer de minister, ik hoop dat de domeinnaam "Daems.be" verleden week niet in Nederlandse handen is gevallen.

01.65 Minister **Rik Daems**: Ik kan u bevestigen dat ik de domeinnaam "rikdaems.be" al vier jaar bezit.

01.66 Minister **Isabelle Durant**: Vooruit collega's, een beetje moed. Het is bijna gedaan. Ik ben altijd zeer verheugd van de heer Ansoms of van andere mensen van de oppositie te vernemen dat de verwachtingen in de groenen zo groot zijn en dat wij zo'n goede voorstellen hebben. Dat is voor mij een stimulans.

U zegt dat wij niet voldoende middelen voorhanden hebben om de doelstelling van 50% meer reizigers met het openbaar te vervoer te bereiken. Zelfs de heer Martens verklaarde in De Standaard van enkele weken geleden dat voor de eerste maanden van 2000 al een stijging van 4% - zonder specifieke maatregelen - te noteren viel. Ik heb dus geen probleem om aan te nemen dat het mogelijk is een verhoging tot 50% in tien jaar te verwezenlijken.

U spreekt over de begroting.

01.67 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, ik wou hierover iets vragen. Zonder bijkomende maatregelen stelt men vast dat er een verhoging van 4% is in het reizigersaantal. Men treft echter geen maatregelen op het vlak van bijkomend materieel zodat mensen moeten rechtstaan in de treinen. Men zorgt voor overvolle treinen. Men mag dan al beweren dat het reizigersaantal is verhoogd, maar men speelt daar niet op in omwille van een gebrek aan middelen om bijkomend materieel te kopen.

01.68 Minister **Isabelle Durant**: Wij weten dat er een probleem is van capaciteit en dan vooral gedurende de spitsuren. De reden hiervoor is dat mensen met een preferentieel tarief gedurende de spitsuren niet mogen reizen. Wij weten dat en om die reden wachten wij vol ongeduld op de dubbeldekswagons die noodzakelijk zijn om de capaciteit te verdubbelen.

Mijnheer Ansoms, u hebt het over een bedrag van 6 miljard frank in de legislatuur. Wij kunnen de tien investeringsplannen verdelen zodat we ze kunnen opsplitsen per jaar, per dag of zelfs per uur. De NMBS vraagt 574 miljard frank voor tien investeringsplannen. De regering legt 551 miljard

op tafel, wat een verschil oplevert van 23 miljard frank. Het gaat hier dan ook om een vrij klein verschil tussen enerzijds de vraag van de NMBS en anderzijds de middelen die de regering ter beschikking stelt.

Volgens mij is hier dan ook sprake van een nieuwe inspanning. Ik zal ook niet alleen de vergelijking maken met het verleden.

Qui a fait le plus grand effort?

Er werden in het verleden inspanningen geleverd. Het is vooral belangrijk om in dezelfde richting voort te gaan inzake investeringen in de NMBS en in infrastructuur.

Wat betreft de timing kan ik u zeggen dat niet alle bedragen op hetzelfde ogenblik zullen worden gebruikt. Er worden inderdaad verschillende termijnen gehanteerd om het geld progressief vrij te maken in het kader van dit investeringsplan.

Wat betreft de UMTS-licenties heeft minister Daems een antwoord gegeven.

Wat betreft het GEN is er volgens u een probleem. U heeft het over privé-partners en privé-geld. Ik weet dit en ik heb dit trouwens in de commissie reeds gezegd. Privé-partners vinden die willen investeren in weinig rendabele systemen zijn inderdaad moeilijk te vinden. Dat is trouwens ook het geval in andere landen. Er zijn weinig privé-partners want er is altijd een exploitatiedeficit. Het gaat hier om een publieke dienst en het is daarbij dan ook belangrijk dat de prijs toegankelijk blijft.

Er zijn dus toch enkele elementen van rendabiliteit. Neem bijvoorbeeld de problematiek van rollend materieel of zo, waar een partnership met de privé-sector mogelijk is. Wij werken nu in een specifieke groep rond GEN om de mogelijkheden van een partnership met de privé-sector te onderzoeken. Het gaat natuurlijk niet om een partnership met grote deelname inzake het GEN, dat is onmogelijk: dat is immers altijd een deficitaire operatie.

Dan is er de IJzeren Rijn. Wij weten dat de onderhandelingen met de Nederlanders niet gemakkelijk zijn. In Nice hebben wij gezien dat zij veel aandacht hebben voor hun eigen belang. Dat wil niet zeggen dat wij niet moeten onderhandelen. Op dit moment ben ik nog bezig in het kader van het Memorandum of Understanding, die wordt ondertekend in maart 2000. Ik beschik niet over nieuwe elementen om te zeggen dat dit

memorandum niet zal worden gerespecteerd. Wij verwachten de MER-studie tegen de lente van 2001. Dat hoort thuis in het licht van dit memorandum. Er zijn verder geen nieuwe elementen inzake de IJzeren Rijn. Maart 2001 zal een belangrijk moment zijn om na te gaan of, zoals voorzien, enkele treinen met beperkte snelheid tussen 7 uur en 19 uur op het historisch tracé kunnen rijden. Op dit moment begeleiden wij dit proces en wachten op de resultaten van die MER-studie.

Dan is er de HST. Ik dacht dat de discussie over de begroting ging, maar ik heb veel gehoord over de standpunten van de groenen. Ik dank u dan ook voor uw steun inzake onze positie en onze standpunten van vroeger en nu. Het probleem betreft niet alleen een standpunt van de groenen, maar wel een HST-project zonder schade aan het binnenlands verkeer: het moet mogelijk zijn een Europese HST te hebben binnen de daartoe vooropgestelde termijnen.

Wat de programmawet betreft: we hebben daarover vorige week gesproken en ik heb toen uitgelegd dat het voor mij onmogelijk was om te werken in het kader van deze wet van 1997 zoals die nu bestaat. Er zijn immers te lange procedures voor de verkoop van terreinen. Het is niet mijn bedoeling het binnenverkeer in gevaar te brengen maar het te waarborgen door een mogelijkheid te geven aan de NMBS om niet alleen met de verkoop van terreinen maar ook in cash te betalen. Dat is allemaal voorzien in het budget en het is dus niet bedoeld om het binnenverkeer in moeilijkheden te brengen.

Wat de fiscaliteit en de regel van de zes frank per kilometer betreft: lach maar met mevrouw Aelvoet, ik vind dat jammer. Wat belangrijk is, is dat er een beslissing genomen is, met name zes frank per kilometer, en die is in het budget ook opgenomen door de heer Reynders. Deze maatregel is geen enorme maatregel voor alle burgers. Ik weet dat ze geldt voor de mensen die hun werkelijke kosten aftrekken. We weten dat vele mensen gebruik maken van de forfaitaire aftrek. Wat belangrijk is vandaag, is dat de mensen die zullen kunnen profiteren van dit systeem, vooral de mensen zijn die gebruik maken van twee modi van vervoer bij grote afstanden. Bijvoorbeeld, elke dag vijftien kilometer met de auto en 25 kilometer per trein. Met het nieuwe systeem kunt u zes frank per kilometer aftrekken voor de afstand die gemaakt is met de trein.

Vandaag, in het huidige systeem, kunt u alleen maar de prijs van uw abonnement aftrekken,

namelijk twee frank per kilometer. Als u zich met twee modi verplaatst, is dit nieuwe systeem zeer interessant. Ik denk dat het slecht is om te stellen dat het alleen maar een communicatieprobleem is. Het is een belangrijke beslissing en ik denk dat we in de toekomst nog verder moeten gaan. Het is een belangrijke beslissing die is genomen en die zal, hoop ik, een signaal geven aan iedereen, niet alleen door die zes frank die kan worden gebruikt door een beperkt aantal burgers, maar ook door te zeggen dat we de aftrek voor de auto's niet meer zullen verhogen. We blijven bij zes frank en wij hopen de mogelijkheid voor andere vervoersmodi te behouden. Nogmaals, het is heel interessant voor mensen die bij hun verplaatsing een combinatie maken van bijvoorbeeld fiets en trein of twee andere verschillende vervoersmodi.

Ik kom thans tot het mobiliteitsbeheersplan, het zogenaamde bedrijfsvervoerplan. Tegenwoordig nemen heel wat bedrijven het goede initiatief een bedrijfsvervoerplan op te stellen. De regering wil de bedrijven hiertoe sensibiliseren; dat was trouwens al merkbaar in het kader van het interprofessioneel akkoord. Dit is echter geen absolute noodzaak en dus geen verplichting.

Wat wel noodzakelijk is, is een samenwerking tussen de ondernemingen en de vakbonden om de situatie te verbeteren en om de beste projecten te ontwikkelen in de ondernemingen. Het gaat erom interactief te werken aan de projecten en het overleg met de bedrijven. Het koninklijk besluit met betrekking tot de sociale balans maakt zulks mogelijk. Een diagnose zal worden opgelegd, maar de discussie zal worden gevoerd in het kader van de sociale discussie binnen het bedrijf. De sociale balans is een instrument dat in dat verband kan worden gehanteerd.

Ik ben bereid alle initiatieven die de bedrijven op dat vlak nemen te steunen. Omwille van de diversiteit van de ondernemingen heeft het evenwel geen zin eenzelfde maatregel aan alle bedrijven op te leggen. Ik voerde een vruchtbare discussie met de sociale partners, de vakbonden en de ondernemingen. In het kader van het interprofessioneel akkoord verzochten de sociale partners om een specifieke steun, misschien van fiscale aard, te verlenen aan de bedrijven die effectief een plan ontwikkelen. Daarover heb ik trouwens reeds gesproken met minister Reynders.

Ik meen hoe dan ook dat het probleem op de juiste manier werd aangepakt.

Alle bedrijfselementen, alsook de diagnose, zullen worden opgenomen bij de Nationale Bank die alle

elementen zal laten opnemen in een databank die toegankelijk zal zijn voor alle bedrijven, de gemeenten, de gewesten of andere geïnteresseerden in de mobiliteit. Zo zal bijvoorbeeld informatie kunnen worden ingewonnen over de mobiliteitsstromen gedurende de spitsuren. Op die manier kan worden nagegaan hoe de situatie kan worden verbeterd; hoe de bedrijven samen De Lijn, de STIB of een andere vervoermaatschappij kunnen verzoeken om bijvoorbeeld een stopplaats te verplaatsen, en dergelijke.

Deze werkwijze kan effectief worden en wordt alleszins gesteund door de bedrijven en de vakbonden.

Ik zal nu de vraag van mevrouw Brepoels over mobiliteit behandelen. Zij en de heer Ansoms zeggen dat ze geen trendbreuk vaststellen.

Mobiliteit is een verdeelde bevoegdheid. Dat weet u zelf ook. Op federaal niveau zijn er verschillende middelen om de mobiliteit te verbeteren, bijvoorbeeld fiscaliteit. De bevoegdheid is ook afhankelijk van Europa en andere niveaus, zoals de gemeenten, de gewesten, enzovoort. Het is gemakkelijk om na 18 maanden te zeggen dat er geen trendbreuk is. Men moet in deze kwestie overleggen op Europees en federaal vlak, maar ook en vooral met de gewesten, die grote bevoegdheden hebben inzake mobiliteit. Zo is bijvoorbeeld Ruimtelijke Ordening zeer belangrijk om het autoverkeer, het openbaar vervoer en de situatie van de zwakke weggebruikers te kunnen beïnvloeden.

Wat de verkeersveiligheid en het plan van juli 2000 betreft, heb ik nooit beweerd dat dit plan een effectief, gedetailleerd plan was. Dit plan is een globaal plan met preventie, surveillance routière, controle en vervolging op juridisch vlak. Dat heb ik in de commissie uitgelegd. Dit was de eerste keer dat een gans plan voor de verschillende domeinen werd opgesteld.

Dit plan heeft de ambitie een groot plan te zijn, met grote titels en grote hoofdstukken en doelstellingen die in deze verschillende hoofdstukken worden uitgewerkt. Wij werken nu samen met Justitie en Binnenlandse Zaken over de verschillende projecten. Ik werk ook samen met de verenigingen van slachtoffers om na te gaan welke precieze maatregelen dringend moeten worden genomen om samen met Justitie en Binnenlandse Zaken beslissingen te nemen die zullen worden toegepast.

Wat het verschil tussen Wallonië en Vlaanderen betreft, kan ik u zeggen dat de houding van Waalse en Vlaamse mensen dezelfde is. Ook het recht op verkeersveiligheid is hetzelfde. Terzake rijzen geen problemen. U hebt het evenwel niet over de burgers, maar over de overheden. Ik heb veel contact met de Waalse regering, onder andere via de BIVV. Ook in Wallonië wil men de situatie verbeteren door bijvoorbeeld onbemande camera's te ontwikkelen. Die situatie is dezelfde gebleven. Misschien was dat in het verleden een beetje anders, maar nu is dat hetzelfde. Wallonië wilt dezelfde rechten voor dezelfde mensen. De overheden nemen hun verantwoordelijkheid wat de verkeersveiligheid betreft op.

Wij hebben ook over de dodehoekspiegel gesproken. Ik overleg momenteel met de sector en de verzekeringen om de mogelijkheden van de dodehoekspiegel voor de sector na te gaan, in afwachting van initiatieven op Europees niveau.

Ik ben van plan initiatieven te nemen met betrekking tot het uitwerken van een reglementering op Europees niveau.

Het verslag van de externe audit van de NMBS ligt in het commissiesecretariaat ter beschikking van de leden van de commissie Infrastructuur.

Het bijvoegsel aan het beheerscontract vormt de basis van het derde beheerscontract. De onderhandelingen dienaangaande zullen in het begin van volgend jaar worden aangevat. Over de elementen ervan kan ik in de commissie spreken.

Ten slotte wat de "uniciteit" van de NMBS betreft ga ik helemaal niet akkoord met u. Ik ben helemaal geen voorstander van de regionalisering van de NMBS. Het is voor mij een uitgemaakte zaak dat de NMBS een federale bevoegdheid blijft.

Dat er meer steun wordt verleend aan het goederenvervoer, impliceert niet dat er iets moet veranderen aan de uniciteit. De scheiding van de boekhouding stemt overeen met de Europese regelgeving. In het kader van de uniciteit kan zowel het goederen- als het reizigersvervoer worden verbeterd.

Ik dank u en ik wens u verder een goede nacht.

De **voorzitter**: Wij hebben een interessante, maar vermoeiende dag achter de rug. Ik dank de leden en de ministers, die zeer volledig op al onze vragen hebben geantwoord. Tot morgen.

De vergadering is gesloten.
La séance est levée.

*De vergadering wordt gesloten om 23.22 uur.
Volgende vergadering woensdag
20 december 2000 om 10.00 uur.
La séance est levée à 23.22 heures. Prochaine
séance le mercredi 20 décembre 2000 à 10.00
heures.*



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

dinsdag

mardi

19-12-2000

19-12-2000

18:05 uur

18:05 heures

INHOUD

Berichten van verhindering	1
BEGROTINGEN (VOORTZETTING)	1
Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (904/1)	1
- Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (905/1 tot 32)	1
- Algemene toelichting (906/1)	1
<i>Algemene bespreking (voortzetting)</i>	1

Sprekers: **Yves Leterme, Guido Tastenhoye, Jacques Chabot, Hagen Goyvaerts, Didier Reynders**, minister van Financiën , **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer , **Hugo Coveliers**, voorzitter van de VLD-fractie, **Olivier Chastel, Jan Mortelmans, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Peter Vanhoutte, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

SOMMAIRE

Excusés	1
BUDGETS (CONTINUATION)	1
Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2001 (904/1)	1
- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2001 (905/1 à 32)	1
- Exposé général (906/1)	1
<i>Discussion générale (continuation)</i>	1

Orateurs: **Yves Leterme, Guido Tastenhoye, Jacques Chabot, Hagen Goyvaerts, Didier Reynders**, ministre des Finances , **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports , **Hugo Coveliers**, président du groupe VLD , **Olivier Chastel, Jan Mortelmans, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID , **Peter Vanhoutte, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

PLENUMVERGADERING

van

DINSDAG 19 DECEMBER 2000

18:05 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MARDI 19 DÉCEMBRE 2000

18:05 heures

De vergadering wordt geopend om 19.15 uur door de heer Jean-Pol Henry, voorzitter.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering: Didier Reynders.

De vergadering is geopend.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: Jean-Paul Moerman
Ambtsplicht: Jozef Van Eetvelt
Buitenslands: Elio Di Rupo

Federale regering:

Guy Verhofstadt, eerste minister: met zending buitenslands

Louis Michel, vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Betrekkingen: met zending buitenslands

Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie: familieaangelegenheden

Jaak Gabriëls, minister van Landbouw en Middenstand: Landbouwraad

Begrotingen (voortzetting)

01 Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (904/1)

- Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (905/1 tot 32)

- Algemene toelichting (906/1)

Algemene bespreking (voortzetting)

La séance est ouverte à 19.15 heures par M. Jean-Pol Henry, président.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance: Didier Reynders.

La séance est ouverte.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Raisons de santé: Jean-Paul Moerman
Devoirs de mandat: Jozef Van Eetvelt
A l'étranger: Elio Di Rupo

Gouvernement fédéral:

Guy Verhofstadt, premier ministre: en mission à l'étranger

Louis Michel, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères: en mission à l'étranger

Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale: raisons familiales

Jaak Gabriëls, ministre de l'Agriculture et des Classes moyennes: Sommet agricole

Budgets (continuation)

01 Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2001 (904/1)

- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2001 (905/1 à 32)

- Exposé général (906/1)

Discussion générale (continuation)

De algemene bespreking is hervat.

La discussion générale est reprise.

01.01 Yves Leterme (CVP): Deze regering zwakt de structurele begrotingssanering af. Ze trof nochtans een gesaneerde toestand van de financiën en de begroting en een goede economische situatie aan. Het bereiken van het nultekort wordt op kunstmatige wijze uitgesteld. Het nultekort wordt, door een historisch toeval, tijdens deze regeerperiode bereikt. Dit was al mogelijk geweest in 2000. Men drijft echter de uitgaven op, zodat men de indruk kan wekken dat in 2001 een belangrijke stap vooruit wordt gezet.

01.01 Yves Leterme (CVP): Ce gouvernement réduit l'assainissement budgétaire structurel alors qu'il avait trouvé une situation financière et budgétaire assainie et une économie qui tournait bien. Le déficit zéro est artificiellement reporté. Par un hasard de l'histoire, le déficit zéro est atteint au cours de cette législature alors qu'il aurait pu l'être en 2000. On augmente toutefois les dépenses pour créer l'impression qu'un pas important est réalisé en 2001.

Het tekort dat was voorspeld bedraagt 0,7 procent BBP. Nu zijn er voor 122 miljard frank extra ontvangsten. In feite zou men dus een overschot moeten hebben van 0,5 procent BBP, maar dit is er niet door het vooruitschuiven van uitgaven. Daardoor wordt de groei van de primaire uitgaven weggemoffeld. De primaire uitgaven zullen in 2001 stijgen van 2538,4 miljard naar 2651,8 miljard, een nominale stijging met 4,6 procent op een reële stijging met 2,9 procent. Het stabiliteitsprogramma voorzag nochtans in een stijging met 1,5 procent als richtsnoer. Het IMF tikt de regering daarvoor op de vingers.

Le déficit prévu s'élève à 0,7% du PIB. Il y a 122 milliards de recettes supplémentaires. En réalité, on devrait disposer d'un excédent de 0,5% du PIB mais le report des dépenses ne le permet pas. De cette manière, on dissimule la croissance des dépenses primaires qui, s'élevant aujourd'hui à 2 538,4 milliards, s'établiront en 2001 à 2 651,8 milliards, ce qui représente une croissance nominale de 4,6 %, soit une augmentation en termes réels de 2,9 %. Pourtant, le programme de stabilité prévoyait, à titre de ligne directrice, une augmentation de 1,5 %. Cela vaut au gouvernement une réprimande du FMI.

Twee maal per jaar publiceren de Europese Commissie en de OESO conjunctuurgezuiverde cijfers. Het primair overschot evolueert van 6,5 procent in 1999 naar 7,0 procent in 2000 en 7,4 procent in 2001. Het structureel primair overschot evolueert echter van 7,2 in 1999 naar 7,0 in 2000 en 6,9 in 2001. De cijfers zijn gunstig, ondanks het lakse begrotingsbeleid.

La Commission européenne et l'OCDE publient deux fois par an des chiffres ne tenant pas compte de la conjoncture. Le solde primaire devrait connaître l'évolution suivante : 6,5 % en 99, 7,0 % en 2000 puis 7,4 % en 2001. Toutefois, le solde primaire structurel devrait connaître une autre évolution : 7,2 % en 99, 7,0 % en 2000 puis 6,9 % en 2001. Ces chiffres sont favorables, en dépit de la politique budgétaire laxiste menée par le gouvernement.

De regering trappelt al twee jaar ter plaatse, ondanks de groei en de gunstige economische context.

Le gouvernement fait du surplace depuis deux ans malgré la croissance et la conjoncture économique favorable.

Deze begroting en de meerjarenprogrammatie die erin staat, brengen de belastinghervorming in gevaar. De regeerverklaring van oktober was in feite een stemafpraak voor de volgende regeerperiode. Dit perspectief was nodig voor de samenhangigheid. Eén van de pakketten die daarbij averij hebben opgelopen, is de belastinghervorming. Na de uitspraken over snelle belastingverminderingen tijdens de zomer, werd de belastinghervorming naar de toekomst verschoven. In 2003 zal een vierde of een vijfde van de beloofde maatregelen zijn uitgevoerd. Dat zal dan nauwelijks volstaan om de gestegen belastingdruk te compenseren.

Le présent budget et la programmation pluriannuelle qui y est inscrite mettent en péril la réforme fiscale. La déclaration gouvernementale d'octobre était en réalité un accord électoral pour la prochaine législature. Sans cette perspective, il n'y aurait plus eu d'entente au sein de la coalition. La réforme fiscale est l'un des chantiers qui ont capoté. En effet, elle a été reportée à une date ultérieure après les déclarations faites cet été au sujet d'une baisse rapide d'impôt. En 2003, un quart ou un cinquième des mesures promises aura été exécuté. Cela ne suffira pas à compenser l'augmentation de la pression fiscale.

Uit de algemene toelichting blijkt een stijging van de fiscale ontvangsten van 1999 naar 2000, van 28,68 procent BBP naar 28,88 procent BBP. Van een daling van de fiscale druk is dus geen sprake.

De vooropgestelde budgettaire marges volstaan niet om alle beslissingen te realiseren. Daardoor dreigt afzwakking of uitstel van de belastinghervorming. Voor 2002 heeft de regering in totaal 62,5 miljard nodig om al genomen beslissingen uit te voeren. Volgens de regering beschikt zij over een marge van 23 miljard. Zij zal dus 35 à 38 miljard moeten zoeken om deze beslissingen te financieren. Ondertussen is ook nog 10 miljard nodig, omdat de regering de sociale partners toezegde dat de verhoogde aftrek voor beroepskosten in de bedrijfsvoorheffing zou worden doorberekend.

Het interprofessioneel akkoord kan zelfs nog veel meer kosten.

Op 19 oktober vroegen wij naar de timing voor de verschillende pakketten van de belastinghervorming. De minister zegde toen toe dat de drie of vier pakketten samen geleidelijk zouden worden verwezenlijkt. De toezegging voor het beroepskostenforfait in het IPA betekent dat andere maatregelen niet kunnen worden uitgevoerd. We weten nu al wie dan het gelag zal betalen. De inwerkingtreding van het neutraal maken van de samenlevingsvormen van de fiscaliteit zal dan wel weer worden uitgesteld.

In 2003 denkt de regering circa 105 miljard frank nodig te hebben om de al goedgekeurde maatregelen te financieren. De ruimte bedraagt slechts 64 miljard.

De budgettaire marges zijn dus onvoldoende om alle aangekondigde maatregelen te financieren. Hoe sterk de economische groei de volgende jaren zal zijn, weten we niet. In ieder geval, als men de opbrengst daarvoor zou gebruiken om allerlei maatregelen te financieren, dan komt de structurele sanering nog meer op de helling te staan.

Bij de aangekondigde belastinghervorming, die een belastingverlaging moest worden, rijzen alsmaar meer vragen. Dit treft de gezinnen en gehuwden. De bescheiden aanzet voor de wegwerking van de fiscale discriminatie van de gehuwden van 1999

Par rapport à 1999, l'exposé général indique, pour 2000, une augmentation des recettes fiscales qui passeront de 28.68% à 28.88% du PIB. Il n'est donc nullement question d'une réduction de la pression fiscale.

Les marges budgétaires prévues sont insuffisantes pour mettre en oeuvre toutes les décisions. La réforme fiscale risque, par conséquent, d'être affaiblie ou reportée. Pour 2002, le gouvernement aura besoin d'un montant global de 62,5 milliards de francs pour exécuter des décisions déjà prises. Le gouvernement prétend disposer d'une marge de 23 milliards. Il devra, dès lors, trouver 35 à 38 milliards de francs pour financer ces décisions. Entre-temps, 10 milliards de francs seront encore nécessaires parce que le gouvernement s'est engagé, face aux partenaires sociaux, à répercuter l'augmentation de la déduction pour frais professionnels au niveau du précompte professionnel.

Le coût de l'accord interprofessionnel pourrait même être beaucoup plus élevé.

Le 19 octobre, nous avons demandé au ministre quel était le calendrier prévu pour les différentes étapes de la réforme fiscale. A cette occasion, le ministre nous a répondu que les trois ou quatre séries de mesures seraient mises en oeuvre graduellement mais en même temps. La promesse relative au forfait des frais professionnels que comporte l'AIP signifie que d'autres mesures ne pourront pas être mises en oeuvre. Nous savons déjà qui payera les pots cassés. La mise en oeuvre de la neutralité fiscale vis-à-vis des choix de vie sera alors une nouvelle fois reportée.

En 2003, le gouvernement estime avoir besoin de quelques 105 milliards de francs pour pouvoir financer toutes les mesures qui ont déjà été approuvées. La marge de manœuvre budgétaire n'est que de 64 milliards de francs.

Elle est, dès lors, insuffisante pour permettre le financement de toutes les mesures annoncées. Nous ne savons pas quelle sera la croissance économique au cours des prochaines années. En tout cas, si les recettes générées par celle-ci devaient servir au financement de toute une série de mesures, l'assainissement structurel serait encore davantage compromis.

La réforme fiscale annoncée, qui devait se concrétiser par une baisse des impôts, soulève de plus en plus de questions parmi les ménages et les couples mariés. La timide avancée enregistrée en 1999 vers l'élimination de la discrimination fiscale

wordt niet voortgezet. Ook de wijze waarop de crisisbijdrage wordt weggewerkt, is niet bevredigend.

De structurele sanering wordt verzwakt door het begrotingsbeleid. De regering plaatst na twee maanden zelf vragen bij de door haar aangekondigde belastingverlaging, wat bij de gezinnen en gehuwden hard aankomt. *(Applaus)*

01.02 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Tijdens de bespreking van de begroting van de eerste minister in de commissie sprak ik al over de financiering van het centrum-Leman. Ik wees erop dat de parlementsleden het budget van dit centrum moeilijk kunnen controleren als het niet meer in de begroting voorkomt, maar gefinancierd wordt door gelden van de Nationale Loterij. Dit moet het centrum een ruime autonomie geven. Blijkbaar wil men meer ruimte geven voor zijn strijd tegen het Vlaams Blok, waartoe het werd opgericht. Het centrum wordt uitgebouwd tot een spionage- en repressiecentrum indien de wet-Onkelinx wordt goedgekeurd. Die minister meldde de pers al dat de middelen en het personeel van het centrum zullen worden verdubbeld. De bedoeling van deze gestapowet van Onkelinx is komaf te maken met alle vermeende vormen van discriminatie en racisme.

In een aantal gevallen wordt de bewijslast zelfs omgekeerd. Dit Gestapo-ontwerp maakt het centrum-Leman tot een repressieapparaat dat de politieke correctheid er met de hamer inslaat. Dit kan leiden tot excessen. Ik roep de heer De Croo en zijn liberale vrienden, die de vrijheid hoog in het vaandel dragen, op om dit Gestapo-ontwerp een halt toe te roepen. Nergens zijn alle burgers helemaal gelijk. Overal bestaan kleine vormen van xenofobie. Dit centrum neigt echter naar intimidatie. Gelukkig zijn er nog rechters met gezond verstand, zoals blijkt uit de vrijspraak van Jef Elbers. Hopelijk worden ook de drie vzw's die door het centrum-Leman worden vervolgd vrijgesproken.

Ik heb een amendement ingediend om het centrum-Leman opnieuw in de gewone begroting op te nemen met nog een laatste toelage van 50 miljoen, in afwachting van de afschaffing ervan. Ik roep alle democraten op om dit amendement te steunen en het Gestapo-ontwerp van minister Onkelinx naar de vuilnisbak te verwijzen. *(Applaus)*

01.03 Jacques Chabot (PS): Dit is een veelbelovend jaar: voor het eerst sinds een halve

dont les couples mariés sont victimes n'est pas poursuivie. Nous ne sommes pas davantage satisfaits de la manière dont on supprime la cotisation de crise.

La politique budgétaire affaiblit l'assainissement structurel. Après deux mois seulement, le gouvernement se pose des questions quant à la réforme fiscale qu'il a lui-même annoncée, ce qui suscite le mécontentement des ménages et des couples mariés. *(Applaudissements)*

01.02 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Au cours de la discussion du budget du premier ministre en commission, j'avais déjà évoqué le financement du centre Leman. J'avais souligné que les parlementaires pourront difficilement contrôler le budget de ce centre s'il ne figure plus au budget général des dépenses mais est financé grâce aux fonds de la Loterie nationale. De la sorte, le centre devrait bénéficier d'une plus large autonomie. Apparemment, on a l'intention d'accorder de plus amples possibilités au centre pour qu'il puisse mener sa lutte contre le Vlaams Blok, objectif pour lequel il avait été créé. Si la loi Onkelinx est adoptée, le centre se transformera en un centre d'espionnage et de répression. La ministre a déjà précisé à la presse que les moyens et les effectifs du centre seront doublés. Le but de cette loi digne de la gestapo est de couper court à toutes les formes présumées de discrimination et de racisme.

Dans un certain nombre de cas, la charge de la preuve est même inversée. Ce projet gestapiste transforme le centre Leman en appareil de répression qui impose brutalement la correction politique. Cela peut conduire à des excès. J'invite M. De Croo et ses amis libéraux, pour qui la liberté est une valeur essentielle, à mettre un coup d'arrêt à ce projet gestapiste. Tous les citoyens ne sont tout à fait égaux nulle part. De petites formes de xénophobie existent partout. Ce centre a tendance à pratiquer l'intimidation. Par bonheur, il se trouve encore des juges qui ont du bon sens, comme le montre l'acquittement de Jef Elbers. Il est à espérer que les trois asbl contre lesquelles le centre Leman a engagé des poursuites soient acquittées.

J'ai déposé un amendement visant à réintégrer le centre Leman dans le budget ordinaire et à lui octroyer une ultime subvention de 50 millions, en attendant sa suppression. J'invite tous les démocrates à soutenir cet amendement et à jeter aux oubliettes ce projet gestapiste de la ministre Onkelinx. *(Applaudissements)*

01.03 Jacques Chabot (PS): Cette année est porteuse de tous les espoirs : le budget affiche un

eeuw is er opnieuw een begrotingsoverschot. Ik feliciteer de huidige en de voorgaande regeringen voor hun strenge begrotingsbeleid. Als verkozenen van de natie moeten wij vaststellen dat de inspanningen van burgers en bedrijven vruchten hebben afgeworpen.

Aangezien de vooruitzichten gunstig zijn, steunt mijn fractie deze ambitieuze begroting die niettemin realistisch en voorzichtig blijft.

Voorts moedigt mijn fractie de minister van Financiën aan in zijn voornemen om de belastingdruk te verminderen.

Het verheugt ons dat de meerderheid in een fiscale neutraliteit ten aanzien van de levenskeuze voorziet, ervoor zorgt dat op fiscaal vlak ook meer rekening wordt gehouden met de kinderen en de forfaitaire aftrekbare beroepskosten verhoogt.

Inzake de strijd tegen de fiscale fraude, vragen wij de regeringscommissaris, de heer Zenner, oog te hebben voor een vereenvoudiging van de procedures ervoor te zorgen dat de bestrijding van de fiscale fraude tot resultaten leidt.

Worden er, gezien de herstructurering en de hervormingen binnen uw departement, maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het Copernicusplan rekening houdt met de specificiteit van het departement Financiën ?

De achterstallige belasting zou oplopen tot een aanzinnig hoog bedrag. Werden er studies verricht om na te gaan welke bedragen alsnog gerecupereerd kunnen worden ? Welke maatregelen werden er getroffen ?

De opleiding van de nieuwe ambtenaren in uw departement en de ambtenaren die zich voorbereiden op de examens is uitstekend, maar zijn er ook projecten voor nascholing en bijscholing? De door u aangekondigde "computerrevolutie" dreigt bij gebrek aan opgeleid personeel al achterhaald te zijn nog voor ze haar beslag heeft gekregen.

Is uw departement klaar voor de transfers tengevolge van de eventuele regionalisering van bepaalde belastingen ? (*Applaus bij de meerderheid*)

01.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Zoals zo vaak wordt voor de vakantieperiode nog vlug een aantal wetten en begrotingen doorgedrukt. Deze regering doet het niet anders. Vorige week werd de programmawet besproken, hoewel die in feite

solde positief, ce qui n'était plus arrivé depuis un demi-siècle. Je félicite le gouvernement – comme les gouvernements précédents – pour leur rigueur budgétaire. En tant qu'élus de la Nation, nous avons le devoir de constater que les efforts des citoyens et des entreprises ont porté leurs fruits.

Les prévisions étant favorables, notre groupe soutiendra ce budget, qui est ambitieux tout en restant prudent et réaliste.

Par ailleurs, notre groupe encourage le ministre des Finances, qui veut réduire la pression fiscale.

Nous nous réjouissons de ce que la majorité parvienne à une neutralité fiscale vis-à-vis du choix de vie, améliore la prise en compte des enfants sur le plan fiscal et augmente le montant déductible des charges professionnelles forfaitaires.

En matière de lutte contre la fraude fiscale, nous demandons au commissaire du gouvernement, M. Zenner, de ne pas négliger la simplification des procédures et de veiller à ce que la lutte contre la fraude soit suivie d'effets.

Au vu de la restructuration et des réformes que connaît votre département, des mesures sont-elles prises pour que le plan Copernic tienne compte de la spécificité des Finances ?

Les arriérés en matière de recouvrement atteindraient des montants exorbitants. Des études ont-elles été effectuées afin d'évaluer les montants qui pourraient être récupérés ? Quelles mesures ont-elles prises ?

La formation dispensée aux nouveaux agents recrutés par votre département et aux agents qui préparent des examens est excellente, mais quels sont les projets pour une formation permanente ou continue ? La « révolution informatique » que vous annoncez risque d'être obsolète à défaut de personnel formé.

Enfin, votre département est-il prêt à assumer les transferts induits par la régionalisation éventuelle de certains impôts ? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

01.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Comme cela arrive souvent, une série de lois et de budgets sont adoptés en toute hâte avant les vacances. Le gouvernement actuel ne déroge pas à cette règle. La semaine dernière, nous avons

verbonden is aan de rijksmiddelenbegroting.

De regering heeft het vaak over een historische begroting omdat er voor het eerst een overschot is. Daarbij vergeet ze dat de burgers hiervoor jarenlang hebben moeten opdraaien door een verhoogde fiscale druk. Dat was trouwens in het voorbije jaar ook zo door een meeropbrengst van de accijnzen ten gevolge van de stijgende brandstofprijzen. Bovendien was er een demagogisch opbod tussen de regeringspartijen inzake beloften. De minister van Financiën wou een lineaire belastingverlaging, de socialisten eisten echter voorrang voor de hogere inkomens, minister Durant wilde een mobiliteitsplan, minister Vandenbroucke vroeg meer geld voor de sociale zekerheid. Daarbij voelden de ministers Verwilghen en Gabriëls zich tekort gedaan.

Intussen wordt een aantal uitgaven niet meer via de begroting van de eerste minister gedekt, maar via de Nationale Loterij. Dat is onder meer het geval voor het Centrum voor Gelijkheid van Kansen; aangezien de opbrengst van de loterij niet gekend is, geven we hier in feite een blanco cheque. De bevoegdheden van het centrum worden intussen zelfs nog uitgebreid.

De Koninklijke familie krijgt ook een "indexaanpassing" van liefst 18,6 miljoen. Dat is onaanvaardbaar, vooral als men weet dat deze familie reeds hoge inkomsten heeft uit andere bronnen.

In deze begroting stellen we ook enkele onzekerheden vast, onder meer inzake het Zilverfonds en de verkoop van UMTS-licenties. De verkoop van die licenties wordt nogal optimistisch geraamd op 40 à 60 miljard frank. Hoe zullen die opbrengsten worden verdeeld? Daarnaast gaat de regering ook uit van al te optimistische groeicijfers, hoewel de groei aan het vertragen is.

De regering houdt ook voor dat zowat iedereen zal kunnen genieten van de belastingvermindering. Men draait de burgers daardoor een rad voor de ogen. Positief is wel het wegwerken van de discriminatie tussen gehuwden en samenwonenden. Het gezin met kinderen vormt trouwens de basis voor onze samenleving. Daarom moet ook werk gemaakt worden van een opvoedersloon voor de thuiswerkende ouder.

débatu de la loi-programme, quoique cette loi soit en fait liée au budget des voies et moyens.

Le gouvernement parle souvent d'un budget historique parce qu'il présente un excédent, ce qui est une première. Mais il passe sous silence les efforts que nos concitoyens ont dû consentir pendant des années en raison de l'accroissement de la pression fiscale. Du reste, au cours de l'année écoulée, il en a été de même à la suite de la hausse des prix des combustibles et des carburants qui a elle-même généré un supplément de recettes issues des accises. On a, par ailleurs, assisté à une surenchère démagogique de promesses entre les partis gouvernementaux. Le ministre des Finances voulait une baisse linéaire des impôts, les socialistes exigeaient par contre un traitement fiscal prioritaire des bas revenus; la ministre Durant souhaitait un plan de mobilité et le ministre Vandenbroucke demandait plus d'argent pour la sécurité sociale. Quant aux ministres Verwilghen et Gabriëls, ils se sentaient frustrés.

En attendant, une série de dépenses sont couvertes non par le budget du premier ministre mais par la Loterie Nationale. C'est notamment le cas du centre pour l'égalité des chances. Par ailleurs, les recettes de la Loterie Nationale n'étant pas connues, l'adoption de ce budget équivaut à la signature d'un chèque en blanc. Les attributions du centre sont encore élargies

La famille royale bénéficie également d'une « indexation » représentant environ 18,6 millions de francs. Cela est inacceptable, surtout lorsque l'on sait que cette famille bénéficie déjà de revenus importants qui proviennent d'autres sources.

Ce budget comporte également certains points obscurs, notamment en ce qui concerne le fonds de vieillissement et la vente des licences UMTS. On fait preuve d'un grand optimisme en estimant que la vente de ces licences devrait rapporter de 40 à 60 milliards de francs. Comment ces recettes seront-elles réparties? De surcroît, le gouvernement se fonde sur des chiffres de croissance bien trop optimistes, alors que l'on constate un ralentissement de la croissance.

Le gouvernement affirme en outre que tout le monde pourra bénéficier de la réduction d'impôt. Il trompe le citoyen. L'élimination de la discrimination entre les personnes mariées et les cohabitants est un élément positif. Le ménage avec enfants constitue, en effet, le fondement de notre société. Par conséquent, il convient de concrétiser les idées relatives à la rémunération du parent qui reste au domicile et qui se charge de l'éducation

des enfants.

Een belastinghervorming moet vooral ten goede komen van de lage inkomens. Het voorgestelde belastingkrediet beantwoordt daaraan, maar heeft enkele nadelen inzake de uitkering van dit krediet. Die gebeurt maar na de afrekening van de aanslag. Het belastingkrediet wordt dus niet uitgekeerd op het moment dat de rechthebbende het nodig heeft.

De administratieve afhandeling van die dossiers is ingewikkeld. Van administratieve vereenvoudiging is hier geen sprake.

De hervorming van de belastingadministratie en de strijd tegen de fiscale fraude kan maar slagen indien men de samenwerking met het gerecht versterkt, desgevallend door een protocol tussen gerecht, politie en fiscale administratie. Het aanwerven van talentvolle, gemotiveerde ambtenaren is een grote uitdaging en is zeker gerechtvaardigd, maar zal men erin slagen jaarlijks 1500 tot 1800 ambtenaren aan te werven?

De werkdruk bij de administratie voor de vennootschapsbelasting is problematisch. De controlekantoren worden zelfs door interimarissen geleid. In Brussel en Antwerpen doet 10 tot 15 procent van de vennootschappen zelfs geen aangifte meer. De Staat ontbeert zo miljarden inkomsten. Dit is onaanvaardbaar en onrechtvaardig. Wij wachten met spanning op het plan voor de fiscale hervorming.

Inzake steunmaatregelen voor de horeca is de regering het blijkbaar oneens. Er werden tegenstrijdige signalen gegeven in verband met de BTW en de aftrekmogelijkheden voor restaurantkosten. De discussie rond het verlagen van het BTW-tarief naar 6 procent wordt verschoven naar juli 2001. Ondertussen blijft de horecasector op zijn honger zitten. Met een faillissementspercentage van 1,91 procent is de horeca erg kwetsbaar.

De economie bloeit als nooit tevoren. De welvaart stijgt, terwijl het aantal bestaansminimumtrekkers en werklozen voortdurend daalt. Toch zijn er nog altijd enkele honderdduizenden mensen die buiten de statistieken vallen en sociaal uitgesloten zijn. De door paars-groen veelgeroemde actieve welvaartsstaat doet de sociale achterstelling helemaal niet teniet. De kloof tussen welvaart en welzijn groeit. De regering neemt te onsamenhangende initiatieven inzake tewerkstelling en gezondheidszorg. Het aantal banenplannen is niet meer bij te houden.

Une réforme fiscale doit surtout bénéficier aux revenus les moins élevés. Le crédit d'impôt répond à cet objectif mais un problème se pose en ce qui concerne le versement de ce crédit. Ce versement ne se fera qu'après le décompte de l'imposition. Le crédit d'impôt n'est donc pas versé au moment où l'ayant droit en a besoin.

Le traitement administratif de ces dossiers est complexe. Il n'est nullement question, en l'occurrence, d'une simplification administrative.

La réforme de l'administration fiscale et la lutte contre la fraude fiscale ne peuvent réussir que si la coopération avec la justice est renforcée, le cas échéant par la conclusion d'un protocole entre la justice, la police et l'administration fiscale. Le recrutement de fonctionnaires talentueux et motivés constitue un enjeu important et se justifie pleinement, mais parviendra-t-on à en recruter annuellement 1500 à 1800?

Le volume de travail au sein de l'administration de l'impôt des sociétés constitue un problème. Parfois même, les bureaux de contrôle sont dirigés par des intérimaires. A Bruxelles et à Anvers, 10 à 15% des sociétés n'introduisent même plus de déclaration, ce qui fait perdre des milliards de recettes à l'Etat. C'est inacceptable et injuste. Nous attendons avec un vif intérêt de prendre connaissance du plan de réforme fiscale du gouvernement.

Les opinions semblent diverger au sein du gouvernement à propos des mesures de soutien en faveur du secteur horeca. Des signaux contradictoires ont été émis en ce qui concerne la TVA et les possibilités de déduction fiscale des frais de restaurant. La discussion relative à la réduction du taux de TVA à 6% est reportée à juillet 2001. Dans l'intervalle, le secteur horeca reste sur sa faim. Avec un taux de faillite de 1,91%, le secteur horeca est très vulnérable.

L'économie est plus florissante que jamais. Le bien-être augmente, tandis que le nombre de minimexés et de chômeurs est en diminution constante. Malgré cela, plusieurs centaines de milliers de personnes sont exclues des statistiques et ne bénéficient d'aucune forme d'aide sociale. L'Etat social actif, souvent invoqué par la coalition arc-en-ciel, n'apporte aucune amélioration à cette situation. Le fossé entre la prospérité et le bien-être se creuse. Les mesures prises par le gouvernement en matière d'emploi et de soins de santé pèchent par leur incohérence. Le nombre de plans pour l'emploi ne se compte plus.

De regering heeft in haar begrotingsopmaak een hele rist cadeautjes beloofd. Wat ervan in huis zal komen, blijft meer dan twijfelachtig. Er werd teveel gekeken naar de verpakking en niet naar de inhoud. Het Vlaams Blok zal deze begroting dan ook niet goedkeuren. (*Applaus van het Vlaams Blok*)

Lors de la confection de son budget, le gouvernement a promis d'offrir de nombreux "cadeaux" mais il est encore difficile de déterminer à quoi ils ressembleront. On s'est trop préoccupé de l'emballage au lieu de s'intéresser au contenu. Par conséquent, le Vlaams Blok n'adoptera pas ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

01.05 Minister **Didier Reynders** (*Frans*) : Ik dank de leden die aan de werkzaamheden van de commissie voor de Financiën en de Begroting en aan de debatten over de staatsschuld hebben deelgenomen. Aan de hand van een reeks hoorzittingen werd het mogelijk het vraagstuk van de reorganisatie van mijn departement goed te bevatten.

01.05 **Didier Reynders**, ministre (*en français*) : Je remercie les membres qui ont participé aux travaux de la commission des Finances et du budget et au débat sur la dette publique. Une série d'auditions publiques ont permis de bien cerner la question de la réorganisation de mon département.

(*Nederlands*): Sommige sprekers hebben erop gewezen dat deze begroting historische waarde heeft. Eigenlijk is dat terecht. We hebben immers voor het eerst sinds lange tijd een begroting in evenwicht en een vermindering van de schuldratio.

(*En néerlandais*) Certains orateurs ont indiqué que ce budget est historique. Ils ont raison. En effet, pour la première fois depuis longtemps, le budget est en équilibre et le ratio de la dette diminue.

De regering maakt duidelijk keuzes: vermindering van de belasting op arbeid, waar zowel de burger als het bedrijf goed bij vaart. Zo is er onder meer sprake van een vermindering van de personenbelasting, een herinvoering van de indexerende van de belastingschalen, de afschaffing van de anticrisisbelasting en een vermindering van de BTW op bepaalde diensten.

Le gouvernement fait des choix clairs dans la mesure où il opte pour une baisse de la fiscalité du travail dont tireront profit les citoyens aussi bien que les entreprises. Ainsi, il est notamment question d'une réduction de l'impôt des personnes physiques, d'une réindexation des barèmes fiscaux, de la suppression de l'impôt de crise et d'une baisse de la TVA sur certains services.

In de begroting 2001 zitten ook hogere uitgaven, onder meer voor de gezondheidszorg - meer dan 40 miljard - en inzake de toekomst van de pensioenen opteelden wij voor het Zilverfonds.

Le budget 2001 comprend également des dépenses plus importantes, notamment dans le secteur des soins de santé, qui se voit attribuer plus de 40 milliards. Pour garantir l'avenir des pensions, nous avons opté pour le Fonds de vieillissement.

Dit is zeker een goede begroting. Bovendien zijn er interprofessionele akkoorden gesloten, uitgaande van de begroting 2001, voor de jaren 2002 en 2003, die rekening houden met reële koopkrachtverhoging.

Il s'agit assurément d'un bon budget. En outre, des accords inter-professionnels ont été conclus. Ils entreront en vigueur à partir du budget 2001 et couvriront les années 2002 et 2003. Ils tiennent également compte de l'augmentation réelle du pouvoir d'achat.

(*Frans*): De HRF ging uit van marges van 300 miljard tegen 2005 opgesplitst in 100 miljard begrotingsoverschot en 200 miljard voor bijkomende uitgaven of in geval van dalende ontvangsten. De begroting en het eraan gekoppelde stabiliteitspact voorziet in een begrotingsoverschot van 0,7 procent BBP of 85 miljard tegen 2005 en een beschikbaar bedrag voor extra uitgaven of minderontvangsten van 145 miljard. Dat is een kwart minder, wat niet erg is vooral wanneer men weet dat rekening wordt gehouden met een

(*En français*) Le CSF avait prévu des marges de 300 milliards à l'horizon 2005, répartis en 100 milliards de moyens budgétaires et 200 milliards pour des dépenses supplémentaires ou des réductions de recettes. Le budget et le programme de stabilité qui y est joint prévoient un surplus budgétaire de 0,7% du PIB, soit 8 milliards, à l'horizon 2005 et un montant disponible pour des dépenses supplémentaires ou des recettes en moins de 146 milliards. Il s'agit d'une perte d'un quart du volume, ce qui n'est pas grave, surtout si

groeipercentage dat op 2,5 procent of door de HRF op 3 procent wordt geraamd.

l'on considère qu'il est tenu compte d'une évaluation du taux de croissance de 2,5% au lieu des 3% retenus par le CSF.

Wat het stabiliteitspact voor de periode van 2001 tot 2005 betreft, hebben wij precieze cijfers met name voor de belastinghervorming vastgesteld. In de periode van 2002 tot 2005 heeft de vermindering betrekking op een bedrag van 10 miljard tot 80 miljard vooraleer op kruissnelheid te komen. Er worden specifieke budgettaire middelen uitgetrokken om werk te maken van de belastinghervorming.

En ce qui concerne le programme de stabilité pour 2001 à 2005, nous reprenons des chiffres précis, notamment pour la réforme fiscale. Pour la période allant de 2002 à 2005, la réduction ira de 10 milliards à 80 milliards, avant d'atteindre une vitesse de croisière. Des moyens budgétaires spécifiques sont prévus pour entamer cette réforme de la fiscalité.

(Nederlands) Op het Europese niveau moeten we gaan naar een fiscale hervorming die wordt ondersteund door elementen als een gezonde groeinorm, een dalende schuldratio, een dalend aandeel van het primair saldo in het BBP en een begroting in evenwicht. Over het specifieke probleem van de verminderde elasticiteit werd er in commissie al uitgebreid gediscussieerd. Ik lees u de brief voor die de heer Bogaert van het Planbureau aan dit probleem wijdde.

(En néerlandais) Au niveau européen, il faut évoluer vers une réforme fiscale, étayée par des éléments tels qu'une norme de croissance saine, un ratio de la dette en baisse, une part décroissante du solde primaire dans le PIB et un budget en équilibre. Le problème spécifique de l'élasticité réduite a fait l'objet d'un débat circonstancié en commission. Je vous lis le courrier de M. Bogaert, du Bureau du Plan, à ce sujet.

(Frans) De heer Bogaert, van het Planbureau, stelt dat de elasticiteit lichtjes boven de 1 ligt, maar enkel zou kunnen stijgen tot 1,5 als we maatregelen zouden treffen om de fiscaliteit te verzwaren zoals dat in het begin van de jaren '90 gebeurde. De elasticiteit zal dalen, maar dat hangt vooral samen met de lagere fiscale druk en de daaruit voortvloeiende lagere fiscale ontvangsten. De door ons genomen maatregelen brengen ons terug naar de situatie waarin we op het einde van de jaren '80 verkeerden. Uiteraard zullen we verder moeten gaan.

(En français) M. Bogaert, du Bureau du Plan, précise que l'élasticité est légèrement supérieure à l'unité, mais qu'elle ne pourrait atteindre 1,5 que si l'on prenait des mesures d'accroissement de la fiscalité aussi fortes que celles que l'on a connues au début des années 1990. L'élasticité diminuera avec le temps, mais cela est dû au fait que la pression fiscale diminuant, les recettes diminuent. Les mesures que nous prenons nous ramènent à la situation de la fin des années 1980. Il faudra bien sûr aller plus loin.

In het kader van deze begroting hebben wij ons met het oog op het sluiten van het interprofessioneel akkoord niet beperkt tot maatregelen op het stuk van werktijdverkorting. Er is ook gedacht aan het verhogen van de koopkracht van de werknemers via een deelname aan de resultaten van hun onderneming. Ik zal binnenkort een voorstel in dat verband indienen. Een andere bepaling die op stapel staat heeft tot gevolg dat de terugbetaling van de kosten voor het openbaar vervoer niet langer als een voordeel in natura wordt beschouwd. Die maatregel impliceert een fiscale vereenvoudiging vermits men die onkosten niet meer zal moeten aangeven. Het verlaagt de belastingdruk en komt de mobiliteit ten goede omdat het gebruik van het openbaar vervoer erdoor wordt aangemoedigd. *(Nederlands)*

Dans le cadre de ce budget, à travers l'accord interprofessionnel, nous ne nous sommes pas limités à organiser des mesures de réduction du temps de travail. Il y a également une augmentation du pouvoir d'achat des salariés, notamment via la participation des travailleurs aux résultats de leur entreprise. Il s'agira d'un complément de rémunération, proposition que je vais déposer prochainement. Une autre disposition sera également déposée prochainement, qui consiste à ne plus considérer comme avantage en nature le remboursement des frais de transports en commun. Elle entraînera une simplification fiscale puisqu'il ne faudra plus déclarer ces frais, une diminution de la pression fiscale, et un encouragement à prendre les transports en commun, comme politique en faveur de la mobilité.

(Nederlands) De heer Ansoms had het over de meeropbrengsten door de hoge olieprijs in 2000.

(En néerlandais) M. Ansoms a parlé des recettes supplémentaires qu'engendrerait en 2000 la hausse

Hij sprak zelfs over 20 miljard frank, wat overdreven is. We zullen in totaal aan 12 tot 13 miljard meeropbrengsten komen, voor de helft via de accijnzen en de BTW en voor de helft via het veel hogere verbruik van olieproducten. De consumptie van diesel en andere nam immers toe met meer dan 400 miljoen liter.

01.06 Jos Ansoms (CVP): De stijging van de olieprijs heeft zich vorig jaar ook al doorgezet. Ik heb het aandeel van de BTW in 1998 – onder het “normale” regime – en dat in 2000 met mekaar vergeleken. En dan kom ik tot een meerontvangst van 20 miljard.

Die meerontvangst, die een meevaller is waarvoor de regering niets heeft moeten doen, heeft nogal wat extra middelen in de schatkist gebracht. Waarom gebruikt men dat geld niet voor een mobiliteitsbeleid? In dat licht is het ene miljard extra voor de NMBS toch vrij schraal.

01.07 Minister Didier Reynders (Nederlands): Voor de regering is eerder de vergelijking tussen 1999 en 2000 belangrijk. Vergeet ook niet dat wij het ons niet kunnen permitteren de budgettaire orthodoxie te laten varen. Europa zou het ons niet vergeven, evenmin als uw partijgenoten Van Rompuy en Leterme.

De CVP vraagt meer investeringen in onderwijs, onderzoek, NMBS, enz. Stelt ze daar ergens verminderde uitgaven tegenover? Hoe kunnen we de schuldratio verminderen als we tegenover de investeringen geen besparingen zetten? Ik wacht op CVP-voorstellen, maar ik merk dat de CVP-coryfeën het partijbureau belangrijker vinden dan dit debat.

(Frans) Het verbaast me dat sommige leden zich excuseren en melden dat ze ons moeten verlaten omdat ze naar een partijvergadering moeten !

01.08 Jos Ansoms (CVP): Is er ook een partijbureau van de PRL bezig ? Er is hier maar één PRL'er aanwezig.

01.09 Minister Didier Reynders (Nederlands): Er was vandaag één PRL-interventie van de heer Bacquelaine en die is hier nu ook aanwezig.

des prix de pétrole plus élevés. Il a même mentionné le montant de 20 milliards, ce qui est excessif. Globalement, les recettes supplémentaires s'élèveront à quelques 12 à 13 milliards, dont la première moitié proviendra de l'augmentation des accises et de la TVA et l'autre de l'utilisation beaucoup plus importante de produits pétroliers. La consommation de gasoil et autres produits a connu une hausse de plus de 400 millions de litres.

01.06 Jos Ansoms (CVP): La hausse des prix pétroliers s'est fait sentir aussi l'an dernier. J'ai comparé la part de la TVA en 1998, sous le régime « normal », et celle de 2000. Et j'en conclus qu'il y a eu un supplément de recettes de 20 milliards.

Ces recettes supplémentaires, qui constituent en fait une bonne surprise car le gouvernement n'a rien dû faire pour l'enranger, a considérablement enrichi le Trésor public. Pourquoi n'utilise-t-on pas cet argent pour mettre en oeuvre une politique de mobilité ? Dans ce contexte, le petit milliard supplémentaire pour la SNCB paraît toutefois bien maigre.

01.07 Didier Reynders , ministre (en néerlandais): Pour le gouvernement, c'est plutôt la comparaison entre 1999 et 2000 qui importe. N'oubliez pas non plus que nous ne pouvons pas nous permettre de nous départir de l'orthodoxie budgétaire. L'Union Européenne ne nous le pardonnerait pas, pas plus que vos collègues de parti MM. Van Rompuy et Leterme.

Le CVP demande davantage d'investissements dans l'enseignement, la recherche, la SNCB, et j'en passe. Mais envisage-t-il une quelconque réduction des dépenses ? Comment pourrions-nous réduire le ratio de la dette si nous ne compensons pas les investissements par des économies ? J'attends les propositions du CVP, mais j'observe que les coryphées du CVP accordent plus d'importance à leur bureau de parti qu'à ce débat.

(En français) Je suis surpris que certains membres me demandent d'excuser leur absence au terme de ce débat parce qu'ils doivent se rendre à des réunions de leur parti !

01.08 Jos Ansoms (CVP): Le PRL tient-il également son bureau de parti en ce moment? Un seul membre du PRL est présent.

01.09 Didier Reynders , ministre (en néerlandais) Aujourd'hui, il n'était prévu qu'une seule intervention pour le PRL, représenté par M. Bacquelaine, qui est présent.

(Frans): De hervorming van de vennootschapsbelasting wordt een neutrale operatie. De vermindering zal de vorm aannemen van een verlaging van de patronale bijdragen voor de sociale zekerheid; de vennootschapsbelasting zelf wordt niet verlaagd.

Een verlaging van het nominale tarief zou evenwel kunnen worden overwogen als een reeks bestaande verminderingen en vrijstellingen zou worden opgeheven. Aangezien het macro-economisch effect niet hetzelfde is als het micro-economisch effect, zal ik dienaangaande een gesprek hebben met alle economische actoren.

De HRF werd gevraagd een verslag over de aftrekmogelijkheden inzake PB op te stellen. In de loop van 2001 zal ook een grondig gesprek met de betrokken actoren plaatsvinden.

In 1999 werden al initiatieven genomen om de fraude te bestrijden. Ik denk met name aan de protocols in verband met de fraude met petroleumproducten en tegen de BTW-carrousels. Ik zou willen dat die carrousels op Europees niveau worden aangepakt met name door de mogelijkheid de betrokken criminelen ongeacht het land te vervolgen. Ik hoop dat er een Europese structuur voor de strijd tegen de fiscale fraude tot stand komt.

Er moet daadwerkelijk personeel van Financiën ter beschikking worden gesteld van Justitie. In de informaticamiddelen is voorzien. Ik zal erop toezien dat de nodige opleiding wordt gegeven.

Een kind dat werkt met Windows 2000 en dat mij tijdens mijn bezoek aan het departement vergezelde, uitte zijn verbazing toen het zag met welke verouderde middelen nog wordt gewerkt.

Er wordt 2 miljard in informatica geïnvesteerd en er komen 1500 indienstnemeningen. Die laatste lopen echter niet van een leien dakje.

De regionale belastingen zullen de rollen verduidelijken.

Het nieuwe bestuur voor de fiscale en de niet-fiscale invordering komt tot stand. Het zal wellicht moeten werken op grond van een andere vorm van geschillenbeheer en de ambtenaren zullen – in een eerste fase alleszins – hun dossier zelf voor de nieuwe bevoegde rechtscolleges verdedigen.

(Nederlands) De heer Tastenhoye had vragen over

(En français) En matière d'impôt des sociétés, nous travaillons à une réforme neutre. La diminution s'opérera via une diminution des cotisations patronales à la sécurité sociale et non par une réduction de l'impôt des sociétés.

Toutefois, une diminution du taux nominal pourrait être envisagée si l'on supprimait une série de déductions et d'exemptions existantes. Etant donné que l'effet macro-économique n'est pas le même que l'effet micro-économique, j'aurai une discussion avec l'ensemble des acteurs économiques.

Le CSF est chargé de remettre un rapport au sujet des déductibilités en matière d'IPP. Une large discussion sera également ouverte dans le courant de 2001 avec les acteurs concernés.

En ce qui concerne la lutte contre la fraude, je rappelle que des initiatives ont été prises en 1999, notamment des protocoles en matière de fraude des produits pétroliers et contre les carrousels TVA. Je voudrais que ceux-ci soient abordés au niveau européen, notamment via la poursuite de ces criminels d'un pays à l'autre. J'espère qu'une structure européenne de lutte contre la fraude fiscale sera mise en place.

La mise à disposition du personnel des Finances en faveur de la Justice devrait être concrétisée. Les moyens informatiques sont prévus. Je veillerai à ce qu'ils soient assortis de formations.

Un enfant travaillant sur Windows 2000 qui m'accompagnait à l'occasion de ma visite du département a été assez étonné de voir des équipements informatiques qu'il ne connaissait pas, et pour cause : il s'agissait d'équipements très anciens. Nous devons investir quelque 2 milliards en matériel informatique et nous avons prévu 1.500 recrutements. Cependant, ces recrutements ne sont pas chose aisée.

Quant aux impôts régionaux, cela clarifie les rôles de chacun.

En matière de recouvrement fiscal et non fiscal, la nouvelle administration se met en place. Elle devra sans doute travailler sur base d'une autre forme de gestion du contentieux, les fonctionnaires devant eux-mêmes défendre leurs dossiers devant les nouvelles juridictions compétentes, du moins dans un premier temps.

(En néerlandais) M.Tastenhoye se posait des

een voorstel van wet uit de Senaat in verband met het Centrum voor Gelijke Kansen en Racismebestrijding. Ik heb daar geen commentaar bij. Dit kan echter wel te gelegener tijd besproken worden in de bevoegde commissie.

De heer Leterme had kritiek op het budgettaire beleid, wat mij onterecht lijkt, aangezien het evenwicht twee jaar vroeger wordt bereikt dan in het stabiliteitsplan werd bepaald. Er is ook een snellere afbouw van de schuldratio.

Dat er geen fiscale hervorming, maar alleen een belastingverlaging zou zijn, is fout. Het terugbetaalbaar belastingkrediet en het neutraal belastingstelsel voor gehuwden en samenwonenden zijn toch wel echte vernieuwingen.

De belastingdruk zal blijven dalen dankzij nieuwe maatregelen die tegen 2003 een daling zullen bewerken die op 10 procent kan worden geraamd.

(Frans) De sociale partners vragen ons in het kader van het interprofessioneel akkoord rekenschap omtrent het forfait voor beroepskosten. Wij bemoeilijken de belastinghervorming niet. Het evenwicht wordt gerespecteerd, ook al wordt wat de vermindering van de lasten op arbeid betreft, de voorrang gegeven aan één krachtlijn.

(Nederlands) Alle assen zullen parallel evolueren. In een eerste fase kan het beroepskostenforfait wel hoger zijn.

Volgens de heer Leterme hebben we inzake uitgaven een aantal verkeerde keuzes gemaakt. Niet alle uitgaven zijn keuzes. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de uitgaven voor de dioxinecrisis.

(Frans) Wij stellen een degelijke, voorzichtige en evenwichtige begroting voor, waarin een aantal politieke keuzen worden vertaald, op grond waarvan een interprofessioneel akkoord kon worden gesloten, en die nieuwe perspectieven inzake stabiliteit biedt.

Het stabiliteitsprogramma houdt immers niet enkel rekening met het begrotingsevenwicht, maar ook met de toename van de uitgaven inzake geneeskundige verzorging, de vergrijzing van de bevolking en de vermindering van de lasten op

questions à propos d'une proposition de loi transmise par le Sénat et relative au Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme. Je n'ai aucun commentaire à faire à ce sujet. Cette proposition pourra toutefois être examinée en temps opportun au sein de la commission compétente.

M. Leterme s'est exprimé en termes critiques à propos de la politique budgétaire, ce qui me semble injustifié puisque l'équilibre a été atteint deux ans avant la date prévue dans le plan de stabilité. Nous observons également une diminution accélérée du ratio de la dette.

Il est faux d'affirmer que la réforme fiscale ne se fera pas et qu'elle se résumera à une réduction de la fiscalité. Le crédit d'impôt remboursable et la neutralité du régime fiscal applicable aux couples mariés et aux cohabitants représentent pourtant de véritables innovations.

La baisse de la pression fiscale se poursuivra, par l'instauration de mesures qui permettront d'atteindre d'ici à 2003 une diminution qui pourra se chiffrer à 10 %.

(En français) En réponse aux partenaires sociaux qui, dans le cadre de l'accord professionnel, nous demandent des comptes concernant le forfait pour frais professionnels, nous n'handicapons pas la réforme fiscale. L'équilibre de la réforme est respecté, même si, en ce qui concerne la diminution des charges pesant sur le travail, un axe est privilégié.

(En néerlandais) Tous les axes évolueront parallèlement. Dans un premier temps, le forfait professionnel pourrait être plus élevé.

Selon M. Leterme, nous aurions opéré des choix erronés en matière de dépenses. Toutes les dépenses ne correspondent pas à des choix. Je vous renvoie, par exemple, aux dépenses liées à la crise de la dioxine.

(En français) Nous présentons un bon budget, qui est prudent, en l'équilibre, porteur de choix politiques, qui a permis la conclusion d'un accord interprofessionnel et a ouvert de nouvelles perspectives en matière de stabilité.

En effet, le programme de stabilité prend non seulement en compte l'équilibre budgétaire, mais aussi l'augmentation des dépenses en matière de soins de santé, le vieillissement de la population et la réduction des charges pesant sur le travail. Tout

arbeid. Dat alles is opgenomen in het stabiliteitsplan 2001-2005, en dezelfde richtsnoeren kenmerken tevens de andere beleidslijnen.

Sommigen zullen altijd wel betreuren dat een en ander niet sneller gebeurt ! Maar hoe vallen die snelheid en die extra uitgaven te rijmen met het begrotingsevenwicht en de vermindering van de schuld, als men ons geen mogelijkheden aanreikt om die uitgaven te verminderen ? Ik zit nog altijd op suggesties te wachten. (*Applaus bij de meerderheid*)

De **voorzitter**: We vatten nu de algemene bespreking over Verkeer en Infrastructuur aan.

01.10 Jos Ansoms (CVP): Voor de regering-Verhofstadt was het mobiliteitsprobleem een topprioriteit. Men zou resoluut kiezen voor openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Allerlei plannen werden aangekondigd. De verwachtingen waren dan ook hoog gespannen. Wat kwam ervan terecht? Maken de groenen het verschil? Er werden negen trendbreuken aangekondigd.

Tegen 2010 zouden er 50 procent treinreizigers meer zijn door massaal te investeren in het spoor. Deze regering investeert zelf 1 miljard in 2001, 2 miljard in 2002 en 3 miljard frank in 2003. Een volgende regering moet dan 49 miljard investeren. Om 50 procent meer reizigers te halen, is veel meer nodig dan 55 miljard frank, er wordt gesproken van 120 miljard. Minister Durant heeft wel meer geld gevraagd, maar niet gekregen. Het ene miljard in 2001 is dan nog niet onvoorwaardelijk: het is afhankelijk van de opbrengst van de verkoop van de UMTS-licenties en de reorganisatie van de NMBS. Die kan nog wel even op zich laten wachten.

Zes miljard over drie jaar zijn *peanuts*. Eén beslissing van de Vlaamse regering kan ze al opsouperen. Eén miljard in 2001 voor de NMBS staat tegenover de 10 à 12 miljard meeropbrengst van diesel en benzine. Deze opbrengsten hadden voor mobiliteit moeten worden gereserveerd. In een periode waarin men volop poogde de Maastricht-norm te halen werd een verhoging van 5 en 10 miljard per jaar doorgevoerd. Dit is dus een negatieve trendbreuk.

cela se trouve dans le plan de stabilité 2001-2005 et les mêmes orientations se retrouvent dans les autres politiques.

On peut toujours regretter que nous n'allions pas plus vite ! Mais comment concilier cette rapidité et des dépenses supplémentaires avec l'équilibre budgétaire et la réduction de la dette si on ne nous donne pas quelques pistes sur la diminution des dépenses à réaliser. Or, ces pistes, je les attends ! (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

Le **président**: Nous entamons maintenant la discussion générale consacrée aux Communications et à l'Infrastructure.

01.10 Jos Ansoms (CVP): Le problème de la mobilité constituait une priorité majeure pour le gouvernement Verhofstadt. Ce gouvernement avait annoncé qu'il opérerait résolument en faveur des transports publics et de la sécurité routière. Une série de projets ont été annoncés et les espoirs suscités étaient importants. Qu'en est-il advenu ? Les verts font-ils la différence ? On nous avait annoncé une inversion de tendance dans neuf domaines.

Pour 2010, le nombre d'utilisateurs des chemins de fer devait augmenter de 50% grâce à des investissements massifs dans le rail. Ce gouvernement investirait même 1 milliard en 2001, 2 milliards en 2002 et 3 milliards en 2003. Ensuite, le gouvernement suivant devra investir 49 milliards. Pour réaliser une augmentation de 50% du nombre de voyageurs, il faudra beaucoup plus que 55 milliards. On évoque à cet effet le chiffre de 120 milliards. La ministre Durant a demandé des fonds plus importants mais elle ne les a pas obtenus. En outre, le milliard prévu pour 2001 est soumis à certaines conditions: tout dépendra des recettes de la vente des licences UMTS et de la réorganisation de la SNCB. Cette réorganisation pourrait encore prendre du temps.

Une somme de six milliards par an ne représente pas grand-chose. Une seule décision du gouvernement flamand suffirait à l'épuiser. La somme d'un milliard en 2001 pour la SNCB doit être mise en parallèle avec les 10 à 12 milliards de recettes supplémentaires produites par le gasoil et l'essence. Ces recettes complémentaires auraient dû être réservées à la mobilité. A un moment où les pouvoirs publics mettaient tout en œuvre pour réaliser la norme de Maastricht, ils sont parvenus à augmenter le budget du rail de 5 à 10 milliards par an. Nous assistons donc ici à une rupture de tendance négative.

In 1999 kondigde de minister een jaarlijkse investering van 8,5 miljard aan gedurende 4 jaar in het GEN. Nu wordt echter gekozen voor de vroeger verfoeide techniek van de *sale and lease back*-operatie. Voor de resterende 31 miljard zou worden gezocht naar particuliere investeerders. Welke investeerder zou in een verlieslatend project willen investeren? Ook hier staat de minister niet ver en valt te betwijfelen of ze de in het vooruitzicht gestelde datum zal halen.

Men gaat de spoorinvesteringen toekennen op objectieve basis. Toch zie ik dat de 60/40 sleutel blijft bestaan, en dat is nog goed ook, anders zou Vlaanderen twee of drie keer betalen voor het GEN.

01.11 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De verbindingen die verbeterd werden, moesten verbeterd worden. Bent u het ermee eens dat de lijnen naar Nijvel en Ottignies ook moeten verbeterd worden?

01.12 Jos Ansoms (CVP): Ja, maar de financiering moet aan beide kanten van de taalgrens op dezelfde wijze gebeuren. Als de investeringen in Vlaanderen uit de Vlaamse enveloppe komen, dan moeten de investeringen in Wallonië uit de Waalse enveloppe komen.

01.13 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik woon in Vlaanderen, maar neem toch één van die twee lijnen. Hoe brengt u dat in rekening?

01.14 Jos Ansoms (CVP): De lijninfrastructuur dienstig voor het GEN gebeurde binnen de 60/40 enveloppe. Wij vragen dat de nog noodzakelijke investering van 48 miljard binnen diezelfde enveloppe zou gebeuren.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Of men kiest voor verdeelsleutels, of voor objectivering.

01.16 Jos Ansoms (CVP): Volgens het regeerakkoord wordt gekozen voor objectieve criteria. In dat geval kom je tot een verdeelsleutel 75/25 ten voordele voor Vlaanderen, waar de grootste investeringen nodig zijn. Deze regering behoudt echter de 60/40-sleutel. Dan moet die ook worden toegepast.

En 1999, la ministre avait annoncé un investissement annuel de 8,5 milliards de francs pendant 4 ans pour le RER. A présent, on opte en faveur la technique, autrefois décriée, du **sale and lease back**. Pour les 31 milliards de francs restants, des investisseurs privés seraient recherchés. Quels investisseurs seraient prêts à s'aventurer dans un projet déficitaire? Ici également, la ministre n'a guère progressé et il est permis de se demander si elle parviendra à respecter l'échéance qu'elle s'est fixée.

Les investissements dans le rail devaient être réalisés sur une base objective. Je constate néanmoins que la clé de répartition 60/40 reste en vigueur. C'est positif car si tel n'était pas le cas, la Flandre paierait deux ou trois fois pour le RER.

01.11 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les lignes qui ont été améliorées devaient l'être. Etes-vous également d'avis que les lignes vers Nivelles et Ottignies doivent, elles aussi, être améliorées ?

01.12 Jos Ansoms (CVP): Effectivement, mais le financement doit s'opérer de manière identique des deux côtés de la frontière linguistique. Si les investissements en Flandre proviennent de l'enveloppe flamande, les investissements en Wallonie doivent être financés par l'enveloppe wallonne.

01.13 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): J'habite en Flandre mais j'emprunte néanmoins une des deux lignes concernées. Dans quelle mesure ce type de réalité est-il pris en compte dans votre raisonnement ?

01.14 Jos Ansoms (CVP): L'enveloppe 60/40 s'applique aux infrastructures ferroviaires nécessaires au RER. Nous demandons que l'investissement nécessaire de 48 milliards soit puisé dans la même enveloppe.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): L'on opte soit pour des clés de répartition, soit pour des critères objectifs.

01.16 Jos Ansoms (CVP): L'accord de gouvernement prévoit des critères objectifs. On obtient alors une clé de répartition de 75/25 qui est avantageuse pour la Flandre, où doivent être effectués la majeure partie des investissements. Le gouvernement actuel se fonde toutefois sur la clé de répartition 60/40. Il faut dès lors l'appliquer.

Le nouveau contrat de gestion prévoit que la SNCB

Volgens het nieuwe beheerscontract zal de NMBS bestraft worden door een beperking van de tariefverhoging tot maximum 1 procent boven de gezondheidsindex wanneer 90 procent van de treinen niet volgens het boekje rijdt. Dat heeft weinig zin, vermits de NMBS doorgaans 95 procent haalt.

De vorige regering nam sancties zonder sancties in het beheerscontract en er waren geen tariefverhogingen. Nu staan er sancties in het beheerscontract, maar er worden geen sancties genomen en de tarieven gaan omhoog.

Men gaat de goederen van de weg halen en op het spoor zetten. Dat zal 60 miljard kosten. Daarvan vind ik niets terug in de aangekondigde plannen. Van de IJzeren Rijn, dreigt ook weinig terecht te komen. Over het voorlopig in gebruik nemen van het historisch tracé zal minister Netelenbos maar beslissen als ze beslist over het definitieve tracé. De prijs zal bovendien veel te hoog worden.

Iedereen had van de groenen een trendbreuk in verband met de HST verwacht. Ze hadden er storm tegen gelopen. Ofwel zijn de groenen veranderd, ofwel is de HST nu een waardevol instrument geworden om mensen uit hun auto in de trein te krijgen.

01.17 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Vanuit het vliegtuig. Er is al een lijn Brussel-Parijs afgeschaft vanwege het succes van de Thalys.

01.18 **Jos Ansoms** (CVP): Begin de jaren '90 hebben wij spitsroeden gelopen om dit onpopulaire project te verdedigen als milieuvriendelijk alternatief voor de luchtvaart op middellange afstand. De groenen hebben ons toen afgeschoten.

01.19 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Het project, zoals het in de jaren '70 tot stand kwam, ging gepaard met een afbraak van het binnenlands spoorverkeer. Onder onze druk en onder druk van de bevolking werd dit project bijgestuurd. Agalev gaat zich echter niet verzetten tegen een project in uitvoering. Dat is niet haalbaar.

01.20 **Jos Ansoms** (CVP): In de jaren '70 waren er weinig Agalev-ers. De talrijke CVP-ers hebben toen

sera sanctionnée par une limitation de l'augmentation des tarifs à un maximum de 1% au-delà de l'indice santé si 90% des trains ne circulent pas comme prévu. Cette mesure n'a pas beaucoup de sens puisqu'en général, 95% des trains de la SNCB circulent correctement.

Le gouvernement précédent a pris des sanctions - alors que cette possibilité n'était pas inscrite dans le contrat de gestion - et n'a procédé à aucune augmentation tarifaire. La coalition actuelle fait l'inverse : alors que le contrat de gestion prévoit la possibilité de prendre des sanctions, le gouvernement s'en abstient et les tarifs augmentent.

Le transport de marchandises sera transféré de la route au rail, opération qui coûtera 60 milliards de francs. Je ne retrouve rien à ce sujet dans les projets annoncés. Quant aux mesures relatives au Rhin de fer, le risque qu'elles demeurent lettre morte est réel. Ainsi, la ministre Netelenbos ne prendra sa décision à propos de la remise en service provisoire du tracé historique que lorsqu'elle se sera prononcée sur le tracé définitif. La facture risque, en outre, d'être beaucoup trop élevée.

A propos du TGV, chacun s'attendait à ce que les verts - qui s'y étaient toujours opposés avec virulence - opèrent un changement de cap radical. Soit les verts ont changé, soit le TGV s'est transformé en un instrument capable de convaincre les voyageurs d'abandonner la voiture au profit du train.

01.17 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): D'abandonner l'avion. Le succès du Thalys a déjà permis la suppression d'une ligne Bruxelles-Paris

01.18 **Jos Ansoms** (CVP): Au début des années nonante, nous avons accompli un véritable parcours du combattant pour imposer ce projet impopulaire comme une alternative respectueuse de l'environnement aux moyens courriers. A l'époque, les verts y étaient radicalement opposés.

01.19 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Tel qu'il a vu le jour dans les années septante, le projet risquait de provoquer une détérioration du réseau intérieur. Sous la pression de notre mouvement et de la population, il a été amendé. Agalev ne peut cependant s'opposer à un projet en cours de réalisation. Une telle attitude serait parfaitement irréaliste.

01.20 **Jos Ansoms** (CVP): Dans les années septante, Agalev ne comptait que peu de membres.

protest gevoerd tegen het project van toenmalig minister De Croo. Ik had het over het project van het begin van de jaren '90. Om te zorgen dat geen middelen van het binnenlands verkeer naar de HST zou vloeien, moest de NMBS 10 miljard inbrengen in activa, die zouden worden verkocht. De 4,4 miljard die de NMBS voor 31 december nog moet inbrengen, moet nu door een artikel van de programmawet in contanten worden ingebracht, omdat de financiële toestand van de HST-Fin anders in het gedrang zou komen. Waar moet de NMBS die 4,4 miljard halen?

01.21 Hugo Coveliers (VLD): Vraag het geld terug dat de afgevaardigde beheerder gebruikt heeft voor de aankoop van bedrijven in het buitenland, onder meer in Azië.

01.22 Jos Ansoms (CVP): Dit wordt onderzocht. We wachten de resultaten af.

01.23 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het gaat in de audit niet zozeer om de vraag of er volgens de regels werd gewerkt, maar wel of de regels goed zijn.

01.24 Jos Ansoms (CVP): Wij zullen de discussie voeren als de nieuwe wet op de overheidsbedrijven wordt besproken. Ik had het echter over het doorschuiven van geld naar de HST.

De HST zal 5,8 miljard te kort hebben voor het project ten noorden van Antwerpen. Het voorstel is nu om er een gemengd project van te maken met een financiële inbreng voor het binnenlands vervoer. Ik zal dat nooit goedkeuren. Ook inzake de HST is er dus geen trendbreuk.

Op het vlak van de fiscaliteit inzake het woonwerkverkeer is er evenmin een trendbreuk. De initiële voorstellen inzake aftrek voor verplaatsingen met de wagen werden niet gerealiseerd. De groenen werden met een kluitje in het riet gestuurd. De maatregelen inzake gebruik van openbaar vervoer en fiets zijn een maat voor niets. Fiscale maatregelen alleen zijn onvoldoende. Er moet ook worden gezorgd voor een beter openbaar vervoer en carpooling moet worden georganiseerd.

Ook met de bedrijfsvervoerplannen werd een jaar getalmd. Het ontwerp van de minister stuit bovendien op veel kritiek binnen de meerderheid. Hoe lang zal nog worden getalmd?

A l'époque, de nombreux militants du CVP avaient protesté contre le projet mis en chantier par Herman De Croo, alors ministre des Communications. Mon commentaire concernait plutôt le projet du début des années 90. Pour éviter le transfert de moyens du trafic intérieur au TGV, la SNCB devait apporter, à concurrence de 10 milliards, des actifs destinés à être vendus. Les 4,4 milliards que la SNCB doit encore apporter avant le 31 décembre devront l'être au comptant par le biais d'un article de la loi-programme. Dans le cas contraire, la situation financière de la société de financement du TGV risquerait d'être menacée. Où la SNCB va-t-elle trouver ces 4,4 milliards ?

01.21 Hugo Coveliers (VLD): Demandez donc à l'administrateur délégué de rembourser l'argent qu'il a dépensé pour acheter des sociétés à l'étranger, notamment en Asie.

01.22 Jos Ansoms (CVP): Cette affaire fait l'objet d'une enquête. Nous en attendons les résultats.

01.23 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dans l'audit, il s'agit moins de savoir si les intéressés ont respecté les règles que de savoir si les règles sont valables.

01.24 Jos Ansoms (CVP): Nous en débattons lorsque la nouvelle loi sur les entreprises publiques sera examinée. Mais le thème que j'ai personnellement abordé n'est pas celui-là mais le transfert de crédits vers le projet TGV.

Pour le projet TGV au nord d'Anvers, il manquera 5,8 milliards. Ce qui est proposé aujourd'hui, c'est d'élaborer un projet mixte avec un apport financier provenant du réseau intérieur. Je n'approuverai jamais un tel projet. En matière de TGV, il n'y a donc pas non plus de rupture de tendance.

La tendance n'est pas davantage inversée en ce qui concerne la fiscalité applicable aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Les propositions initiales en matière de déduction pour les déplacements en voiture n'ont pas été réalisées. Les verts ont été éconduits. Les mesures relatives à l'utilisation des transports publics n'ont aucune utilité. A elles seules, les mesures fiscales sont insuffisantes. Les transports publics doivent aussi être améliorés et il faut organiser un système de co-voiturage.

Pendant un an, on a tergiversé au sujet des projets en matière de transports organisés par les entreprises. En outre, le projet de la ministre suscite de nombreuses critiques au sein de la majorité. Quand sera-t-il mis fin aux atermoiements?

In mei kondigde de minister een ozonplan aan om de negatieve effecten van het wegverkeer terug te dringen, dit door het opdrijven van de snelheidscontroles om aldus de CO₂-uitstoot terug te dringen. Volgens minister Duquesne gebeurden er echter 25 procent minder controles. Ook de door minister Aelvoet aangekondigde nuloverlast werd niet toegepast.

Er is ook geen trendbreuk inzake verkeersveiligheid. De afgevaardigde bestuurder van het BIVV werd de laan uitgestuurd, nieuwe accenten zie ik echter niet bij het BIVV onder de nieuwe afgevaardigde bestuurder. Het KB op de GSM in de auto werd genomen en het KB van minister Daerden over de onmiddellijke inning werd gepubliceerd, maar de politiediensten kregen de formulieren niet tijdig. Dat is alles wat er gedurende achttien maanden gebeurde. Waar blijft het rijbewijs met punten? Blijkbaar zal dat tijdens deze legislatuur niet worden ingevoerd. Op geen enkel van de negen belangrijke punten waarvoor een trendbreuk werd verwacht, werd deze ook bereikt. Wij zullen dit onderdeel van de begroting zeker niet goedkeuren.

Voorzitter: Lode Vanoost, ondervoorzitter.

01.25 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Dankzij enkele in 2000 goedgekeurde wijzigingen van de wetgeving kreeg De Post een nieuw management en een strategisch plan die haar moeten voorbereiden op de verdere liberalisering en de Europese concurrentie.

Belgacom kan al vijf jaar rekenen op de strategische steun van privé-partners, en heeft al een stevige concurrentiepositie ten opzichte van de concurrenten, ondanks een uitgestelde beursintroductie wegens het ongunstige klimaat voor telecomaandelen. Als het vertrouwen van de financiële markten eenmaal zal zijn hersteld, zullen de rijksactiva te gelde gemaakt kunnen worden met het oog op een vermindering van de overheidsschuld.

België riskeert in het dossier van de derde generatie mobiele telefonie met de vinger te worden gewezen. Bepaalde van onze bureaus hebben hun regulerende instantie zelfstandiger en transparanter georganiseerd.

Bepaalde reglementaire en wettelijke lacunes zijn nu aangevuld en het akkoord van 4 december betreffende de vaststelling van een gezondheidsnorm inzake de blootstelling aan niet-

En mai, la ministre avait annoncé un plan visant à réduire les effets nocifs de la circulation pour la couche d'ozone par l'augmentation des contrôles de vitesse et, dès lors, de la diminution des émissions de CO₂. Selon le ministre Duquesne, le nombre de contrôles effectués a toutefois diminué de 25%. Les mesures relatives à la nuisance zéro annoncées par la ministre Aelvoet n'ont pas non plus été mises en œuvre.

Il n'y a pas davantage de rupture de tendance en matière de sécurité routière. L'administrateur délégué de l'IBSR a été remercié, mais je n'observe pas d'innovations dans la gestion de cet institut sous l'autorité du nouvel administrateur. L'arrêté royal relatif à l'utilisation des téléphones mobiles dans les voitures a été promulgué et l'arrêté royal du ministre Daerden sur la perception immédiate a certes été publié, mais les services de police n'ont pas reçu les formulaires à temps. Voilà tout ce qui s'est passé en l'espace de dix-huit mois. Qu'en est-il du permis à points ? Il est fort probable qu'il ne sera pas instauré au cours de cette législature. On n'observe de rupture de tendance dans aucun des domaines importants où on en avait espéré une. Aussi, nous refusons absolument d'adopter cette partie du budget.

Président: Lode Vanoost, vice-président.

01.25 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Grâce à quelques modifications législatives adoptées en 2000, La Poste bénéficie d'un nouveau management et d'un plan stratégique qui la préparent à la poursuite de la libéralisation et à la concurrence européenne.

Consolidée stratégiquement par des partenaires privés depuis cinq ans, Belgacom s'est déjà bien positionnée par rapport à ses concurrents, bien qu'elle n'ait pu s'introduire en bourse en raison du climat maussade pour les valeurs télécom. Une fois la confiance des marchés boursiers recouvrée, les actifs de l'État pourront être valorisés en perspective d'une diminution de la dette publique.

Dans le dossier de la mobilophonie de troisième génération, la Belgique risque d'être montrée du doigt. Certains de nos voisins ont évidemment organisé leur instance de régulation de manière plus autonome et plus transparente. Certaines lacunes réglementaires et légales sont à présent comblées et l'accord du 4 décembre sur la fixation d'une norme santé relative à l'exposition aux radiations non ionisantes permet de progresser

ioniserende straling biedt de mogelijkheid om vooruitgang te boeken bij de veiling van de UMTS-licenties.

De uitbouw van het GEN rond Brussel nadert. Het belang van dit project wekt zelfs bij de provincies enige jaloezie op. Dat de NMBS het massale reizigersvervoer naar de grote stadscentra verwaarloost ten voordele van de samenstelling van een internationale groep voor goederenvervoer via de weg, kan alleen maar worden betreurd. Opnieuw lopen de belangrijke beslissingen inzake mobiliteit vertraging op, onder meer omdat er geen tienjarenplan voor de NMBS-investeringen tussen 2001 en 2010 is opgemaakt.

Zouden sommige beleids mensen misnoegd zijn omdat hun vastgoedbouwproject voor Schaarbeek niet door iedereen wordt gesteund?

Zal de NMBS zich als laatste tot een modern bedrijf omvormen? De leden van de raad van bestuur kunnen niet worden afgezet. Het zou logischer zijn dat de federale overheid aan het bedrijf dat het als meerderheidsaandeelhouder controleert, het door haar gedefinieerde beleid kan opleggen.

In de toekomst moeten de vakbonden zitting hebben in de raad van bestuur. Wordt het geen tijd dat de NMBS sociale verkiezingen organiseert?

De kwalijke gevolgen van de wet van 1999 werden duidelijk en het is tijd dat de federale overheid opnieuw haar regulerende rol op zich neemt in een sector die aan de Europese concurrentie blootstaat. *(Applaus bij de meerderheid)*

Voorzitter: Jean-Pol Henry.

01.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De minister is zeer bedrijvig in het produceren van allerlei studies, plannen en beleidsnota's over mobiliteit, investeringsplannen, audits over de NMBS en over stadsvervoer. Wij weten echter in het Parlement nog steeds niet wat de stand van zaken is. Daarom vragen we een debat in deze Kamer mèt de timing. Of beperkt de minister zich tot het opstellen van plannen?

Reeds vorig jaar wees ik de minister erop dat er van een trendbreuk geen sprake is. Ook nu worden we nog steeds geconfronteerd met beloftes en allerlei plannen, maar zonder concrete realisaties. Er werd wel een maatregel aangekondigd om alternatieve vervoersmiddelen aantrekkelijker te maken, maar die maatregel zal weinig of geen effect hebben. Er is geen sprake van een beperking van de fiscale aftrek van het autogebruik. Trouwens een stijging

dans la voie de la mise aux enchères des licences UMTS.

J'en arrive au RER autour de Bruxelles, qui s'approche de la concrétisation. L'intérêt d'un tel projet suscite même certaines envies dans les provinces. On ne peut que regretter que la SNCB ait délaissé les déplacements de personnes vers les grands centres urbains au profit de la constitution d'un groupe international de colis par route. À nouveau, on constate des retards pour la prise des grandes décisions en matière de mobilité. Cela est dû notamment à l'absence du projet de plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB.

Certains dirigeants seraient-ils mécontents de ce que leur projet immobilier de Schaarbeek-formation ne rencontre pas l'unanimité ? La SNCB sera-t-elle la dernière à évoluer vers une entreprise moderne ? Les membres du conseil d'administration ne peuvent être révoqués. Il est plus cohérent que le pouvoir fédéral, actionnaire majoritaire, ait le moyen d'imposer la politique qu'il définit à l'entreprise qu'il contrôle !

Il faut également ouvrir le conseil d'administration à des syndicats qui en sont aujourd'hui exclus. N'est-il pas temps que la SNCB organise des élections sociales ?

La loi de 1991 a montré ses effets pervers et il est temps que l'autorité fédérale reprenne son rôle régulateur dans un secteur soumis à la concurrence européenne. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

Président: Jean-Pol Henry.

01.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre fait preuve de beaucoup de zèle quand il s'agit de faire réaliser des études, des plans et des notes de politique en matière de mobilité, des plans d'investissements, des audits sur la SNCB et les transports urbains. Mais ici, au Parlement, nous ne savons toujours pas où en sont tous ces dossiers. C'est la raison pour laquelle nous demandons que la Chambre consacre un débat à leur sujet, et souhaitons que des dates précises nous soient communiquées. Ou la ministre a-t-elle l'intention de continuer à échafauder des projets ?

L'an passé, déjà, j'avais signalé à la ministre que je ne constatais pas de rupture de tendance. Aujourd'hui, nous sommes toujours confrontés à des promesses et aux plans les plus variés sans que ceux-ci soient jamais concrétisés. Certes, la ministre a annoncé une mesure visant à rendre plus

van het aantal treingebruikers leidt al gauw tot problemen. Dat heeft tot onvrede geleid bij personeel en pendelaars.

De huidige investeringen in het spoor volstaan helemaal niet. De vorige jaren was dat trouwens ook al het geval. Sommige experts beweren zelfs dat men eigenlijk 1000 miljard zou moeten investeren om een degelijk spoorvervoer te organiseren. De voorstellen van de regering zijn daar natuurlijk mijlen ver van verwijderd. Over het GEN-project hebben wij twijfels, niet alleen omwille van de gehanteerde verdeelsleutel. Zo wordt een aantal investeringen voor het GEN in Wallonië op de federale begroting verhaald.

Voorals Vlaanderen is vragende partij inzake spoorinvesteringen. De gehanteerde verdeelsleutel is echter nadelig voor Vlaanderen. Zo houdt men er geen rekening mee dat de zeehavens in Vlaanderen gelegen zijn.

Het Raadgevend Comité van de gebruikers brengt goede en realistische adviezen uit, maar de NMBS hecht er geen belang aan. Daarin komt helemaal geen verandering.

De veiligheid van het spoorvervoer blijft een prioriteit, maar men heeft te weinig aandacht voor het toenemend vandalisme en de agressie op de treinen. Dat heeft een negatieve invloed op de gebruikers en op het personeel.

Tot slot wil ik nog even wijzen op het staaltje van oude politieke cultuur bij de politieke benoemingen bij de NMBS. Hier zou men uitsluitend mensen moeten aantrekken op basis van bekwaamheid en niet omwille van hun politieke overtuiging. Intussen blijven de noodzakelijke hervormingen uit. Er is dus weer geen sprake van een trendbreuk. (*Applaus Vlaams Blok*)

01.27 Frieda Brepoels (VU&ID): Deze regering blijft qua mobiliteitsbeleid steken in de fase van het plannen maken: er worden geen fundamentele mobiliteitskeuzes gemaakt. Er werden te weinig middelen uitgetrokken en de beleidsdaden werden steeds maar uitgesteld. Ik illustreer dat met drie

attrayants d'autres moyens de transport, mais cette mesure ne produira aucun effet ou ne produira que des effets réduits. Il n'est pas question de réduire la déductibilité fiscale liée à l'usage de la voiture. Au demeurant, une augmentation du nombre d'utilisateurs du rail engendre vite des problèmes. Et provoque la grogne parmi le personnel et les navetteurs.

Les investissements actuels dans les chemins de fer sont totalement insuffisants. Au cours des années précédentes, il en était déjà ainsi, du reste. Certains experts prétendent même qu'il faudrait en réalité investir 1 000 milliards pour organiser des transports ferroviaires convenables. Les propositions du gouvernement sont évidemment à cent lieues d'une telle politique. S'agissant du projet de RER, nous avons des doutes et pas seulement en raison de la clé de répartition utilisée. Nous déplorons, par exemple, qu'une série d'investissements pour le RER en Wallonie soient réalisés en puisant dans le budget fédéral.

C'est surtout la Flandre qui demande des investissements ferroviaires. Or, la clé de répartition en la matière comporte des inconvénients pour la Flandre. Ainsi, il n'est pas tenu compte du fait que les ports maritimes que compte la Belgique sont situés en Flandre.

Le comité consultatif des usagers rend des avis valables et réalistes, mais la SNCB n'en tient aucun compte. A cet égard, rien ne change.

La sécurité des transports ferroviaires demeure une priorité, mais le gouvernement ne prête pas suffisamment d'attention au vandalisme croissant ni aux agressions commises dans les trains. Ce phénomène exerce une influence néfaste sur les usagers et le personnel.

Enfin, je voudrais mettre en évidence un bel échantillon de vieille culture politique en évoquant les nominations politiques auxquelles il a été procédé à la SNCB, où l'on devrait justement recruter des gens en fonction de leur compétence et non de leur conviction politique. Entre-temps, les réformes nécessaires tardent à être mises en œuvre. Par conséquent, il n'y a pas de rupture de tendance. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

01.27 Frieda Brepoels (VU&ID): En ce qui concerne la politique en matière de mobilité, ce gouvernement ne dépasse guère le stade de la planification: aucun choix fondamental en matière de mobilité n'est opéré. Les moyens dégagés sont insuffisants et les actes de gestion effectifs sont

voorbeelden.

Er wordt gesproken van een nationaal mobiliteitsplan, waarvan het ontwerp medio 2001 klaar moet zijn, gevolgd door een ruime raadpleging. Kortom: in 2001 zal niets gebeuren en in 2002 zijn we één jaar vóór de verkiezingen. Welke minister durft dan nog fundamentele keuzes te maken?

Het verkeersveiligheidsplan is ondertussen al zes maanden oud! Wat zijn de resultaten van de overlegronde? Wat zijn de conclusies van de werkgroep rond het rijbewijs op punten en de koppeling van boetes aan het inkomen?

Ik lees in de begroting 2001 nauwelijks concrete maatregelen. Het is eerder een bundeling van losse ideeën zonder concrete timing of middelen. Dit is het zoveelste bewijs dat op federaal vlak geen degelijk verkeersbeleid meer mogelijk is. De Franstaligen staan elk kordaat en repressief verkeersbeleid in de weg: in Vlaanderen worden weer snelheids- en alcoholcontroles gehouden, bijna alle zones 30 situeren zich in Vlaanderen, de Franstaligen staan aarzelend tegenover onbemande camera's enzovoort. De minister houdt absoluut geen rekening met deze lokale verschillen. *(Onderbrekingen van minister Isabelle Durant)*

Ondertussen blijven de aantallen verkeersdoden onrustbarend stijgen: bijna 10400 op jaarbasis

België scoort slecht met 14,7 verkeersdoden per 100.000 inwoners tegenover Nederland met 6,8 en het Europees gemiddelde van 11,3! Een typisch staaltje van het huidige non-beleid is de dodehoekspiegel. De verplichte invoering hiervan zou heel wat verkeersdoden voorkomen en is niet duur. Het is echt hoog tijd dat de regering de koe bij de horens vat en werk maakt van concrete mobiliteitsmaatregelen als de alternatieve straffen, meer rijverbod, meer onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en een betere categorisering van de boetes.

Tot slot is er besluiteloosheid rond de NMBS. In een resolutie van 11 mei 2000 werd gevraagd dat de audits en controles van het Rekenhof op de NMBS aan het Parlement zouden worden bezorgd. Wanneer zal dat gebeuren? Wat wil de minister wijzigen aan de wet van 1991 op de autonome

sans cesse reportés. J'illustrerai mes propos par trois exemples.

On nous annonce un plan de mobilité national dont le projet sera achevé d'ici à la mi-2001 et qui sera ensuite soumis à une vaste consultation. En un mot: en 2001, aucune initiative concrète ne sera prise et, en 2002, nous serons à un an de la prochaine échéance électorale. Dans de telles circonstances, quel ministre oserait encore faire des choix fondamentaux ?

Dans l'intervalle, le plan de sécurité routière date déjà d'il y a six mois ! Quels sont les résultats de la concertation organisée à ce propos ? A quelles conclusions a abouti le groupe de travail chargé de préparer le permis à points et la liaison des amendes aux revenus des contrevenants?

Je ne trouve guère que quelques mesures concrètes dans le budget 2001. Il s'agit plutôt d'un recueil d'idées isolées qui ne font l'objet d'aucun calendrier et pour lesquelles il n'est pas prévu de moyens. Il s'agit de la énième preuve qu'il n'est plus possible de mener une politique des communications digne de ce nom au niveau fédéral. Les francophones s'opposent à toute mesure radicale ou répressive. Les contrôles de vitesse ou d'alcoolémie sont plus fréquentes en Flandre et presque toutes les zones 30 se situent dans cette partie du pays. En outre, les francophones sont réticents quant à l'installation des caméras automatiques, etc. La ministre ne tient absolument aucun compte de ces différences locales. *(Interruptions de la ministre Isabelle Durant)*

Entre-temps, le nombre de tués sur la route augmente dans une proportion inquiétante puisqu'on dénombre près de 1400 décès par an.

En Belgique, le nombre de tués sur la route est de 14, 7 par 100.000 habitants, ce qui est un très mauvais score si on le compare à celui des Pays-Bas, où il est de 6,8, et à la moyenne européenne qui est de 11,3. Le cas du rétroviseur qui permet de résoudre le problème de l'angle mort illustre à merveille l'absence d'une véritable politique. Si ce rétroviseur – qui n'est par ailleurs guère coûteux – était rendu obligatoire, le nombre de morts de la route régresserait fortement. Il est grand temps que le gouvernement se mette au travail et prenne des mesures concrètes dans le domaine de la mobilité. Je pense notamment à l'instauration de peines de substitution, à un recours plus fréquent à l'interdiction de conduire, au retrait immédiat du permis et à une meilleure catégorisation des amendes.

En fin de compte, nous nous heurtons à l'indécision

overheidsbedrijven? Wat zijn hier de knelpunten? Hoe wil zij het investeringsplan voor de volgende tien jaar en het derde beheerscontract onmiddellijk realiseren, indien zij tegelijkertijd het directiecomité en de raad van bestuur wil vervangen? Inzake het tweede beheerscontract zijn vrijwel voor alle opdrachten de termijnen verstreken, doch zonder resultaat. Hoe ver staat het daarmee? De minister wil een afspiegeling van de regeringssamenstelling in de beheersstructuren van de NMBS, maar haar enige zorg zou moeten zijn: een bekwame top die in staat is de concurrentiepositie van het spoor te verbeteren. Wij begrijpen niet dat zij vasthoudt aan de eenheid van de NMBS, terwijl men op Europees niveau meent dat het reizigers- en goederenvervoer beter apart wordt geëxploiteerd, dat ABX een zelfstandige maatschappij moet worden en dat de regionalisering van de NMBS nodig is om regionale spoorlijnen te creëren.

de la SNCB. Une résolution datée du 11 mai 2000 demandait que les audits et les contrôles auxquels la Cour des comptes soumet la SNCB soient transmis au Parlement. Quand sera-ce fait? Quelles modifications la ministre souhaite-t-elle apporter à la loi de 1991 relative aux entreprises publiques autonomes? Où se situent les difficultés? Comment le plan d'investissement pour les dix prochaines années et le troisième contrat de gestion pourraient-ils être concrétisés immédiatement, alors que la ministre souhaite procéder en même temps au remplacement du comité de direction et du conseil d'administration? En ce qui concerne le deuxième contrat de gestion, les délais de presque tous les marchés sont échus, sans résultats toutefois. Qu'advient-il de ce contrat? La ministre estime que la structure de gestion de la SNCB doit refléter la composition du gouvernement. Cependant, Mme Durant devrait se préoccuper de doter la SNCB d'une direction compétente, capable de rendre le rail plus compétitif. Nous comprenons que la ministre reste attachée à l'unicité de la SNCB, même si une scission est préconisée au niveau européen entre le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises pour ce qui est de l'exploitation, de la transformation d'ABX en une société indépendante et de la régionalisation de la SNCB, jugée nécessaire pour l'aménagement de liaisons ferroviaires régionales.

01.28 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik wil het vooreerst over de NMBS hebben. De minister wil de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven wijzigen. Ze heeft daar goede argumenten voor. Ik begrijp niet dat de oppositie zich tegen een politiek samengestelde raad van bestuur verzet. Dat is schijnheilig, want de politisering is nooit zo groot geweest als tijdens het CVP-PSC-bewind.

01.28 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je souhaiterais, tout d'abord, aborder la question de la SNCB. La ministre a l'intention de modifier la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes. Elle se fonde pour cela sur de bons arguments. Je ne comprends pas que l'opposition rejette l'idée d'une composition politique du conseil d'administration. L'opposition fait preuve d'hypocrisie car la politisation n'a jamais été aussi forte que sous les gouvernements CVP-PSC.

01.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Wat vindt u van het feit dat de vakbonden in de raad van bestuur worden opgenomen?

01.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Que pensez-vous de la présence des syndicats au conseil d'administration?

01.30 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Daarover kan worden gepraat.

01.30 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): C'est un sujet qui mérite d'être discuté.

01.31 Hugo Coveliers (VLD): Is het wel gezond dat vakbonden in de beheersstructuur worden opgenomen?

01.31 Hugo Coveliers (VLD): Est-il sein d'intégrer les syndicats dans les organes de direction?

01.32 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Vakbonden zijn heel belangrijk in elk bedrijf. Over vormen van medebeheer kan worden gepraat. Ik ben zelf vakbondsmilitant geweest en heb ter zake geen exclusieven.

01.32 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les syndicats jouent un rôle très important au sein de chaque entreprise. Il est possible de discuter de formes de cogestion. J'ai moi-même été militant syndical et je n'exclus aucune possibilité en cette matière.

De raad van bestuur moet een weerspiegeling zijn van de diverse aandeelhouders. De directie daarentegen heeft een zuiver uitvoerende rol. We mogen beide organen niet met mekaar vermengen.

Het investeringsplan moet een onderdeel zijn van het NMBS-beheerscontract. Men moet de zaken niet op zijn kop zetten.

De investeringen voor het GEN lopen op tot 84,5 miljard over de volgende drie jaren. Dat is een serieuze inspanning, die absoluut op haar plaats is. Bovendien zijn er terecht engagementen voor de toekomst; dat is normaal voor een tienjarenplan. Of gaat de volgende regering de opties opnieuw terugschroeven? Met de CVP op kop?

01.33 Jos Ansoms (CVP): Wij beslisten in 1992 om de jaarlijkse investeringen op te trekken van 10 tot 15 miljard, in 1996 gingen we van 15 naar 25 miljard, maar u biedt de volgende regeringen tot 2010, terwijl u nu nauwelijks zelf extra investeert, amper 6 miljard.

01.34 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Wij gaan verder op het gebaande spoor.

01.35 Jos Ansoms (CVP): Als men de vooropgestelde doelstellingen in 2010 wil bereiken, moet men nu al investeren en dat niet aan de volgende regeringen overlaten.

01.36 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Wij investeren geleidelijk aan meer dan vroeger was vooropgesteld en ik geloof erin dat wij onze doelstellingen zullen realiseren.

Rond de luchthaven van Zaventem werd op 11 februari 2000 een globaal akkoord over de geluidsreductie met 30 procent afgesloten. Er wordt daartoe een onteigenings- en isolatiefonds opgericht en de controle op de luchtvaartsector zal toenemen. Wij wachten hieromtrent op de resultaten van de gevraagde externe studie. De verbeterde toegang van de luchthaven en de invoering van een informatiebureau voor de omwonenden van Zaventem zijn uitstekende initiatieven.

Mijn derde thema is dat van de verkeersveiligheid. Het blijft een bizar fenomeen: er vallen in ons land veel meer verkeersslachtoffers dan bijvoorbeeld drugdoden. Toch blijft er ter zake veel

Le conseil d'administration doit être le reflet de la diversité de l'actionnariat. En revanche, le rôle de la direction est purement exécutif. Ces deux organes doivent être clairement dissociés.

Le plan d'investissement doit constituer un volet du contrat de gestion de la SNCB. Il ne faut pas inverser l'ordre logique des choses.

Les investissements relatifs au RER s'élèvent à 84,5 milliards, répartis sur les trois prochaines années. Voilà qui constitue un effort important dont nul ne contestera la nécessité. Par ailleurs, des engagements ont été, à juste titre, pris pour l'avenir. Quoi de plus normal dans le cadre d'un plan décennal ? A moins que le prochain gouvernement - le CVP en tête - ne fasse à nouveau machine arrière !

01.33 Jos Ansoms (CVP): En 1992, nous avons décidé de porter les investissements annuels de 10 à 15 milliards. En 1996, nous sommes passés de 15 à 25 milliards. Vous, en revanche, vous engagez les prochains gouvernements jusqu'en 2010, alors que vous n'investissez que peu de moyens supplémentaires, 6 milliards à peine.

01.34 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nous poursuivons sur la voie qui a été tracée.

01.35 Jos Ansoms (CVP): Si l'on veut atteindre les objectifs fixés pour 2010, il faut réaliser maintenant les investissements nécessaires et ne pas laisser aux gouvernements suivants le soin de le faire

01.36 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nous investissons progressivement davantage que ce qui avait été prévu précédemment. Soyez assuré que nous réaliserons nos objectifs.

Le 11 février 2000, un accord global a été conclu au sujet d'une réduction de 30% des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem. Un fonds destiné à assurer les expropriations et les travaux d'isolation a été créé à cet effet et le contrôle de la navigation aérienne sera renforcé. A ce propos, nous attendons les résultats de l'étude externe qui a été demandée. L'amélioration de l'accès à l'aéroport et l'ouverture d'un bureau d'information à l'attention des riverains de Zaventem constituent d'excellentes initiatives.

Le troisième thème que j'aborderai concerne la sécurité routière. Un phénomène étrange subsiste. Ainsi, dans notre pays, un nombre beaucoup plus élevés de personnes perdent la vie dans des

onverschilligheid bestaan, ook bij parketmagistraten en politiemensen. Er blijven nog altijd heel wat taboes, alsof een kordaat en streng verkeersbeleid iets ontoelaatbaars is. Nochtans zijn strenge afdwingbare regels de beste preventie.

Ik vind dat de schuldvraag bij ongevallen dringend moet worden herzien. De gevolgen van het ongeluk moeten mee in aanmerking worden genomen.

01.37 Frieda Brepoels (VU&ID): Hoe interpreteert de heer Vanoost de enorme discrepantie met Nederland op het vlak van verkeersslachtoffers?

01.38 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Bij onze noorderburen werkt de overheid met een lange termijnvisie, die al jaren wordt verfijnd. Het plan-Mulder dateert van 1983 en werd gedurende een decennium voorbereid.

01.39 Hugo Coveliers (VLD): Zo'n lik-op-stukbeleid kan inderdaad vruchten afwerpen. Maar men kan moeilijk de strafmaat laten afhangen van de gevolgen die een overtreding toevallig heeft.

01.40 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): U kunt er toch niet buiten dat sommige kleine overtredingen grote onvoorziene gevolgen hebben. Die verantwoordelijkheidskwestie moet worden uitgeklaard, al heb ik niet meteen een pasklare oplossing in petto.

01.41 Hugo Coveliers (VLD): Ik begrijp uw redenering, maar u zet de deur open voor gevaarlijke excessen. De burgerlijke aansprakelijkheid is bedacht om dit soort zaken op te vangen.

01.42 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Repressieve maatregelen kunnen dergelijke overtredingen zeker doen afnemen.

01.43 Jos Ansoms (CVP): Over al deze ideeën liggen wetsvoorstellen klaar die onmiddellijk kunnen worden behandeld.

01.44 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ook wij verwachten dat er snel wetgevend werk komt. Wetgeving alleen is echter onvoldoende. De mentaliteit van de mensen moet worden gewijzigd: auto en trein moeten als louter vervoersmiddel

accidents de la route qu'à la suite de surdoses de drogues, par exemple.. Mais l'indifférence persiste, également parmi les magistrats du parquet et du personnel de police. De nombreux tabous subsistent, comme s'il était inacceptable de mener une politique ferme et sévère en matière de sécurité routière. Or, la prévention la plus efficace consiste à appliquer des règles dissuasives.

J'estime que la question relative à la culpabilité doit faire l'objet d'une réforme urgente. Il faut prendre en considération les conséquences d'un accident.

01.37 Frieda Brepoels (VU&ID): Comment M. Vanoost interprète-t-il l'importante différence qui existe entre notre pays et les Pays-Bas concernant le nombre de victimes de la route ?

01.38 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Chez nos voisins du nord, le gouvernement travaille sur la base d'une conception à long terme qui est affinée d'année en année. Le plan Mulder date de 1983 et a été élaboré tout au long d'une décennie.

01.39 Hugo Coveliers (VLD): Une politique de répression immédiate de ce type peut, en effet, porter ses fruits mais il est quand même difficile de fixer la peine en fonction des conséquences entraînées fortuitement par un accident.

01.40 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Il n'empêche que des infractions mineures peuvent entraîner des conséquences imprévues. La question de la responsabilité doit être clarifiée au plus vite, même si je n'ai pas de solution toute prête.

01.41 Hugo Coveliers (VLD): Je comprends votre raisonnement mais vous ouvrez la porte à de dangereux excès. La responsabilité civile joue dans ce genre d'affaires.

01.42 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Des mesures répressives sont certainement de nature à faire baisser le nombre de ces infractions.

01.43 Jos Ansoms (CVP): Toutes ces idées ont été traduites dans des propositions de loi qui pourraient être traitées immédiatement.

01.44 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nous aussi, nous souhaitons qu'on légifère sans tarder. Toutefois, il ne suffit pas d'élaborer une législation. Il faut un changement de mentalité. Les gens doivent désormais considérer la voiture et le train

worden beschouwd. De auto houdt ook zekere risico's in, waarvan men zich nu te weinig bewust is. Inzake verkeersveiligheid is in België nog een lange weg af te leggen. De provinciegouverneur van Vlaams-Brabant de heer De Witte publiceerde onlangs een interessant boek: *"Het verkeer, die moordende minnaar"*.

comme de simples moyens de transport. L'usage de la voiture comporte lui aussi certains risques dont on est trop peu conscient aujourd'hui. En matière de sécurité routière, il reste beaucoup de progrès à faire en Belgique. Le gouverneur de la province de Brabant flamand, M. De Witte, a publié récemment un ouvrage intéressant : « Het verkeer, die moordende minnaar » (Le trafic, cet amant meurtrier).

01.45 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Ik wil het even hebben over de UMTS-licenties en de discussie over de normen. Het probleem is dat normen bij uitstek een conservatief effect hebben: eens vastgelegd zorgen ze voor een situatie waarbij elke evolutie wordt afgeremd. Normen zijn aan de andere kant van essentieel belang bij de *high tech*-apparatuur die ons omringt.

01.45 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Je voudrais évoquer la question des licences UMTS et les normes prises en considération. Ces normes ont? par définition un effet conservateur: une fois établies, elles induisent une situation qui freine toute évolution. Par ailleurs, ces normes revêtent une importance essentielle, eu égard à tous les appareillages de haute technicité qui nous entourent.

De vorige regering heeft inzake de UMTS-licenties de kat te lang uit de boom gekeken, zodat we nu niet op de eerste rij staan. De markt zelf geeft een verwarrende indruk, er bestaat nogal wat onvrede bij de operatoren. Men klaagt dat er een probleem is van beschikbare ruimte.

En ce qui concerne les licences UMTS, le gouvernement précédent est resté trop longtemps dans l'expectative, à telle enseigne que nous ne figurons actuellement pas en première ligne. Le marché même donne l'impression d'une grande confusion et la grogne s'est emparée des opérateurs qui déplorent le manque d'espace disponible.

01.46 Minister Rik Daems (*Nederlands*): Klagen doen de operatoren altijd, maar ik stel vast dat ze enorme resultaten boeken. Een licentie waarvoor ze 8 miljard neertelden is thans 50 miljard waard. Voor die prijs wil ik ook klagen.

01.46 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*): Les opérateurs se plaignent toujours, mais je constate qu'ils enregistrent des résultats formidables. Une licence qu'ils ont acquise pour 8 milliards en vaut aujourd'hui 50. Moi aussi, quand je vois ça, je pourrais me plaindre.

01.47 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): De concurrentie is keihard, ook inzake de plaatsing van masten. Dat neemt niet weg dat het rendabele zaken kunnen zijn.

01.47 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): La concurrence est très âpre, y compris dans le domaine de l'installation des antennes. Il n'empêche que ces entreprises peuvent être rentables.

01.48 Minister Rik Daems (*Nederlands*): Via de *site sharing* is het probleem van de antennes opgelost. Het laat nieuwkomers toe voor een beperkte kostprijs een site te delen. De grootste kost ligt bij de oorspronkelijke plaats van de antenne. Door de *roaming* kan een nieuwkomer bovendien met 20 procent oppervlaktedekking voor de GSM van de derde generatie zeven jaar lang nationale *roaming* aanbieden en dat voor de GSM van de tweede generatie zelfs over heel het land. Wij staan achter die *site sharing* en *roaming* omdat er toch plaats genoeg is voor iedereen en omdat meer concurrentie leidt tot betere prijzen en kwaliteit voor de consument.

01.48 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*): Le système du "site sharing" (partage du site) a permis de résoudre le problème des antennes. Il permet aux nouveaux venus de partager un site pour un coût modique. C'est celui qui place l'antenne en premier lieu qui doit supporter la plus grosse partie du coût. Et, grâce au système du « roaming », un nouveau venu peut en outre offrir un « roaming » national pendant sept ans pour les GSM de la troisième génération, et cela en couvrant 20 % de la superficie. Pour les GSM de la seconde génération, la couverture peut même s'étendre à l'ensemble du pays. Nous défendons ce « site sharing » et ce « roaming » parce qu'ils offrent de la place à tout le monde et parce qu'une plus grande concurrence débouche, pour les consommateurs,

Of dit alles ook een succesvolle veiling van de licenties met zich mee brengt, is daarom nog niet zeker. Ik heb zelf altijd de raming van de opbrengst vrij bescheiden gehouden: tussen de 40 en 60 miljard frank. Een tijdje geleden vond men dit veel te weinig, nu vindt men mij veel te optimistisch. Ik heb mijn mening ter zake nooit veranderd.

Normen hebben inderdaad een conservatief effect, zoals de heer Vanhoutte aangeeft. Maar in het dossier dat we nu bespreken, zijn de normen echt cruciaal, ook in Europees verband. Onze normen qua voltage zijn bij de allerstrengste van Europa, samen met Zwitserland! Als je tegen een ongeruste Belg kunt zeggen dat 42 volt veilig is, dat onze norm strenger is en dat de meting maar 0,01 aangeeft, is hij meteen gerustgesteld.

01.49 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Het internetproject van de overheid moet volwaardig worden uitgevoerd, ook als dat geld kost en als de mobilofonieveiling tegenvalt. Ik bedoel dat men voor interactiviteit moet kiezen.

01.50 Minister Rik Daems (Nederlands): De financiering van het *e-government*project hangt niet af van de UMTS-opbrengsten. We hebben sowieso 1 miljard frank klaar. Interactiviteit behoort dus zeker tot de mogelijkheden. Bij een tegenvallend resultaat van de UMTS-veiling zullen we binnen de regering opnieuw moeten praten.

01.51 Jos Ansoms (CVP): Dat is een belangrijke verklaring, want vorige week zei minister Durant dat zo'n tegenvaller de NMBS-investeringen niet negatief zou beïnvloeden.

01.52 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er is een precies engagement van de regering: het geld komt onder meer van de UMTS-licenties, maar niet alleen daarvan.

01.53 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Ik hoop dat de domeinnaam *Daems.be* vorige week niet in Nederlandse handen gevallen is. (*Glimlachjes*)

01.54 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik bezit

sur une baisse des prix et sur une amélioration de la qualité des services.

Pour autant, il n'est pas certain que tous ces éléments feront de la vente aux enchères des licences un succès. Personnellement, je m'en suis toujours tenu à une hypothèse basse s'agissant des recettes de cette vente : entre 40 et 60 milliards de francs. Il y a quelque temps, d'aucuns estimaient que c'était beaucoup trop peu. Aujourd'hui, on me reproche un optimisme excessif. Je n'ai jamais changé d'avis en cette matière.

Les normes produisent effectivement un effet conservateur, comme le souligne M. Vanhoutte. Mais dans le dossier que nous examinons aujourd'hui, les normes sont vraiment cruciales, également à l'échelon européen. En termes de voltage, nos normes comptent parmi les plus strictes d'Europe et sont en cela comparables aux normes suisses ! Dites à un citoyen belge, préoccupé par cette problématique, que 42 volts représentent un niveau absolument sûr, que la norme en vigueur en Belgique est encore plus stricte et que les mesures effectuées n'indiquent que 0,01, il sera tout de suite réconforté.

01.49 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Même si la vente aux enchères des licences de mobilophonie ne génère pas les recettes escomptées, le projet internet voulu par les pouvoirs publics doit être entièrement réalisé, s'il en coûte de l'argent.

01.50 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Le projet de *e-government* ne sera pas financé par les recettes de la vente des licences UMTS. Puisque nous avons déjà réservé un milliard pour ce projet, il sera possible d'assurer l'interactivité. Si la vente aux enchères des licences UMTS se solde par un échec, le gouvernement devra reconsidérer le projet.

01.51 Jos Ansoms (CVP): C'est une déclaration importante car, la semaine dernière, la ministre Durant a affirmé qu'un tel contretemps n'aurait pas d'effet négatif sur les investissements de la SNCB.

01.52 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Le gouvernement a pris un engagement précis: les fonds proviendront, entre autres, des licences UMTS mais pas uniquement.

01.53 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): J'espère que le nom du domaine *Daems.be* n'est pas tombé aux mains des Néerlandais. (*Sourires*)

01.54 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Je le

deze al meer dan vier jaar.

01.55 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik ben blij te horen hoeveel men van de groenen verwachtte. Dat is een stimulans. Alleen al de eerste maanden van 2000 steeg het reizigersaantal bij de NMBS met 4 procent zonder speciale maatregelen. Vijftig procent op 10 jaar moet dus kunnen.

01.56 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Doet men iets inzake het dat stijgend reizigersaantal? Men heeft overvolle treinen en laat de mensen rechtstaan.

01.57 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Er is een capaciteitsprobleem, vooral gedurende de spitsuren. Daarom kan men voorlopig niet tegen een preferentieel tarief reizen tijdens de spits. Dat moet beteren, onder andere door het inzetten van dubbeldektreinen.

De heer Ansoms heeft het over de investeringen in deze legislatuur. Zo kunnen we ook nagaan hoeveel per dag wordt geïnvesteerd, of per uur! De NMBS vraagt 574 miljard voor het investeringsplan en krijgt er 551, dat is een verschil van 23 miljard. Het gaat er niet om wie de grootste inspanning deed.

De middelen zullen progressief worden ingezet, volgens een bepaald tijdschema. Inzake de UMTS-licenties hebben we al geantwoord.

Particuliere investeerders in het GEN zijn inderdaad moeilijk te vinden, gezien het exploitatiedeficit. Voor bepaalde terreinen, zoals rollend materieel of stations is een partnerschap echter wel mogelijk.

De onderhandelingen met Nederland over de IJzeren Rijn zijn niet zo gemakkelijk. Het *memorandum of understanding* van maart 2000 geldt nog steeds. We wachten op het MER, dat in maart 2001 klaar zal zijn.

Ik dacht dat de discussie ging over de begroting, maar ik heb veel gehoord over het standpunt van de groenen over de HST. De HST moet er komen zonder het binnenlands verkeer te benadelen. De NMBS kan betalen in cash, dat heeft geen gevolgen voor het binnenlands treinverkeer.

détiens depuis plus de quatre ans.

01.55 **Isabelle Durant**, ministre: Je me félicite d'apprendre que l'on attendait beaucoup des verts. C'est stimulant. Rien qu'au cours des premiers mois de l'an 2000, le nombre de voyageurs de la SNCB a augmenté de 4%, sans qu'on ait pris des mesures particulières. Il doit, dès lors, être possible d'obtenir une augmentation de 50% en dix ans.

01.56 **Frieda Brepoels** (VU&ID): On ne prend aucune mesure pour faire face au nombre croissant de voyageurs. Les trains sont bondés et les passagers doivent rester debout.

01.57 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Nous sommes aux prises avec un problème de capacité, en particulier pendant les heures de pointe. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons accorder, pour l'instant, de tarif préférentiel pendant les heures de pointe. Il faut améliorer cette situation, notamment en mettant en service des trains à étage.

M. Ansoms parle des investissements réalisés au cours de cette législature. Dans le même ordre d'idées, nous pourrions également vérifier les montants investis par jour, voire par heure. La SNCB réclamait 574 milliards pour son plan d'investissement et n'en obtient que 451, soit 23 milliards de moins. Il ne s'agit pas de déterminer qui a consenti le plus gros effort.

Les moyens seront affectés progressivement, en respectant un certain calendrier.

Nous avons déjà répondu aux questions relatives aux licences UMTS. En raison du déficit d'exploitation, les particuliers disposés à investir dans le RER sont rares. Pour certains aspects, comme le matériel roulant ou les gares, des partenariats sont néanmoins possibles.

Les négociations belgo-néerlandaises relatives au Rhin de Fer sont parfois ardues. Le *Memorandum of understanding* de mars 2000 est toujours d'application. Nous attendons l'étude d'incidence sur l'environnement, qui doit être prête pour mars 2001.

Alors que je pensais que nous étions en train d'examiner le budget, j'ai beaucoup entendu parler de l'attitude des verts à l'égard du TGV. Celui-ci doit trouver sa place dans notre paysage ferroviaire sans léser le trafic intérieur. Ce dernier n'est en rien affecté par le fait que la SNCB puisse payer au comptant.

Zes frank per kilometer belastingaftrek voor het woon-werkverkeer is een beperkte maatregel, maar wie een combinatie maakt tussen twee modi kan hier wel voordeel uit halen. Dit is een belangrijke beslissing, die ook een signaal moet geven. De aftrek voor de auto wordt niet meer verhoogd, maar wel uitgebreid tot alle modi.

Veel bedrijven hebben een bedrijfsvervoerplan. De regering wil samenwerken met de bedrijven en de vakbonden om te zoeken naar de beste projecten. Ik wil alle initiatieven in de bedrijven steunen, maar het heeft geen zin om één maatregel op te leggen voor alle ondernemingen, die immers erg verschillend zijn. Een fiscale steun voor bedrijven die een plan maken kan een goede maatregel zijn. De gegevens worden opgenomen in een databank die voor iedereen toegankelijk is.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Brepoels, die meent dat er geen trendbreuk is inzake mobiliteit. Mobiliteit is een verdeelde bevoegdheid. Europees en federaal overleg en overleg met de gewesten is nodig.

Ik heb nooit gezegd dat het plan van juli 2000 inzake verkeersveiligheid een detailplan was. Wel ging het, voor het eerst, om een globaal plan met zowel preventie, controle als bestraffing. Het plan omvatte de krachtlijnen en doelstellingen. Met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken wordt over de nadere regels onderhandeld. Met de bevoegde organisaties wordt nagegaan welke maatregelen prioritair zijn. Ik meen dat zowel de Waalse als Vlaamse overheid hun verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid moeten opnemen.

Ik overleg op dit ogenblik met de sector in verband met het probleem van de dode hoek. Ik zal daarnaast aandacht hebben voor Europese initiatieven op dit vlak.

De tekst van de privé-audit over de NMBS is beschikbaar voor de leden van de commissie.

Het bijvoegsel bij het beheerscontract kan ik toelichten in de commissie. Het is de basis van het derde beheerscontract.

La déduction fiscale de 6 francs au kilomètre pour le trajet entre le domicile et le lieu de travail n'est pas spectaculaire mais la combinaison entre deux modes de transport peut se révéler profitable. Le gouvernement a pris là une décision importante qui, en outre, présente une valeur symbolique. Les possibilités de déduction des frais de voiture ne sont pas augmentées mais élargies à l'ensemble des modes de transport.

De nombreuses entreprises ont élaboré un plan de transport. Le gouvernement entend coopérer avec ces dernières et avec les syndicats afin d'optimiser la qualité des projets. Je suis disposée à soutenir toutes les initiatives prises à ce propos au sein des entreprises mais leur diversité rendrait toute mesure linéaire inapplicable. L'octroi d'une aide fiscale aux entreprises élaborant un plan de transport me semble être une bonne mesure. Les données relatives à cette matière sont conservées dans une banque de données accessible à tous.

J'en arrive aux questions posées par Mme Brepoels, qui estime qu'il n'y a pas eu de changement de cap en matière de mobilité. Ce domaine ressortit à la compétence de différents organes. Il est nécessaire d'organiser une concertation aux niveaux européen, fédéral et régional.

Je n'ai jamais dit que le plan du mois de juillet 2001 concernant la sécurité routière était détaillé. Il s'agissait principalement d'un plan global comprenant différents volets axés sur la prévention, le contrôle et la pénalisation. Ce plan traçait les lignes directrices et décrivait les objectifs. Je dois encore mener des négociations avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur au sujet de règles plus précises. En collaboration avec les organisations compétentes, nous déterminons les mesures prioritaires. A mon estime, les aurotités wallonnes et flamandes doivent prendre leurs responsabilités en matière de sécurité routière.

Je suis actuellement en concertation avec le secteur du transport routier pour examiner le problème de l'angle mort. En outre, je serai attentive aux initiatives prises au niveau européen à ce sujet.

Le texte de l'audit privé sur la SNCB sera fourni aux membres de la commission.

Quant à l'avenant au contrat de gestion, je pourrai vous fournir des précisions en commission. C'est la base du troisième contrat de gestion.

Ik ben geen voorstander van de regionalisering van de NMBS. Overleg is wel belangrijk. Een juridische uniciteit wil niet zeggen dat er niet meer steun kan gaan naar goederen.

De vergadering is gesloten.

De vergadering wordt gesloten om 23.22 uur.

Je ne suis pas partisane de la régionalisation de la SNCB. Cela dit, il est important de se concerter. L'unicité juridique n'empêche pas l'octroi d'une aide plus importante pour le transport des marchandises.

La séance est levée.

La séance est levée à 23.22 heures.