



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
AVEC  
**COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT**  
**DES INTERVENTIONS**

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
**VERTAALD BEKNOPT VERSLAG**  
**VAN DE TOESPRAKEN**

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

**mercredi**

**woensdag**

**22-12-2004**

**22-12-2004**

**Soir**

**Avond**

|                      |                                                                                                                                  |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>cdH</i>           | <i>centre démocrate Humaniste</i>                                                                                                |
| <i>CD&amp;V</i>      | <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>                                                                                           |
| <i>ECOLO</i>         | <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>                                                           |
| <i>FN</i>            | <i>Front National</i>                                                                                                            |
| <i>MR</i>            | <i>Mouvement réformateur</i>                                                                                                     |
| <i>N-VA</i>          | <i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>                                                                                                   |
| <i>PS</i>            | <i>Parti socialiste</i>                                                                                                          |
| <i>sp.a-spirit</i>   | <i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i> |
| <i>Vlaams Belang</i> | <i>Vlaams Belang</i>                                                                                                             |
| <i>VLD</i>           | <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>                                                                                           |

| <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> |                                                                                                                                                                        | <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> |                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>DOC 51 0000/000</i>                                      | <i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>                                                                           | <i>DOC 51 0000/000</i>                                   | <i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>                                                              |
| <i>QRVA</i>                                                 | <i>Questions et Réponses écrites</i>                                                                                                                                   | <i>QRVA</i>                                              | <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>                                                                                                        |
| <i>CRIV</i>                                                 | <i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>                                                                                                  | <i>CRIV</i>                                              | <i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>                                                                                 |
| <i>CRABV</i>                                                | <i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>                                                                                                                      | <i>CRABV</i>                                             | <i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>                                                                                                             |
| <i>CRIV</i>                                                 | <i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> | <i>CRIV</i>                                              | <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> |
|                                                             | <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>                                                                                                              |                                                          | <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>                                                                                                |
| <i>PLEN</i>                                                 | <i>séance plénière</i>                                                                                                                                                 | <i>PLEN</i>                                              | <i>plenum</i>                                                                                                                                    |
| <i>COM</i>                                                  | <i>réunion de commission</i>                                                                                                                                           | <i>COM</i>                                               | <i>commissievergadering</i>                                                                                                                      |

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

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                                                       |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Excusés                                                                                                                                                                                                                               | 1 |
| Agenda                                                                                                                                                                                                                                | 1 |
| <i>Orateurs: Frieda Van Themsche, Pieter De Crem, président du groupe CD&amp;V, Gerolf Annemans, président du groupe Vlaams Belang, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i> |   |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| BUDGETS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 8 |
| Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2005 (1370/1-3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 8 |
| - Projet de budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 2005 (1371/1-43)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 8 |
| - Budgets des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 2005. Exposé général (1369/1)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 8 |
| - Projet de loi contenant le troisième ajustement du budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 2004 (1488/1-3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 8 |
| <i>Reprise de la discussion générale</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 8 |
| <i>Orateurs: Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Pieter De Crem, président du groupe CD&amp;V, Philippe De Coene, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Damien Yzerbyt, Jan Mortelmans, Annick Saudoyer, Valérie De Bue, Ludo Van Campenhout, Marie Nagy, Luc Sevenhans, Camille Dieu, Frieda Van Themsche, Marc Verwilghen, ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, Simonne Creyf, Véronique Ghenne, Sabine Laruelle, ministre des Classes moyennes et de l'Agriculture</i> |   |

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Berichten van verhindering                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1 |
| Agenda                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1 |
| <i>Sprekers: Frieda Van Themsche, Pieter De Crem, voorzitter van de CD&amp;V-fractie, Gerolf Annemans, voorzitter van de Vlaams Belang-fractie, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |   |
| BEGROTINGEN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 8 |
| Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1370/1-3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 8 |
| - Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1371/1-43)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 8 |
| - Begrotingen van ontvangsten en uitgaven voor het begrotingsjaar 2005. Algemene toelichting (1369/1)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 8 |
| - Wetsontwerp houdende derde aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2004 (1488/1-3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 8 |
| <i>Hervatting van de algemene bespreking</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 8 |
| <i>Sprekers: Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Pieter De Crem, voorzitter van de CD&amp;V-fractie, Philippe De Coene, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Damien Yzerbyt, Jan Mortelmans, Annick Saudoyer, Valérie De Bue, Ludo Van Campenhout, Marie Nagy, Luc Sevenhans, Camille Dieu, Frieda Van Themsche, Marc Verwilghen, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, Simonne Creyf, Véronique Ghenne, Sabine Laruelle, minister van Middenstand en Landbouw</i> |   |



**SEANCE PLENIERE****PLENUMVERGADERING**

du

van

MERCREDI 22 DECEMBRE 2004

WOENSDAG 22 DECEMBER 2004

Soir

Avond

La séance est ouverte à 22.08 heures par M. Herman De Croo, président.  
De vergadering wordt geopend om 22.08 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

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

Le **président**: La séance est ouverte.  
De vergadering is geopend.

**Excusés****Berichten van verhindering**

Patrick De Groote, Alain Mathot, pour raisons de santé / wegens ziekte.

**01 Agenda****01 Agenda**

Collega's, ik stel u voor de agenda als volgt af te werken. Nous aurons tout d'abord le débat sur le volet "Infrastructure" in aanwezigheid van minister Van de Lanotte en straks waarschijnlijk minister Landuyt.

Ik geef de lijst van de ingeschreven sprekers: de heer Deseyn, M. Yzerbyt, de heer Mortelmans, Mme Saudoyer, Mme De Bue, Mme Nagy, de heer Van Campenhout, de heer Sevenhans, Mme Dieu en mevrouw Van Themsche.

**01.01 Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Ben ik weer de laatste?

De **voorzitter**: Mevrouw, u bent het jongste parlamentslid in dienstjaren en ik houd daar rekening mee. Ik behandel de dames zoals de heren, dus kan ook een dame als laatste spreker op de lijst staan.

Ensuite, nous aurons la réplique du ministre. Puis, nous passerons au volet Economie. Je ne sais pas si des collègues viennent rejoindre M. Verwilghen. Les orateurs inscrits sont mevrouw Creyf, Mme Ghenne en de heer Depoortere.

Bent u het daarmee eens? Morgen bespreken wij de sector Financiën.

Mijnheer De Crem, ik heb even nagedacht. Ik denk dat wij Buitenlandse Zaken en Defensie morgen na elkaar moeten bespreken. Binnenlandse Zaken zal dan rond 16 uur of 17 uur komen, dat duurt niet zo lang. Ik heb weinig ingeschrevenen. Eerst begin ik met Defensie, dan Buitenlandse Zaken, Financiën en Binnenlandse Zaken. Het moet rond 16 uur of 17 uur kunnen als de vragen kort zijn.

**01.02 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat was niet het akkoord. Het akkoord was - en u hebt nadien een voorstel gedaan omdat de minister van Defensie het grondgebied moet verlaten om 18

**01.02 Pieter De Crem** (CD&V): Le ministre de la Défense doit partir demain à 18 heures. C'est

uur - dat dit luik eerst zou komen, na de mondelinge vragen. Wij zullen ons een gevoelige beperking opleggen wat de lengte van de mondelinge vragen betreft. U begint morgen om 14 uur. De vragen zouden om 15 uur gedaan moeten zijn. Dan komt het deel Landsverdediging en dan het deel Binnenlandse Zaken. Dat wil ik ook zo behouden.

De **voorzitter**: Volgens de brief van de eerste minister ontmoet hij eerst de heer Brahimi 's namiddags en dan komt hij aanstonds naar hier. Hij heeft tegen mij gezegd: in de loop van de namiddag.

**01.03 Pieter De Crem** (CD&V): Maar wij hebben de eerste minister al niet gezien bij de aanvang van de begrotingsbesprekingen. Dat is trouwens onuitgegeven. Als de eerste minister ook niet bij het einde van de besprekingen is...

De **voorzitter**: Het is beloofd. Het zal gebeuren.

**01.04 Pieter De Crem** (CD&V): Ik ga niet akkoord.

De **voorzitter**: Zeg dat dan morgen bij het begin van de vergadering.

**01.05 Pieter De Crem** (CD&V): Maar er is geen akkoord. Ik zeg u dat heel duidelijk.

De **voorzitter**: Wat is dan uw voorstel?

**01.06 Pieter De Crem** (CD&V): Mijn voorstel is dat wat overeengekomen is wordt aangehouden, namelijk...

De **voorzitter**: Het zal iets in die omgeving zijn, mijnheer De Crem.

**01.07 Pieter De Crem** (CD&V): Ja maar, de omgeving die wij afbakenen is de volgende. De minister van Landsverdediging komt onmiddellijk na het vragenuurtje en dan beginnen wij met het deel Binnenlandse Zaken. Dat is de afspraak.

pourquoi nous avons donné notre accord pour entamer le volet Défense dès après les questions orales. Il y aura ensuite l'Intérieur mais nous escomptons alors la présence du premier ministre.

Le **président**: Le seul problème est que le premier ministre reçoit M. Brahimi demain matin, après le Conseil des ministres.

**01.03 Pieter De Crem** (CD&V): Nous n'avons pas vu le premier ministre au début de l'examen du budget.

**01.07 Pieter De Crem** (CD&V): Il avait été convenu en Conférence des présidents de traiter le volet Défense après les questions avant de passer à l'Intérieur.

De **voorzitter**: Ik moet nagaan of de eerste minister hier dan al aanwezig kan zijn. Hij heeft mij daarnet schriftelijk laten weten dat hij na de Ministerraad de heer Brahimi ontvangt, waarna hij ons zal vervoegen.

**01.08 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de Ministerraad kan uren duren want het is de laatste Ministerraad voor de kerstvakantie.

In alle ernst, u hebt zich vorige week beklaagd over de afwezigheid van regeringsleden. Nu zijn er meer dan ooit, terwijl er bijna geen parlamentsleden zijn. Bekijk dat voor de toekomst ook eens.

Mijnheer de voorzitter, ik ga hiermee niet akkoord. Ik volg het akkoord van de Conferentie van voorzitters. Jammer genoeg zijn er, buiten de heer Van der Maelen, geen fractieleiders meer aanwezig, maar dat akkoord bestond erin dat de minister van Landsverdediging naar hier komt voordat hij de Prins naar het buitenland vertrekt. Ik heb mijn tekst bij en wat mij betreft mag het luik Landsverdediging nu reeds aan bod komen. Hoe dan ook, na de sector Landsverdediging zou de sector Binnenlandse Zaken worden behandeld en dan zou de eerste

**01.08 Pieter De Crem** (CD&V): Le premier ministre devait être présent à ce moment-là. Le Conseil des ministres de demain pourrait bien s'éterniser car c'est le dernier avant les vacances.

minister ons vervoegen.

De **voorzitter**: Dat was inderdaad het voorstel. Wij hebben evenwel de sector Financiën, die vanavond zou worden besproken, naar morgen verplaatst.

**01.09 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb een ander voorstel. Roep de Kamer morgen samen om 10.00 uur.

**01.09 Pieter De Crem** (CD&V): J'ai une autre proposition à faire: commençons demain à dix heures.

De **voorzitter**: Neen. Om een aantal redenen vroeg u mij op de Conferentie van voorzitters om de plenaire vergadering van 14.15 een kwartier vroeger te laten aanvangen. Ik heb daarmee ingestemd. Ik heb ook gevraagd om zo weinig mogelijk vragen te stellen tijdens het vragenuurtje. Wij houden dit zo.

Le **président**: Vous avez vous-même demandé de ne pas le faire. Demain, nous commencerons un quart d'heure plus tôt et nous raccourcirons le temps consacré aux questions. C'est tout.

**01.10 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, laat de Kamer samenkomen om 10.00 uur.

De **voorzitter**: Neen. U hebt mij zelf in de Conferentie van Voorzitters gevraagd dit niet te doen. Mijnheer Van der Maelen, u was daar ook. Ik heb eerst voorgesteld om de vergadering te laten beginnen om 10.00 uur, maar dat paste u niet want u had iets te doen om 11.00 uur. Vervolgens zei ik dat ik de plenaire vergadering een kwartier zou vervoegen, dus van 14.15 uur naar 14 uur. Ik heb ook gevraagd aan de fractieleiders dat er tijdens het vragenuurtje zo weinig mogelijk vragen zouden worden gesteld. Na het vragenuurtje zouden wij de sector Binnenlandse Zaken behandelen. Welnu, wij zullen nu aanvangen met de sector Landsverdediging. Dat is alles.

**01.11 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, u verandert de spelregels tijdens het spel. Ik geef toe dat ik heb gezegd dat het voor ons morgenochtend moeilijk is omdat de heer Ansoms zijn laatste plenaire zitting meemaakt. Voor een dergelijke gewaardeerde collega kan ik zeggen dat er om 11.00 uur in de plenaire vergadering niemand van ons aanwezig zal zijn. Daarom heb ik gezegd dat u op ons niet moest rekenen als er 's morgens een plenaire vergadering is. Uw voorstel was dan om het vragenuur kort te houden en de plenaire zitting om 14.00 uur te laten beginnen. Vanmiddag hebt u een brief laten ronddragen met de mededeling dat de sector Landsverdediging zal aansluiten op het vragenuurtje. Dat is het enige wat voor ons telt. Na Landsverdediging begint, zoals overeengekomen, de sector Binnenlandse Zaken.

**01.11 Pieter De Crem** (CD&V): M. Ansoms assistera demain à sa dernière séance plénière. C'est la raison pour laquelle aucun membre de notre groupe ne sera présent à onze heures.

De **voorzitter**: Het enige probleem dat ik heb, is het feit dat de eerste minister niet aanwezig zal kunnen zijn rond 15.00 of 15.30 uur. Hij heeft mij geschreven dat hij iets later zal zijn.

**01.12 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik veronderstel dat de eerste minister wel aanwezig kan zijn voor het vragenuurtje.

**01.12 Pieter De Crem** (CD&V): Le premier ministre doit être là avant les questions. L'examen du volet Défense ne durera pas longtemps. Pourquoi ne pourrait-il pas être présent?

De **voorzitter**: Dat weet ik niet. Ik heb dat niet bekeken. Er is morgen Ministerraad. Hij zal komen na de Ministerraad die op amper 200 meter van hier doorgaat.

Wij blijven bij het standpunt dat wij hebben ingenomen met één verschil: Defensie.

**01.13 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, we gaan goede afspraken maken. Wat gebeurt er morgen? Er is een vragenuurtje, dan Defensie en dan Binnenlandse Zaken met de gegarandeerde aanwezigheid van de eerste minister.

**01.13 Pieter De Crem** (CD&V): Est-il certain que le premier ministre sera présent pour l'examen du volet Intérieur? Il en avait été convenu ainsi.

De **voorzitter**: Het is evident dat het deel Binnenlandse Zaken langer zal duren dan 15.00 of 16.00 uur.

Le **président**: L'examen du volet Intérieur prendra plus d'une heure.

**01.14 Pieter De Crem** (CD&V): Wat zegt u?

De **voorzitter**: Binnenlandse Zaken zal vermoedelijk langer duren dan 15.00 of 16.00 uur. Er zijn een tiental sprekers ingeschreven.

**01.15 Gerolf Annemans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, we schorsen Binnenlandse Zaken voor de twee interpellaties zodra de eerste minister hier aanwezig is.

De **voorzitter**: Wij zullen blijven werken en wij zullen de materie van de interpellaties behandelen in het hoofdstuk Binnenlandse Zaken. Is dat goed?

**01.16 Gerolf Annemans** (Vlaams Belang): Zodra de eerste minister aanwezig is.

**01.17 Pieter De Crem** (CD&V): Wanneer sluit het deel Binnenlandse Zaken dan af?

De **voorzitter**: Ik zal het niet afsluiten alvorens de vragen die u wenst te stellen, gesteld zijn en de antwoorden werden gegeven.

Le **président**: Je ne le clôturerai pas avant que les questions aient été adressées au premier ministre.

**01.18 Pieter De Crem** (CD&V): En nu in het "schoon" Vlaams ... we hebben met andere woorden een vragenuurtje. Mijnheer de voorzitter, het is niet moeilijk: ik stel in naam van mijn fractie een vraag aan de eerste minister, andere fracties stellen een vraag aan de eerste minister, de eerste minister is hier, het is een kort vragenuurtje. Nadien komt een kort stuk Defensie en dan kan de minister hier niet zijn bij de aanvang van het deel Binnenlandse Zaken. Dat kan toch niet?

De **voorzitter**: Het enige probleem is dat hij op een bepaald moment bezoek krijgt van de heer Brahimi die hij moet ontvangen. Op welk uur dat doorgaat, weet ik ook niet.

Le **président**: Il reçoit M. Brahimi.

**01.19 Pieter De Crem** (CD&V): Stel het vragenuurtje uit en begin met het deel Binnenlandse Zaken.

De **voorzitter**: Wij hebben hierover vandaag in de Conferentie van voorzitters beslist. Er is maar één verschil bijgekomen, met name Defensie. Dat is alles.

Le **président**: La seule modification à l'ordre du jour est que les travaux commenceront par la Défense.

**01.20 Pieter De Crem** (CD&V): Ik zal hierover niet polemiseren, maar ik roep de collega's die aanwezig waren in de Conferentie van voorzitters tot getuige. We hebben gezegd dat er kan worden voorgesteld dat, na het korte vragenuurtje dat aanvangt om 14.00 uur

en wellicht gedaan zal zijn om 15.00 uur, het deel Defensie wordt aangevat. Nadien vat het deel Binnenlandse Zaken aan, met een verzekerde aanwezigheid van de eerste minister.

De **voorzitter**: Ik zal erover waken dat u de vraag niet stelt als hij er niet is. Dat heeft immers geen zin.

**01.21 Pieter De Crem** (CD&V): (...) in een omgekeerde volgorde.

De **voorzitter**: Ik zal die agenda volgen, met die ene uitzondering voor de verplichting van de minister van Landsverdediging. Daarna behandelen wij de sector Binnenlandse Zaken.

Zodra de eerste minister aanwezig is, zullen wij zien hoever wij staan in het debat, om de vragen te stellen.

**01.22 Pieter De Crem** (CD&V): Zal de premier hier zijn?

De **voorzitter**: Dat kan om 15.30 uur of 16.00 uur zijn. Dat weet ik niet.

**01.23 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de vice-eerste minister, wij houden hier een bespreking over de begroting en wij hebben de eerste minister nog niet gezien.

**01.24 Minister Johan Vande Lanotte**: Dat is niet de eerste keer. Ik heb hier drie jaar geleden heel de tijd als minister van Begroting alleen gezeten. Erger nog, de fractieleider van de CD&V zei toen dat de minister van Begroting aanwezig moest zijn, maar niet de andere ministers. Naargelang het u goed uitkomt, is het een schande dat de ene of de andere hier is. Drie jaar geleden moest ik hier zijn en niet de eerste minister, want het ging over de begroting.

Als de begroting wordt besproken dan is het normaal dat de minister van Begroting wordt gevraagd en niet persé de eerste minister.

**01.24 Johan Vande Lanotte**, ministre: Il y a trois ans, j'étais présent en permanence lors des discussions budgétaires. A l'époque, on exigeait ma présence, pas celle du premier ministre. Le CD&V réclame aujourd'hui la présence du premier ministre ou d'autres ministres, selon son bon vouloir. C'est inadmissible.

**01.25 Pieter De Crem** (CD&V): Er is een andere fractieleider bij de CD&V. En wat vraagt die andere fractieleider?

**01.25 Pieter De Crem** (CD&V): A l'époque, le chef de groupe du CD&V n'était pas le même.

De **voorzitter**: Mijnheer De Crem, ik ken uw standpunt. Ik weet wat werd overeengekomen en zo zal het verlopen.

**01.26 Gerolf Annemans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik kan dat niet aanvaarden. Ik waardeer dat de minister van Begroting aanwezig is. Dat is trouwens een heel normale zaak, maar dat ontnemt ons niet het recht om te blijven aanklagen dat onze begrotingsbesprekingen structureel al vier jaar plaatsvinden zonder dat de premier aanwezig is.

Ik ben al bijna zestien of zeventien jaar lid van de Kamer. Destijds was de heer Martens eerste minister en nadien de heer Dehaene. Zij zaten van het eerste tot het laatste moment op de bank die is voorbehouden aan de eerste minister. Ik vond het misschien niet altijd even nuttig.

**01.27 Minister Johan Vande Lanotte**: Dat is niet waar.

**01.28 Gerolf Annemans** (Vlaams Belang): Komaan! Dat weet ik zeker en vast. Zij bleven daar zitten tot de fysieke uitputting nabij was. Een ding is in ieder geval zeker. Verhofstadt hebben wij hier nog niet

**01.26 Gerolf Annemans** (Vlaams Belang): Cela ne nous enlève pas le droit de dénoncer l'absence du premier ministre aux discussions budgétaires depuis cinq ans. Les anciens premiers ministres Dehaene et Martens restaient jusqu'à l'épuisement physique.

**01.28 Gerolf Annemans** (Vlaams Belang): M. Verhofstadt, lui, ne donne pas signe de vie pendant

gezien. Wij zijn hier al twee dagen aan het discussiëren en we hebben Verhofstadt nog niet gezien, behalve in de krant met een kerstboodschap. (...)

deux jours, en dehors d'un message de Noël dans la presse.

Als we niet over zijn kerstboodschap zouden interpellieren, zou hij nog niet komen. Het enige dat u kunt garanderen is dat hij hier misschien eens zal belanden.

De **voorzitter**: Mijnheer Annemans, ik heb een eerste voorstel gedaan en daarop heeft de heer De Crem gevraagd of de premier in elk geval aanwezig zou zijn bij de stemming. Ik heb hem gezegd dat ik daarover zou waken. Dat was het eerste voorstel. Dat is "geamodiseerd" geweest met de beslissing van de Conferentie van voorzitters, van vandaag. Dat is overeengekomen.

Le **président**: J'ai promis en Conférence des présidents de veiller à ce que le premier ministre soit présent lors des votes.

**01.29** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

**01.30** **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel het volgende voor. De regering vaardigt blijkbaar witnits af naar de Conferentie van voorzitters die blijkbaar niet communiceren met hetgeen dat...

**01.30** **Pieter De Crem** (CD&V): Le gouvernement semble ignorer les accords intervenus en Conférence des présidents.

**01.31** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...) met de eindstemming hier zijn. Dat hoor ik toch van u, nietwaar?

**01.32** **Pieter De Crem** (CD&V): Maar ondertussen is de heiland nedergedaald, onder het motto "Wie schrijft die blijft", en zijn er belangwekkende zaken in de kranten verschenen. Het is een pennenvrucht van een medewerker van de premier: ik ken namelijk zijn stijl, want hij is nog lid geweest van mijn partij vroeger. Het is dus heel gemakkelijk, hetgeen er geschreven is.

**01.32** **Pieter De Crem** (CD&V): J'ai demandé la présence du premier ministre parce qu'il y a des demandes d'interpellation urgentes.

Ik heb ondertussen, met andere collega's van de oppositie, gevraagd dat de eerste minister hier morgennamiddag aanwezig zou zijn. Waarom? Omdat er hangende interpellaties zijn.

De **voorzitter**: Dat is juist.

**01.33** **Pieter De Crem** (CD&V): Er zijn dringende interpellatieverzoeken.

**01.33** **Pieter De Crem** (CD&V): Il a été convenu de développer ces interpellations dans le cadre du volet Intérieur.

Mijnheer de voorzitter, daarop hebt u het volgende gezegd, zonder contestatie van de vertegenwoordiger van de regering – eigenlijk was minister Dewael beter geweest, maar ik stel voor dat minister Vande Lanotte dan maar weer komt. De afspraak was: de minister van Landsverdediging kan niet lang blijven, want hij moet naar het buitenland. De interpellaties zullen behandeld worden in het deel Binnenlandse Zaken, dat onmiddellijk aansluit...

De **voorzitter**: Dat is trouwens mijn voorstel geweest.

**01.34** **Pieter De Crem** (CD&V): Weet u wat uw voorstel was? Uw voorstel was om dat de 24ste te organiseren om 10.00 uur.

**01.34** **Pieter De Crem** (CD&V): Le président a proposé de les inscrire à l'ordre du jour du 24 décembre.

De **voorzitter**: Neen, neen.

**01.35 Pieter De Crem** (CD&V): ... en het voorstel van de regering luidde de 24ste om 17.00 uur. Dat was het voorstel!

De **voorzitter**: Ik heb daarna gezegd dat die interpellaties bij de begroting worden behandeld. Ik heb gesuggereerd: in het deel Binnenlandse Zaken.

**01.36 Pieter De Crem** (CD&V): Neen, neen, neen!

**01.37** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

**01.38 Pieter De Crem** (CD&V): Ja, een heel mooie kerstavond, hé.

**01.39** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

**01.40 Pieter De Crem** (CD&V): Ik heb wel de indruk dat de os en de ezel niet bij de oppositie, maar wel bij de meerderheid zitten.

Morgen, na Defensie, ...

De **voorzitter**: ... komt Binnenlandse Zaken aan de beurt, punt.

**01.41 Pieter De Crem** (CD&V): ... op het moment dat minister Flahaut hier het halfrond verlaat, vat hier het deel Binnenlandse Zaken aan in aanwezigheid van de eerste minister. Als dat niet zo is, dan zeg ik u: dan zullen wij de 24ste vergaderen, maar niet omwille van het feit dat de eerste minister die interpellaties dan wilde beantwoorden, maar wel omwille van het feit dat wij het Reglement eens zullen toepassen.

**01.41 Pieter De Crem** (CD&V): Si la possibilité ne nous est pas donnée de développer nos interpellations demain pendant la discussion du volet Intérieur, nous nous réunirons le 24 décembre.

De **voorzitter**: Bon. Wij zullen ons houden aan de afspraken van deze namiddag, punt. Voilà.

**01.42 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zou graag hebben, als u nog contact met hem hebt, dat u hem dat meedeelt.

De **voorzitter**: Ik heb een brief gericht aan de premier na de Conferentie.

**01.43** Minister **Johan Vande Lanotte**: Het komt er dus niet op aan dat de eerste minister hier morgen namiddag is om inderdaad die interpellaties te behandelen, maar wel degelijk dat de eerste minister hier is op dat specifiek uur. Een halfuur later is dus een drama. Heb ik dat goed verstaan? Dat is toch wat u zegt. "De eerste minister zal hier zijn," zo heb ik begrepen, "tijdens de behandeling van Binnenlandse Zaken."

**01.43 Johan Vande Lanotte**, ministre: Le premier ministre sera présent lors de l'examen du volet Intérieur mais il semble que ce ne soit pas suffisant aux yeux de M. De Crem. Son attitude manque de correction.

Onmiddellijk nadat hij de heer Brahimi heeft ontvangen, komt hij naar hier. Voor u is dat blijkbaar niet genoeg. Uw vraag is niet dat de eerste minister hier komt tijdens de bespreking van Binnenlandse Zaken. Neen, het moet op dát moment zijn.

**01.44 Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de vice-premier, wij hebben hier al moeten schorsen, omdat er geen lid van de regering was. De voorzitter heeft geneigd tot schorsing, want hij heeft het moeilijk gehad om hier om 14.16 uur te zijn. De minister van Werk, die van uw partij is, was hier trouwens niet op tijd.

**01.44 Pieter De Crem** (CD&V): Il a déjà fallu suspendre la séance parce que le gouvernement était en retard. Je propose que nous suspendions la séance demain jusqu'à l'arrivée du premier ministre.

Ik ga akkoord met uw voorstel, want ik weet, mijnheer de voorzitter, dat wij eigenlijk met de regering moeten spreken om de parlementaire

werkzaamheden te regelen.

Ik stel het volgende voor. Minister Flahaut kan antwoorden op de bespreking van zijn deel met betrekking tot Landsverdediging en dan kunnen we schorsen tot op het moment dat de eerste minister...

De **voorzitter**: Dat zal morgen beslist worden. Mijnheer De Crem, u mag morgen voorstellen wat u wilt. De Kamer heeft haar agenda vastgelegd en wilt u hem wijzigen, dan moet daarover worden gestemd. U weet dat ook. Ik stel geen wijziging voor, dat lijkt me duidelijk.

Le **président**: La Chambre a fixé son ordre du jour. Si M. De Crem souhaite le modifier, il nous faudra voter.

Morgen mag u de vraag stellen. Wij zullen ons daarover dan uitspreken. U kent de regels.

Dit incident is gesloten.

## **Budgets Begrotingen**

### **02 Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2005 (1370/1-3)**

- **Projet de budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 2005 (1371/1-43)**
- **Budgets des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 2005. Exposé général (1369/1)**
- **Projet de loi contenant le troisième ajustement du budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 2004 (1488/1-3)**

### **02 Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1370/1-3)**

- **Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1371/1-43)**
- **Begrotingen van ontvangsten en uitgaven voor het begrotingsjaar 2005. Algemene toelichting (1369/1)**
- **Wetsontwerp houdende derde aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2004 (1488/1-3)**

### ***Reprise de la discussion générale***

### ***Hervatting van de algemene bespreking***

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

Nous entamons la discussion du volet "Infrastructure".  
Wij vatten de bespreking aan van het luik "Infrastructuur".

Mijnheer Deseyn, u bent de eerste spreker voor het onderdeel Infrastructuur.

#### **02.01 Roel Deseyn (CD&V): (...).**

De **voorzitter**: U bent de enige spreker van uw fractie en ik geef eerst het woord aan de oppositie. Als ik beide voorwaarden combineer, kom ik bij u uit, mijnheer Deseyn. Ik kan daar ook niets aan doen.

**02.02 Roel Deseyn (CD&V)**: Mijnheer de voorzitter, heren ministers, geachte collega's, ik zou willen beginnen met de overheidsbedrijven, want in de commissie voor de Infrastructuur behandelen wij diverse sectoren. Ik heb ook een stukje voor minister Landuyt voorbereid. Ik hoop dat hij tegen het derde deel van mijn uiteenzetting inmiddels aanwezig zal zijn.

Mijnheer de minister, het moderniseringsproces en het toekomstig partnership van De Post zijn vandaag de dag natuurlijk – dat is een

**02.02 Roel Deseyn (CD&V)**: Je commencerai par évoquer les entreprises publiques. La modernisation et le futur partenariat constituent pour La Poste une absolue nécessité. A l'étranger, on est déjà beaucoup plus loin dans ce domaine. Chez nous, on a attendu trop longtemps,

open deur intrappen – een absolute noodzaak. Veel te lang heeft De Post gewacht met de modernisering van haar activiteiten. In het buitenland is dat proces al een tijdje geleden of minstens sneller op gang getrokken. Door een aantal cruciale beslissingen die wat zijn verschoven, staat De Post nu bijna met de rug tegen de muur. Georoute en de sorteercentra zijn cruciaal geworden voor het voortbestaan. Dat zal niemand betwisten. Alle partijen moeten goed beseffen dat De Post weinig toekomst heeft, indien die projecten mislukken.

Om die reden hebben wij in het verleden ook zo vaak gevraagd naar het waarom van de vijf sorteercentra, netjes verdeeld, twee in Wallonië, twee in Vlaanderen en één in Brussel in plaats van drie in Vlaanderen, zoals oorspronkelijk gepland was. Wij zijn er eigenlijk van overtuigd dat er communautaire spelletjes worden gespeeld, en dat op de kap van de 40.000 werknemers. U als minister draagt daarin natuurlijk een belangrijke verantwoordelijkheid. Het is goed dat we dat debat blijven voeren, want het is nog niet helemaal duidelijk waarom die vijf sorteercentra werden geconcipeerd. Uit recente gesprekken met de directie van De Post blijkt wel dat er een zinvolle invulling voor gezocht wordt, maar dat dat eigenlijk niet de bedoeling was van het operationeel management.

Ik ga wat sneller over het probleem van de snelheid van de aflevering. In ieder geval zal ik enkele pijnpunten en enkele maatregelen die beloofd zijn of die een beetje mank lopen, even te berde brengen vanavond. De snelheid van de aflevering van de poststukken is niet conform het beheerscontract. Inzake de priorpost, dag plus één, zat De Post in de periode januari-september aan 88,6% waarbij niet de vooropgestelde 93% en zeker niet de 94% voor 2005 worden gehaald. Nu wil ik de inspanningen die De Post levert, niet minimaliseren, maar we moeten dat toch onder ogen durven te zien. Over die verschillende poststromen, die toch heel wat materiële investeringen en complexe processen met zich mee brachten - getuige daarvan het sorteercentrum van Brussel - hebt u nog verklaard dat de scheiding eigenlijk een slechte zaak was en dat u tegen dat onderscheid prior en non-prior bent. Wat moet daarmee nu gebeuren? Er staat daarover niets in de beleidsnota. Hoe moeten wij daarover communiceren met de bevolking?

Er werden de voorbije jaren inderdaad vorderingen gemaakt, maar een contract is er toch om nageleefd te worden. In dat verband wil ik u, mijnheer de minister, herinneren aan uw uitspraak toen we het hadden over de 200 miljoen euro die De Post nog van de overheid tegoed zou hebben. "Als een contract duidelijk is", zo zei u toen, "telt de letter van het contract". Ik denk dat we ook een evaluatie moeten maken van het beheerscontract en nagaan of het realistisch kan worden uitgevoerd met de dotaties die daarvoor worden toegekend.

De vooropgestelde afleveringstijden zijn trouwens minima. Zo wordt het ook gezegd. Eigenlijk zou De Post een stuk erbovenuit moeten komen.

Wat de sorteercentra betreft, schrijft u het volgende: "De beslissing van de raad van bestuur in februari 2004 om te investeren in de bouw en/of de modernisering van vijf nieuwe sorteercentra, is een keuze voor een volgende stap naar kwaliteitsverbetering". Zoals ik daarnet ook heb aangehaald, is de beslissing daaromtrent op zijn zachtst

de sorte que La Poste se trouve littéralement le dos au mur. Son avenir sera plus qu'incertain si Géoroute et les centres de tri s'avèrent être des échecs. Il y aura cinq centres de tri: deux en Flandre, deux en Wallonie et un à Bruxelles. Initialement, il avait été décidé de créer trois centres de tri en Flandre. Nous craignons qu'on se prête ici à des manigances communautaires dont des milliers de travailleurs feront les frais.

La rapidité de la distribution des envois postaux ne répond pas aux critères du contrat de gestion. Le courrier Prior jour+1 ne représente que 88,6% au lieu des 93% prévus en 2004. Je ne veux pas minimiser les efforts consentis par La Poste mais qu'en est-il aujourd'hui de la distinction entre Prior et non-Prior? La note de politique ne dit rien à ce propos et le contrat de gestion doit être respecté.

Les délais de distribution prévus sont réduits au minimum. La décision relative aux sites qui accueilleront les centres de tri est contestée, car elle ne correspond pas aux volumes postaux traités. Il s'agit d'une ingérence déplacée des pouvoirs publics, les pressions à cet égard étant surtout exercées par le PS. L'on n'a pas tenu compte des chiffres fournis par le management.

Cette situation entraîne de lourdes conséquences en matière d'emploi. Nous ne voulons pas nous lancer dans la voie du modèle néerlandais de la femme au foyer, qui porterait atteinte au service universel.

En ce qui concerne la nécessité de disposer de cinq centres de tri, le ministre répond qu'il s'est enquis de la question auprès de La Poste et que l'entreprise a confirmé cette nécessité. En réalité, la coalition violette se mêle des affaires de l'entreprise et sape certains processus de manage-

gezegd zeer omstreden. Eigenlijk is de vestiging van de sorteercentra – ik vind dat een belangrijke zaak, want het gaat hier over veel belastinggeld – zeer omstreden, omdat ze niet overeenkomt met de verhandelde postvolumes ter plaatse. Het is dus eigenlijk een voorbeeld van een stukje misplaatste overheidsbemoeienis. Vooral door de PS werd er zware druk uitgeoefend en te weinig rekening gehouden met de vragen en de cijfers van het management.

De gevolgen voor de werkgelegenheid zijn bekend. Tijdelijke contracten zullen niet worden verlengd en de reële kans bestaat dat het beroep postbode in de toekomst zal evolueren naar een parttime bezigheid. Het is allerminst een zekerheid - wij hebben daarover ook van gedachten gewisseld in de commissie -, maar wij moeten daarvoor bijzonder alert zijn. Ik meen dat professionaliteit en een verdere professionalisering van het beroep postbode belangrijke zaken zijn, waarvoor wij van overheidswege samen zware inspanningen moeten leveren.

In de commissie hebt u zelf al verwezen naar het Nederlandse huisvrouwenmodel, waarbij de rol van de postbode voor een groot stuk uitgehold werd of zelfs verdwenen is, met het oog op maximaal profijt. Dat is niet de weg die wij wensen te gaan. De universele dienstverlening en de dienstverlening in het algemeen zouden daaronder zwaar lijden.

*Président: Jean-Marc Delizée, premier vice-président.*

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée, eerste ondervoorzitter.*

Wanneer wij vragen naar de noodzaak van de vijf sorteercentra, dan antwoordt u stellig dat u navraag hebt gedaan bij De Post en dat men u ervan verzekerd heeft dat die werkelijk nodig zijn. Er bereiken mij echter andere signalen daarover uit De Post. U probeert natuurlijk u politiek te verdedigen door te zeggen dat u zich niet wenst te mengen in het management van De Post, maar wij weten dat er veel politieke compromissen in de besluitvorming aan vooraf gegaan zijn. Wij horen vanuit de raad van bestuur dat paars nogal graag de wetten dicteert en dat dat bepaalde processen in het management ondermijnt. In het kader van de wetsvoorstellen betreffende de hervorming op de overheidsbedrijven hebben wij Karel Vinck hierover tussen de lijnen trouwens horen verklaren dat politieke bemoeienissen vanuit de federale regering een efficiënt bestuur van de overheidsbedrijven onmogelijk maken.

**02.03** Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer Deseyn, mag ik dan vragen dat u stopt met iedere week vragen te stellen over wat ik zal doen. U zegt hier nu dat wij er ons mee moeten bemoeien. U zou dan het voorbeeld moeten geven, want over aangelegenheden, waarvan Karel Vinck zegt dat wij ons te veel bemoeien, stelt u onder andere voortdurend vragen om ons ter verantwoording te roepen. De parlementsleden kunnen niet tegelijkertijd zeggen dat de regering zich niet moet bemoeien en ze iedere week twintig vragen stellen over zaken die volgens u tot de autonomie behoren. Wees een beetje logisch met uzelf.

(...)

De parlementsleden ondervragen de regering. Hier zegt hij dat wij te

ment. Je me réfère à cet égard aux déclarations de Karel Vinck.

**02.03** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Si nous ne pouvons nous mêler de ces dossiers, abstenez-vous de poser chaque semaine des questions à leur sujet. Les parlementaires doivent interroger le ministre à propos de matières qui ressortissent à sa compétence et non à propos de matières qui n'y ressortissent pas. Faites donc preuve de cohérence.

veel tussenbeide komen. Men kan niet de regering aanmanen om niet tussenbeide te komen en haar dan ondervragen.

Het Reglement van de Kamer bepaalt dat de minister wordt ondervraagd over zijn verantwoordelijkheid en niet over een verantwoordelijkheid waarover de minister niets te zeggen heeft. Dat is voortdurend zo.

Ik vind het goed dat de parlementsleden vragen stellen, omdat het verkeerd is de NMBS te veel autonomie te geven. De NMBS werkt immers met gemeenschapsgeld. Echter, hier zeggen dat de regering zich minder moet bemoeien en dan iedere week de minister ondervragen over elk detail dat niet in het beheerscontract staat en waarvoor de volledige autonomie geldt, is niet erg logisch zijn met zichzelf.

**02.04 Pieter De Crem (CD&V):** De gedelegeerd bestuurder van de NMBS, die nu met vervroegd pensioen wordt gestuurd, met name de heer Vinck, beklaagde zich over zijn verhouding met een van de aandeelhouders, met name de regering, en haar bemoeizucht. Hij beklaagde zich ook dat hij niet veel contact had. Ik heb trouwens ergens gelezen dat hij heeft gezegd dat hij u met moeite twee keer aan de telefoon heeft gekregen. Dat is toch een belangrijk fenomeen. Als de heer Descheemaeker, die nu de lakens uitdeelt bij de NMBS, nog maar een zuchtje laat over de tarieven – ik weet zelfs niet welke richting dat zuchtje uitging – ...

**02.04 Pieter De Crem (CD&V):** Le fait que M. Vinck se plaint de l'un des actionnaires et que M. Descheemaeker trouve à redire aux tarifs constitue un signe.

**02.05 Minister Johan Vande Lanotte:** (...). Dat was heel interessant.

**02.06 Pieter De Crem (CD&V):** ... dan heeft de heer Deseyn als parlements lid het volste recht om daarover vragen te stellen.

**02.07 Minister Johan Vande Lanotte:** Dat is juist, maar dan moet hij niet zeggen dat we de NMBS meer autonomie moeten geven. Ik ben er voorstander van dat hij mij ondervraagt. Maar hij kan hier niet tegelijkertijd de heer Vinck gelijk geven met zijn verklaring dat de tarieven de verantwoordelijkheid van de NMBS zijn en de minister over de tarieven ondervragen. Dat is double speech. Het is het een of het ander. Als de heer Deseyn vindt dat de heer Vinck gelijk heeft en dat de NMBS de tarieven zelf bepaalt, zoals hij daarnet zei, dan moet hij niet aan de minister verantwoording vragen over de tarieven. Deze heeft daarover dan immers niets te zeggen. Als hij zegt dat de minister wel iets over de tarieven moet te zeggen hebben, kan hij niet de heer Vinck over de tarieven gelijk geven.

**02.07 Johan Vande Lanotte, ministre:** Que M. Deseyn m'interroge est une bonne chose, mais il ne peut pas en même temps affirmer que M. Vinck a raison et qu'il peut déterminer les tarifs et demander au ministre de se justifier au sujet des tarifs.

Hij moet hier wel een keuze tussen de beide maken. Immers, zeggen dat de heer Vinck gelijk heeft met zijn stelling dat de tarieven tot de autonomie van de NMBS behoren en tegelijkertijd de minister – die niets mag zeggen, want het behoort tot de autonomie van de NMBS – ondervragen over wat hij aan de toestand wil doen, zoals gebeurt en voortdurend is gebeurd, dat gaat niet samen.

**02.08 Pieter De Crem (CD&V):** De heer Deseyn mag hier alle vragen stellen. U kan maar op één vraag of op één interpellatie niet antwoorden, met name wanneer hij u naar uw bedoelingen vraagt. U kan als minister van de federale regering op uw intenties nooit worden ondervraagd, maar wel over de feitelijke toestand.

**02.08 Pieter De Crem (CD&V):** La seule question que M. Deseyn ne puisse pas poser au ministre est de savoir quelles sont ses intentions.

Wat de heer Deseyn vandaag doet, is u ondervragen over de feitelijke toestand. Hij ondervraagt u niet over uw intenties. Hij stelt u vragen over wat u zal doen aan een feitelijke toestand die er is.

**02.09** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...).

**02.10** **Pieter De Crem** (CD&V): Dat heb ik niet gezegd.

**02.11** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...).

**02.12** **Pieter De Crem** (CD&V): Daarover gaat het niet.

**02.13** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, laat het duidelijk zijn. U bent toch een vertegenwoordiger van de grootste aandeelhouder van De Post. In die zin bent u politiek de passerelle, precies naar de directie van De Post toe. Als u mijn uiteenzetting in de commissie over De Post erop naleest, dan zal u lezen dat ik vind dat wij niet constant in de operationaliteit van De Post moeten interveniëren.

Mijnheer de minister, in mijn uiteenzettingen van de voorbije maanden drukte ik mijn bezorgdheid uit over het personeel en over het feit dat CAO's, die mede door de regering werden afgesproken, niet worden uitgevoerd. Als het over dergelijke zaken gaat, draagt u daarin wel een zware verantwoordelijkheid. U bent dus de persoon aan wie wij die zaken moeten meedelen.

Ik kom nu terug bij het dossier van de sorteercentra, waarover wij zeggen dat geen enkele politieke partij vragende partij was om de aantallen te verhogen, behalve van PS-zijde, die enkele lokale zaken wenste te behouden.

Alleen de PS was vragende partij omdat zij wenste enkele zaken lokaal te behouden. Daar was een onterechte inmenging in het operationeel management van De Post. Door De Post zelf wordt bevestigd dat men die politieke bemoeienis als hinderlijk heeft ervaren. Gelukkig gaat het management daar nu creatief mee om door een aantal zaken te gaan bijsturen en nieuwe processen te gaan bedenken. Ik kan uw opmerking volledig begrijpen dat er een grote vrijheid moet zijn voor het management, maar dat kan u niet vrijstellen van uw verantwoordelijkheid als minister om precies de dienstverlening te bewaken en het betekent niet dat wij over het maatschappelijk nut van De Post geen vragen zouden kunnen of mogen stellen. Ik denk dat het ene het andere niet uitsluit. Natuurlijk zijn er altijd zekere nuances en moet men een evenwicht zoeken. We kunnen toch aantonen in een aantal punctuele dossiers dat een grote politieke meerderheid niet opgezet was met de vele bemoeienissen en dat men vond dat precies daarom het management van De Post en de raad van bestuur meer autonoom moesten kunnen handelen.

Het is geen welles-nietesverhaal. Het zwart-wit stellen van de zaken in de zin van: "Als u die bemoeienis niet wenst, moet u ook geen vragen meer komen stellen", is verkeerd. Ik denk dat zo'n debat alle nuances zou missen. Dan hoeven wij geen commissie voor de Overheidsbedrijven meer te houden. Ik vind dat zolang de Staat de meerderheidsaandeelhouder is, hij een zware verantwoordelijkheid te dragen heeft. Zolang kunnen wij onze verzuchtingen terzake aan u, als aanspreekpunt, communiceren. U bent dan uiteraard de persoon

**02.13** **Roel Deseyn** (CD&V): Le ministre est le représentant de l'actionnaire majoritaire de La Poste. Les observations que j'ai formulées en commission n'avaient pas trait aux interventions dans l'organisation de La Poste, mais au personnel et aux CCT qui ne sont pas mises en oeuvre. Le ministre porte une lourde responsabilité à cet égard. Seul le PS était favorable à l'augmentation du nombre de centres de tri. Cela constitue une immixtion illégitime dans la gestion des opérations de l'entreprise, ce que confirme La Poste. Le management tente de gérer cette décision avec créativité. Il dispose d'une grande liberté, mais le ministre doit veiller à la qualité du service et à la finalité sociale de La Poste. Tant que l'État sera l'actionnaire majoritaire, le ministre portera une lourde responsabilité.

La modernisation des bureaux de poste doit être réalisée d'urgence. Il s'agit là du service fourni au grand public et d'interventions concrètes qui ne doivent pas toujours avoir un impact budgétaire important. Nous ne disposons pas de beaucoup d'argent, mais il est certain que le report de certaines réparations a déjà occasionné des victimes.

Le ministre a déjà annoncé que nous parlerons à l'avenir de boutiques postales au lieu de bureaux de poste. Il était question de points de service dans le dernier contrat de gestion. Des mesures s'avèrent indispensables

die politieke afwegingen moet maken en ze moet verdedigen, ook bij De Post. Het ene sluit het andere niet uit. In die zin vind ik uw kritiek wel voor een stukje terecht, namelijk dat het een evenwicht zoeken blijft. Maar zeggen: het ene is het ene en het andere wordt uitgesloten, daar kan ik geen vrede mee nemen.

Wat de modernisering van de postkantoren betreft, dat is een dringende noodzaak. Van de ruim 1.300 kantoren waarover De Post beschikt, zijn er in een groot percentage dringende werken noodzakelijk. Dat gaf u ook reeds vroeger toe.

Dat is precies weer zo'n voorbeeld. Het gaat daar over dienstverlening aan het grote publiek. Ik meen dat het onze taak is, als vertegenwoordigers van het volk, daar een zekere bezorgdheid over te uiten. Dat kunnen wij bij uitstek doen in dit Parlement. Dan gaat het niet over grote strategische bedrijfsoriëntaties, maar over enkele concrete ingrepen die niet altijd een grote budgettaire impact hoeven te hebben. Wij doen dat vanuit een oprechte bezorgdheid inzake de dienstverlening en ook inzake de arbeidsvoorwaarden van het personeel. Ik meen dat wij daar wel heel nuttige zaken over kunnen zeggen.

Er zal een aantal maatregelen nodig zijn voor die kantoren. Men weet hoe men het eigenlijk zou kunnen doen, maar ik geef toe, veel geld is er niet om dat toe te passen. Uitgestelde herstellingen hebben trouwens - en dat is wel belangrijk - al hun menselijke tol geëist. Ik geef een heel concreet voorbeeld, mijnheer de minister. Een vrouwelijke postbode kwam onder een poort terecht. Louter door toeval werd er niemand gewond toen een zware poort neerstortte in Brussel X. In dat licht is uw pleidooi voor optimaler werkomstandigheden toch uiterst belangrijk. Dergelijke zaken moeten dan ook via u, als minister, kunnen worden afgedwongen.

U hebt via uw antwoorden in de commissie voor de Infrastructuur en via de pers laten weten dat wij in de toekomst in bepaalde gevallen over postwinkels in plaats van over postkantoren zullen spreken. In het laatste beheerscontract werd "postkantoren" vervangen door "service points."

Dit begrip werd een paar maanden geleden concreet ingevuld. Postactiviteiten werden overgeheveld naar andere winkels zoals supermarkten. U hebt eveneens laten verstaan dat de eerste resultaten bemoedigend zijn. CD&V gaat ermee akkoord dat ingrepen in het kantorennet noodzakelijk zijn. Het merendeel van de kantoren is verlieslatend. Vraag is evenwel of de verlieslatende postkantoren zo maar moeten worden opgedoekt en de activiteiten ervan elders moeten worden ondergebracht. Moeten we er niet veeleer voor zorgen dat het personeel van deze kantoren efficiënt en rendabel kan worden ingezet. Dat kan op voorwaarde dat men creatief samenwerkt en extra activiteiten binnen de bestaande kantoren op of andere plaatsen aanbiedt. De samenwerking met Electrabel is daar een mooi voorbeeld van. Bovendien zou het interessant zijn mocht een aantal faciliteiten zoals internet en toegankelijke webservices in de postkantoren worden aangeboden. Volgens mij is openbare dienstverlening nog steeds een belangrijke taak van de overheid. CD&V vindt niet dat dit interveniëren is in het management van De Post maar een strategische keuze maken. U hebt zelf de idee geopperd van de overheidssuperettes, mijnheer de minister. Het is

en ce qui concerne le réseau de bureaux parce que la majorité de ceux-ci est déficitaire. La question se pose de savoir s'il faut fermer les bureaux déficitaires ou s'il faut veiller à déployer le personnel d'une manière efficace et rentable. D'autres facilités, comme l'internet, pourraient être offertes dans les bureaux de poste.

Le remplacement des bureaux de poste traditionnels peut avoir un effet négatif sur l'emploi, mais une reprise peut également engendrer des problèmes à long terme dans les zones rurales. Il faut assurer des garanties minimales de dispersion locale car certaines communes risquent de ne pas être couvertes. La couverture qui figure dans le contrat de gestion est compromise. Nous devons chercher des solutions durables. Nous n'envisageons pas un service de bus comme solution structurelle au problème de la fermeture des bureaux.

goed hieraan een debat te besteden omdat we op die manier en binnen de bestaande infrastructuur zeer zinvolle initiatieven voor de maatschappij kunnen ontplooien.

De vervanging van traditionele postkantoren door postwinkels zal een nefaste invloed hebben op de tewerkstelling van postbedienden. Het kan evenwel nog tot andere problemen leiden. Wat gebeurt er indien de functie van een postkantoor in een plattelandsgemeente wordt overgenomen door de enige buurtwinkel die echter bij gebrek aan een opvolger zijn deuren sluit? U hebt wel een aantal goede pistes geopperd om het kantorennet te hertekenen. We moeten echter voldoende oog hebben voor de garanties op langere termijn. Indien de beheersinfrastructuur van de overheid vervangen wordt door een structuur met een onstabiel karakter, kan men na een aantal jaren geconfronteerd worden met nefaste resultaten. In het volgende beheerscontract moeten minimale garanties worden opgenomen inzake lokale spreiding. Zoniet dreigen we gemeenten te krijgen waar het moeilijk is om aan postproducten te geraken. Voor minder mobiele mensen is een verplaatsing naar een verderop gelegen winkel soms moeilijk haalbaar. De dekking die thans in het beheerscontract gebetonneerd is, zou wel eens in het gedrang kunnen komen. Daarom breek ik een lans voor garanties inzake voldoende spreiding.

Leden van uw partij opperen de idee om met een bus rond te rijden. In andere landen heeft men dit geprobeerd. Het werd echter snel afgevoerd. Met de afvoering van de bus werd ook een groot deel van de dienstverlening afgeschaft.

In die zin meen ik dat wij moeten zoeken naar een meer duurzame oplossing, te meer daar de directie en het management van De Post in een eerste reactie spreken van een heel dure oplossing. Collega De Coene, men zou eigenlijk iemand moeten vinden die zowel geschoold is om postproducten aan te bieden als chauffeur en veiligheidsbeambte is. U heeft zelf geopperd om die functie van veiligheidsbeambte te cumuleren met de functie van chauffeur. De Post ziet dit iets minder zitten en ik denk dat het niet getuigt van een goede spreiding en een minimale dienstverlening indien deze bus slechts enkele uren halte zou houden in iedere dorpskern. Ik denk dat we in een aanvangsfase meer moeten durven bepleiten. Als er lacunes zijn die we niet kunnen opvangen door een service point of een overheidssuperette kan dit misschien als een tijdelijke oplossing worden gebruikt. Als structurele oplossing voor kantoren die met sluiting worden bedreigd, zie ik het echter niet zitten.

**02.14 Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Mijnheer Deseyn, u hebt me verbaasd, want u bent goed geplaatst om te weten waarover ik het concreet wil hebben.

In de deelgemeente van de stad waar u woont is sedert jaar en dag een postkantoor gesloten. De postbediening, winkel of kantoor, voor de mensen in uw gemeente is nihil. Ik stel voor om alvast met een paar uren per week te beginnen; dan zou het al wat beter zijn. U zegt nu dat u dat niet goed vindt, dat u liever niets hebt. Ik vind dat een onverstandige en heel defensieve redenering. Ze is vooral ingegeven omdat ze komt van iemand van een andere fractie. Ze is niet ingegeven door een beoordeling op haar ware merites.

U spreekt over Nederland. Ik heb dat even onderzocht. Het blijkt niet

**02.14 Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Le discours de M. Deseyn m'étonne. La distribution du courrier dans sa commune est inexistante et il ne souhaite apparemment pas que cette situation change. Je propose un service postal réduit, de quelques heures par semaine. M. Deseyn se réfère à la situation aux Pays-Bas, mais il compare des pommes et des poires. L'exécution de mon idée coûterait du reste beaucoup moins cher que la rénovation

te kloppen. U vergelijkt appels met peren. U moet trouwens niet zo ver gaan kijken. Kijk in uw eigen provincie. Kijk naar mensen die dagelijks bezig zijn met dienstverlening, tewerkstelling, uitbetaling en veiligheid. Die combineren dat perfect. Het enige wat aan u en aan De Post vraag is dat men in alle onbevangenheid deze aangelegenheid onderzoekt, niet meer, niet minder.

Ik ben ervan overtuigd dat, weliswaar op een andere manier, waarschijnlijk ook op een modernere manier, hier iets kan gecreëerd worden zodat mensen die wonen in perifere gebieden kunnen bediend worden. In plaats van dat meteen af te blokken zouden wij dat beter op een sportieve manier onderzoeken. Ik ben ervan overtuigd dat er daarin een bepaalde waarde zit.

U zegt dat het een te dure oplossing is. Ik heb cijfers gegeven. Het is veel goedkoper. De minister heeft de cijfers gegeven voor een gedeeltelijke renovatie, het nog maar beetje op punt stellen van het kantoor of het gedeelte van het kantoor netwerk dat verouderd is. Laten wij daaraan samen werken zodanig dat er onder meer in de deelgemeente waar u woont eindelijk service is.

Er was één alternatief. U weet dat zeer goed. Wij hebben gevraagd om service te hebben in gemeentelijke kantoren, om postwinkelactiviteiten te laten samengaan. De heer Rombouts is in onze stad geweest. Daar is niets van terechtgekomen. Was het te duur? Was het onveilig? Ik weet het niet. Ik weet alleen dat daarvan niets is terechtgekomen. Het is dan ook mijn recht, als politicus, om te zeggen dat wij misschien nu en dan een keer een ideeje moeten opwerpen, op het gevaar af dat wij hier in het operationele zitten. Ik zeg u alleen maar dat dit een goedbedoeld idee is. Het is een creatief idee om een doelstelling te bereiken, met name een betere dienstverlening en een garantie van de fijnmazigheid van de bediening van De Post. Ik begrijp dus niet waarom u daar zo defensief tegen doet. Amper vierentwintig uur nadat het werd geopperd reageert u negatief, zeggende dat het op niets trekt. Ik had nochtans net uw deelgemeente voor ogen. U moet trouwens in uw eigen buurt eens een aantal mensen raadplegen. Toen ik uw deelgemeente vernoemde waren er heel veel mensen uit die deelgemeente die zeiden dat het misschien nog niet zo dwaas is.

**02.15 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Coene, ik heb niet gezegd dat het idee van de bus op zich verwerpelijk is. Begrijp mij niet verkeerd. Uw discussiepositie situeerde zich ook in de hertekening van het kantorennet. Ik heb toen gezegd dat het eigenlijk niet kan zijn dat wij meteen tot zo'n middel komen terwijl er meer structurele oplossingen voorhanden zijn die duurzamer zijn en een bredere garantie bieden voor de dienstverlening van De Post in die deelgemeenten.

Het probleem is natuurlijk ook dat wij absoluut goede afspraken moeten maken met onze Vlaamse collega's van De Lijn. Dat is echter een politiek debat dat we moeten voeren over de verschillende beleidsniveaus. U viseert wellicht heel concreet het dorp waar ik woon. De situatie is problematisch. Als men bijvoorbeeld op een dag dat de bus niet komt een dringende boodschap per post wil versturen, moet men naar een stedelijk gebied om van daaruit de bus te nemen naar het dichtsbijgelegen postkantoor. Dat lijkt me toch een beetje absurd. Men zal dat dan ook niet doen en uiteraard naar andere

partielle de bureaux. Je demande simplement à La Poste d'examiner la proposition. Notre demande d'organiser un service postal dans les bureaux communaux est restée sans suite. J'avance dès lors une autre idée.

**02.15 Roel Deseyn (CD&V):** Je n'ai jamais dit que l'idée d'un bus postal devait être rejetée, mais bien que des solutions structurelles devaient d'abord être envisagées. Des accords doivent d'ailleurs être conclus avec la société De Lijn. Les petits villages ont également droit aux services de La Poste, et ceux-ci ne peuvent être limités à un demi-jour par semaine. Le bus n'est pas le début de la solution, mais son résultat final.

oplossingen zoeken.

In die zin is de postbus als idee niet verwerpelijk, maar het kan geen oplossing zijn voor de aanvangsfase. Het zou eigenlijk het sluitstuk moeten zijn dat de lacunes opvangt. De creatieve alternatieven die zo net werden geopperd, zouden anders niet van start kunnen gaan. Ik vrees terecht en oprecht dat, als we die zaken meteen installeren, we niet tot een permanente oplossing voor de hele dorpsgemeenschap zullen komen.

De dorpskernen en afgelegen perifere gebieden hebben evenveel recht op dienstverlening. Dat was ook steeds het pleidooi van CD&V. Vanuit die optiek kan ik geen genoeg nemen met het idee van de bus die voor een service zorgt van een halve dag per week, want dat was het voorstel dat u schetste. Dat kan niet en dat ziet ook De Post niet zitten in de aanvangsfase. Ik denk dat het geld dat zou worden uitgegeven aan de bus, de chauffeur, de veiligheidsbeambte en de geschoolde postman of -vrouw, nuttiger besteed kan worden.

Natuurlijk is iedere creatieve inbreng in een dergelijk debat goed, maar u begrijpt dat het idee dat u oppert, ondermijnend zou kunnen werken. Indien we dat als oplossing voor afgelegen gebieden en landelijke kernen aanvaarden, vrees ik dat de overheid een tweederangsdienstverlening wordt vooropgesteld. Ik denk dat we de lat in de aanvangsfase hoger moeten leggen.

De **voorzitter**: Mijnheer Deseyn, de heer De Coene wenst u opnieuw te onderbreken.

**02.16 Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Mijnheer Deseyn, ik ben blij met uw reactie. Ik denk dat we elkaar kunnen vinden. Voor alle duidelijkheid, ik heb nooit gepleit voor een of/of-oplossing, maar wel voor een en/en-oplossing. Ik bedoel daarmee het volgende. Er worden momenteel kantoortjes gesloten. Laten we wel wezen: ik ben daar niet gelukkig mee. Ik kan dat begrijpen vanuit bedrijfseconomisch standpunt, maar ik vind het vanuit consumentenstandpunt geen goede zaak. Ook de sluiting van kantoren in onze buurt vind ik geen goede zaak. We hebben er trouwens samen nog over geïnterpelleerd en gevraagd welke strategie erachter zat. Uit het antwoord van de minister hebben we begrepen dat er niet altijd een strategie achterzit, maar dat men zich voor de sluiting dikwijls bedient van een aantal opportuniteiten. Men kan bijvoorbeeld bij het einde van de huur beslissen om te sluiten. Welnu, als men dan toch sluit om die reden, waarmee we niet gelukkig zijn, dan zeg ik: voorzie dan ten minste alternatieve dienstverlening, onder meer via een mobiel postkantoor.

Ik ben het eens met u wanneer u stelt dat we toch niet alle postkantoren moeten vervangen door bussen. Ik heb dat ook nooit gezegd. Ik heb ook nooit heb gezegd dat het om een paar uurtjes per week gaat. U had mijn voorstel goed moeten lezen. U zou hebben gezien dat ik pleit voor een dagelijkse bediening, iets wat met een trajectbenadering ten volste kan. Het enige wat ik wil zeggen, is dat we de schade een beetje moeten beperken, onder meer door dat soort dienstverlening. Het doet mij plezier dat u het idee nu meer naar waarde weet te schatten. Als we, allebei vanuit het Parlement bezig zijnde met het postdossier, samen zouden proberen een aantal ideeën te bundelen zodat uiteindelijk de openbare en universele dienstverlening worden gegarandeerd voor zo veel mogelijk mensen,

**02.16 Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Toute solution peut comprendre plusieurs mesures. La fermeture actuelle de petits bureaux ne m'agréé pas en tant que consommateur. Les fermetures ne sont d'ailleurs pas toujours inspirées par des motifs stratégiques mais le sont aussi par des considérations pratiques. Dès lors que des bureaux doivent de toute façon fermer leurs portes, un service de remplacement doit être envisagé. Je plaide par ailleurs pour un service quotidien. Peut-être M. Deseyn et moi-même devrions-nous coopérer davantage.

dan zou dat een nuttige operatie zijn. Ik wil in die zin graag met u samenwerken.

**02.17 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, het is goed te gepasten tijde een aantal ideeën te bundelen. Collega Decoene, ik kom daarop straks nog terug voor de sector van de informatieveiligheid. U zult dan zien dat bepaalde respectabele stappen niet werden gerespecteerd. U zult dan ook begrijpen dat de oppositie ook in deze de lat wat hoger wenst te leggen en pleit voor een globaal plan. Wij pleiten ervoor de discussie over het kantorennet zo maximaal mogelijk in te vullen en dit liefst nog voor de kapitaalsverhoging, voor het nieuwe partnership en daaraan enkele voorwaarden - enkele premissen zoals u komt te schetsen - te verbinden om dat te kunnen afdwingen in de toekomst.

U weet ook dat De Post tegen volgende zomer wellicht aan grote structurele wijzigingen onderhevig zal zijn. Wij zouden ons volgens mij nu reeds politiek moeten voorbereiden en communiceren met de potentiële partners. Ik weet dat er daarvoor weinig politieke ruimte is en dat het vooral gaat over langetermijnplanning en financiële situaties. Ik denk echter dat wij vanuit de politiek inzake die universele dienstverlening enkele zaken zouden moeten poneren opdat potentiële partners zouden weten wat het maatschappelijk debat in deze is en welke opties de politiek in deze wenst te nemen.

Ik wil het nogmaals hebben over het globaal plan. Ik vind dat men dat moet bekijken vanuit het standpunt van een mobiliteitsstudie. Men moet zorgen voor goede busverbindingen met service points, de overheidssuperetten, zodat ook minder mobiele mensen vlot tot bij de kantoren kunnen geraken. We kunnen dat echter inderdaad niet in de marge van een avonddebat bespreken. Het zou mij verheugen om met velen die discussie te voeren en rond de tafel te zitten. Ik hoop dat we dat ook vanuit de politiek zullen kunnen doen in samenwerking met De Post.

Mijnheer de minister, er is in uw beleidsnota volgens mij een vergetelheid geslopen, met name de financiële post. Die werd vroeger georganiseerd door Postcheque en heeft als voornaamste taken de backoffice voor de postrekeningen van de overheid en van de Bank van De Post en de organisatie van de eigen postale financiële verrichtingen. Het is mij ter ore gekomen dat de jongste tien tot vijftien jaar amper zou zijn geïnvesteerd in deze units. Een voorbeeld daarvan is de opleiding die deze werknemers niet zouden hebben gekregen terwijl dat wel het geval was voor de andere werknemers van het bedrijf.

Ik denk dat zowel vanuit de oppositie als de meerderheid wordt gesproken over levenslang leren, het belang van training on the spot en het investeren in opleidingen voor werknemers. We zien dat dit binnen de organisatie van De Post voor de financiële post eigenlijk te lang is verwaarloosd. Het gevolg is dat er nog dure en vaak niet gemoderniseerde procedures worden gevolgd die veel geld kosten aan de overheid. U heeft deze problemen bevestigd in een antwoord op een vraag van ons. U heeft ook toegegeven dat er hierdoor een probleem rijst qua fraude. De broodnodige investeringen blijven in die unit van De Post uit en ik vraag me dan ook af waarom er in uw beleidsnota daarover niets is geschreven.

**02.17 Roel Deseyn (CD&V):** La mise en commun de certaines idées est une bonne chose mais l'opposition souhaite un plan global. La discussion relative au réseau de bureaux de poste doit être menée avant l'augmentation de capital et la mise en place du nouveau partenariat. Les réformes structurelles au sein de La Poste, prévues pour 2005, doivent être préparées politiquement dès à présent. Les partenaires potentiels doivent savoir comment le politique envisage le service universel.

En ce qui concerne le plan global, il faudrait tenir compte d'une étude de mobilité. J'espère pouvoir débattre à ce sujet avec les hommes et femmes politiques et La Poste.

Au cours de ces dix à quinze dernières années, La Poste n'aurait guère investi dans la branche financière, ni dans la formation de ses travailleurs. Les procédures en vigueur sont archaïques et onéreuses. Le ministre a reconnu lui-même qu'un problème de fraude risquait de se poser. Pourquoi la note de politique générale n'évoque-t-elle pas le département financier de La Poste?

U lacht daarmee, mijnheer de minister, maar ik denk dat dit gebrek aan investeringen of voorzienigheid precies de nefaste resultaten heeft gecreëerd die ik net heb opgesomd.

**02.18** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...).

**02.19** **Roel Deseyn** (CD&V): Ik zeg dat Vinck heeft gezegd dat het soms vanuit bedrijven wordt gepercipieerd. Ik hoef me niet akkoord te verklaren met...

**02.20** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...) maar in dezelfde speech zegt u dat ze veel meer autonomie moeten krijgen en dat wij ons niet met de uitvoering moeten bemoeien. Ik vind dat fantastisch.

**02.21** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat ik daarnet voldoende heb aangetoond waar die nuances precies liggen en dat...

**02.22** Minister **Johan Vande Lanotte**: Komaan zeg.

**02.23** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer Landuyt, u kijkt bedenkelijk, maar debatteren over enkele bezorgdheden inzake maatschappelijke dienstverlening is nog iets anders dan in operationele processen geconfronteerd worden met politiek favoritisme van bepaalde regio's of partijen.

**02.24** Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik vraag niets liever, op één voorwaarde, namelijk dat u consequent bent. U mag mij over elk detail vragen stellen, maar u mag niet tegelijkertijd zeggen dat ze volgens u meer autonomie moeten krijgen, zoals de heer Vinck zegt, en toch naar elk detail vragen. Ik vind het grandioos hoe u dit kunt combineren. U moet niet zeggen dat u nuances hebt aangebracht. Er bestaat daarin geen nuance. Als de heer Vinck in verband met een belangrijk punt, zoals de tarieven, die in een beheerscontract werden bepaald, nog maar durfde te spreken over een verhoging werd ik al geïnterpelleerd. Ik begrijp dat. Tegelijkertijd zegt u dat er meer autonomie moet zijn en dat de politiek zich niet mag bemoeien met de tarieven. Interpelleren over een aankondiging van een mogelijke verhoging en tegelijkertijd zeggen dat we ons niet met de tarieven mogen moeien. Ik ben er voorstander van dat u mij daarover interpelleert, maar zeg dan niet dat...

**02.25** **Roel Deseyn** (CD&V): U discussieert hier over de tariefverhogingen. Daarover heb ik het niet. Ik duid in een aantal punctuele dossiers aan waar die overheidsbemoeienis niet gewenst was. Wij discussiëren hier over enkele maatschappelijke doelstellingen. U mag die argumenten niet vermengen in de diverse dossiers. Het is onze taak om de overheidsbedrijven erop attent te maken dat de politiek soms een belangrijke rol moet spelen. Wat de inplanting van de sorteercentra betreft, menen wij in onze fractie dat die overheidsbemoeienissen te groot waren. Alles op één hoop gooien voor alle overheidsbedrijven kan natuurlijk niet.

In die zin hoeft u die pleidooien niet af te doen als niet consequent. Dat zou geen correcte voorstelling van zaken zijn.

Dan kom ik bij de financiële draagkracht van De Post, die de voorbije jaren is aangetast. Het jaar 2003 werd afgesloten met een verlies van

**02.25** **Roel Deseyn** (CD&V): La Poste est financièrement fragilisée. Elle a enregistré une perte de plus de 64 millions en 2003. Le ministre confirme du reste cette mauvaise situation financière. Si de nouvelles injections de capital par les pouvoirs publics ne sont pas exclues, elles sont quasiment impossibles. Dans le contexte européen, l'injection de 2003 pourrait bien être la dernière.

Le ministre attend des éditeurs qu'ils consentent des efforts pour

64,3 miljoen, wat een toename was van 36,5% tegenover het jaar voordien. U zegt ook dat De Post zich in een zwakke financiële positie bevindt. Het neigt naar de zwarte kant, zou ik durven beweren. Daarom zijn we ook bezorgd over de toekomst van De Post. Ik heb u dat vorige week in een vraag in plenaire vergadering kunnen voorleggen. De nieuwe kapitaalinjecties vanuit de overheid zijn praktisch onmogelijk, maar niet uitgesloten. De kapitaalinjectie van 2003 zou, met het oog op het Europese kader, wel eens de laatste kunnen geweest zijn.

Aangaande de distributie van de dagbladen liet u duidelijk verstaan dat er een inbreng van de uitgevers zal worden verwacht om de krant 's morgens in de bus te krijgen. U zegt terecht dat het bij uitstek een ochtendproduct is, dat veel van zijn waarde verliest als het later dan 09.00 uur in de bus valt. Op dat ogenblik heeft men het nieuws immers vernomen via andere kanalen.

Met de komst van Georoute zijn veel rondes inderdaad zodanig gewijzigd dat de abonnees hun krant later dan voordien ontvangen, maar sommige mensen ontvangen hun krant daardoor pas na de middag. Dat is een beetje problematisch in het licht van de afspraken die daarover zijn gemaakt. De overeenkomsten tussen De Post en de kranten zijn volgens de letter van het contract echter zelfs in deze situatie nageleefd. U kan dan wel zeggen dat u zich aan de letter van het contract houdt, maar u hebt ook in eenzelfde beweging geschetst dat het problematisch is. U liet uitschijnen dat het van een tegemoetkoming van de uitgevers zal afhangen om tot een oplossing te komen. Hebt u dergelijke gesprekken gemodereerd met de uitgevers? Dit is belangrijk voor het imago van De Post en dus ook niet onbelangrijk in de zoektocht naar een strategische partner. Ik vraag mij af wat daar de stand van zaken is, mijnheer de minister. Welke is uw coördinerende en bemiddelende rol in dit dossier geweest?

Voor consumenten die deze en andere klachten uiten, laat de klachtenbehandeling van De Post jammer genoeg veel te wensen over, want 50% van de bedrijven en 75% van de particulieren heeft hierover te klagen. Ik spreek mij niet uit over de terechtheid van de klachten, maar ze zijn er en ze verdienen een correct antwoord. Jaarlijks ontvangt De Post 1,3 miljoen klachten. Men beweert geen of slechts een gedeeltelijk of klantenvriendelijk antwoord te hebben gekregen. Uit bezorgdheid voor consumentenzaken, ook vanuit uw partij, meen ik dat de overheid een prikkel dient te geven om deze problematiek wat efficiënter aan te pakken. Dat is belangrijk voor het imago van De Post. Ik ben ook zeer bezorgd om dat imago, maar u weet dat met de invoering van Georoute het imago van de postbode soms een deuk heeft gekregen.

Dat is niet de schuld van de postbode en ook niet van het bedrijf, maar de perceptie van de mensen is soms negatief. Dat zou moeten kunnen worden gecounterd.

Dan kom ik tot mijn opmerkingen over Belgacom. Uit een recente studie is gebleken dat het vertrouwen van de burgers in Belgacom niet al te groot is. Dat is jammer. Als politici moeten wij ons daar zorgen over maken. 4 op 10 consumenten zeggen niet tevreden te zijn over de tarieven. 6 op 10 zegt niet tevreden te zijn over de verkregen informatie of het personeel van de onderneming. Het is een

que les quotidiens puissent être distribués le matin. Il s'agit en effet d'un produit matinal par excellence.

Depuis l'instauration de Georoute, certains abonnés reçoivent seulement leur journal l'après-midi. L'accord entre La Poste et les éditeurs de journaux étant respecté au sens strict de la loi, ce sont donc les éditeurs qui devront faire des concessions. A-t-on déjà évoqué le problème avec ces derniers?

Le traitement des plaintes laisse également à désirer. Cinquante pour cent des entreprises et septante-cinq pour cent des particuliers se plaignent de la piètre qualité du service.

Chez Belgacom aussi, des problèmes se posent en matière de confiance des consommateurs. Des plaintes ont trait aux tarifs et au service. Beaucoup s'indignent de la brièveté du délai de paiement, surtout. Et sept euros pour une petite négligence, c'est tout de même beaucoup. L'État octroie des subventions pour le projet I-Line, qui doit proposer l'internet à petit prix aux écoles et aux hôpitaux. Pourquoi n'a-t-on pas associé d'autres opérateurs que Belgacom à cette offre?

L'État a vendu une partie de ses actions de BIAC à Macquarie. Les 352 millions d'euros de recettes ont heureusement servi à éponger la dette. Cette vente a été présentée au personnel sous un jour favorable: ils allaient recevoir un bonus, mais j'ai appris que celui-ci s'élèverait à zéro euro. Il n'y aurait de plantureux bonus que pour la direction, et donc pour M. Van den Bossche.

spijtige zaak, maar ik denk dat veel van die problemen zich situeren op het vlak van betalingen en facturatie. Enkele consumentenorganisaties vragen dan ook terecht om de betalingstermijnen iets ruimer te nemen bij Belgacom. De boete van 7 euro lijkt mij immers niet in verhouding te zijn tot de kleine nalatigheid.

Ik had het ook graag nog gehad over het I-line-project. Dat project bestaat erin scholen, bibliotheken, ziekenhuizen tegen een voordelig tarief internet ter beschikking te stellen. De overheid betaalde hiervoor in het verleden mee. Ik vraag mij echter af of het voor andere operatoren dan Belgacom niet mogelijk is om dat product aan te bieden. Wij hebben hierover vorig jaar al een financiële discussie gevoerd. U zei dat er voor de financiering van I-line geen voorafname was vóór de uitkering van de dividenden van Belgacom. Dat werd achteraf betwist en er werd uiteindelijk aangetoond dat het wel vooraf werd afgeroomd. Hier rijst de vraag of het nog van deze tijd is, met een geliberaliseerde telecom-markt, dat andere operatoren niet betrokken zijn bij een dergelijk aanbod. Bepaalde operatoren zoals Telenet leveren daarvoor ook inspanningen. Zij bieden enkele diensten gratis aan, omdat zij hierin een return voor het bedrijf zien, een eerste kennismaking met het product. Dergelijke lagere tarieven zijn dus mogelijk. Soms doen andere operatoren het vrijwillig aan dezelfde prijs als Belgacom. De overheid subsidieert het line-project. Misschien is het moment gekomen om het open te trekken naar andere operatoren. Mijnheer de minister, hoe ziet u de toekomst? Houdt u vast aan die piste of zult u het exclusief karakter hiervan bewaren? Wat is uw motivatie terzake?

Wat BIAC betreft, recent ging de overheid nogmaals langs de kassa door een deel van haar participatie in Biac voor 352 miljoen euro te verkopen aan Macquarie. Ik wou u hierover reeds in de commissie ondervragen, maar dat is niet gelukt door tijdsgebrek. Daarom wijs ik nogmaals op dit probleem in het kader van de bespreking van de beleidsnota. De groep heeft 70% van de aandelen gekocht. De overheid behoudt de resterende 30%. De opbrengst werd gelukkig besteed aan de schuldafbouw. Dat kunnen wij spijtig genoeg niet zeggen van de opbrengst uit de overname van andere pensioenfondsen.

Er blijkt een discussie te bestaan over het voorstel om een bonus te betalen aan de Biac-directie. Daarover is nog niet eenduidig gecommuniceerd. Het voorstel zou door u zijn tegengehouden. Een nieuw voorstel zou een bonus inhouden voor het management en vooral voor de heer Van den Bossche. Er wordt gezegd dat ook het personeel een goede zaak deed met de verkoop.

Zo werd eigenlijk de hele financiële constructie in de dialoog met het personeel voor een stuk voorgesteld. Men had toen gezegd, bij de aankondiging en de uitwerking van die overname, dat het personeel een stukje winst zou halen uit de verkoop van zijn aandelen. Nu wordt dat nogal betwijfeld door de personeelsvertegenwoordiger en door de vakbonden. Zij zeggen dat de bonus voor het personeel 0% zal zijn, niets.

Mijnheer de minister, graag had ik daarover van u wat verduidelijking gekregen.

**02.26** Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

**02.27** **Roel Deseyn** (CD&V): Neen, men vreest dat dat enkel voorbehouden zal worden voor bepaalde kaders.

**02.28** Minister **Johan Vande Lanotte**: Men zegt, men zegt...

**02.29** **Roel Deseyn** (CD&V): Men zegt: inderdaad, de vakbonden zeggen dat. Zij hebben daartegen zelfs al actie gevoerd.

**02.30** Minister **Johan Vande Lanotte**: Vraag hen dan dat zij, wat zij de week daarvoor hebben afgesproken over boni, gewoon weigeren, als het dan toch niets is, zoals u zegt.

**02.31** **Roel Deseyn** (CD&V): Ik lees enkel dat zij daarover een communiqué hebben uitgegeven...

**02.32** Minister **Johan Vande Lanotte**: U moet zich informeren!

**02.33** **Roel Deseyn** (CD&V): ... waarin zij zeggen dat dat enkel zal gelden voor bepaalde afvaardigingen van het personeel.

**02.34** Minister **Johan Vande Lanotte**: Er is een afspraak gemaakt voor het personeel. Er is geen afspraak voor de directie. De heer Van den Bossche heeft in dat debat nooit een bonus gevraagd, nooit. Hij heeft overigens, vandaag of gisteren nog, in Humo gezegd dat hij dat niet vroeg en dat hij heel goed begrepen had dat het hem niet toekwam, leest u dat maar na.

De heer Van den Bossche heeft met het personeel over een bonus onderhandeld. Overigens heeft hij aan BIAC gevraagd dat de bonus die zij krijgen ook op een fiscaal voordelige manier aan het personeel zou worden toegekend, wat vandaag door de regering is goedgekeurd.

**02.35** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Echter, wat u net zegt door de verwijzing naar Humo, staft precies of biedt de legitimiteit voor mijn vraag. Als de heer Van den Bossche zich geroepen voelt om daarop te reageren, zal het u niet verwonderen dat ik een dergelijke bezorgdheid, mede namens het personeel, ook uit. Men zegt: waar rook is, is vuur. Daarom is het ook goed dat de minister aantoont waar het vuur zich al dan niet bevindt.

Een andere problematiek binnen BIAC is de volgende. De directie heeft ook koudweg medegedeeld dat bijna nog alle niet-gerealiseerde punten uit de CAO 2003-2005 waarschijnlijk niet uitgevoerd zullen kunnen worden wegens te weinig middelen. Ook daarbij had ik van u graag een woordje uitleg gekregen. Ook voor de CAO 2005-2007 hanteert de directie dat argument. Het is toch voor een stuk onder uw verantwoordelijkheid, dus denk ik dat het toch gepast is dat u even reageert op de vraag in welke mate men die CAO zal respecteren.

Dan kom ik bij de bevoegdheid van minister Verwilghen over de beleidsnota Telecommunicatie. Ik wens daarover sneller heen te gaan omdat wij heel wat van de punten reeds in de commissie hebben behandeld.

Ik zie minister Verwilghen niet meteen zitten.

**02.34** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Vos explications sont totalement incorrectes. Il existe uniquement un accord à propos d'un bonus pour le personnel, et non pour la direction. A aucun moment, M. Van den Bossche n'a demandé un bonus. Plus encore: il a plaidé en faveur d'un bonus fiscalement avantageux pour le personnel. Vos attaques personnelles sont vraiment en dessous de tout.

**02.35** **Roel Deseyn** (CD&V): Il serait sans doute intéressant de savoir si la CCT pour 2005-2007 sera respectée.

Je me propose de fournir au ministre Landuyt quelques explications à propos du tuning. Je précise qu'il s'agit uniquement du tuning optique, et non de pratiques relevant de la piraterie de la route. Alors que le précédent ministre de la Mobilité était très attentif aux problèmes rencontrés par les tuners, le ministre Landuyt se montre un peu méprisant à cet égard, sans doute parce que le secteur ne bénéficie pas d'une bonne image de marque. Le tuning est une activité de loisirs à part entière, qui produit par ailleurs des effets économiques favorables, et mérite dès lors

d'être dotée d'un cadre cohérent.

Dan neem ik toch liever eerst een ander deel van mijn uiteenzetting, dat voor u, mijnheer Landuyt. Ik wens niet in extenso uw beleidsnota te analyseren. Ik denk dat we al de kans gehad hebben. Collega Ansoms heeft dat al op voortreffelijke wijze gedaan in de commissie.

Ik wil wel even een punt van uw beleidsnota uitdiepen. U weet wel, de paar regeltjes die u toen gezegd hebt over de tuningproblematiek. Mijnheer de minister, ik voel mij bijzonder geroepen om daar vandaag even dieper op in te gaan omdat u wel eens durfde te suggereren in de commissie dat er een zekere dissonantie of een gebrek aan concordantie zou zijn binnen onze fractie. Nu, dat is allerminst waar en dat getuigt er precies van, mijnheer de minister, dat u deze problematiek onvoldoende kent en dat u enkele zaken binnen die autowereld op een hoopje gooit. Vandaar dat ik vond dat ik vanavond even de zaken scherp moest stellen, wat nu precies ons standpunt en onze wensen in deze zijn. Bij mij gaat het over esthetische, optische tuning, niet over wat ik samen met collega Ansoms veroordeel, de weggiraterij en de boomcars. Ik weet het, mijnheer de minister, als u van slechte wil bent durft u daar wel eens op te alluderen, maar bij mij gaat het daarover niet, het gaat over de vele tienduizenden Vlamingen die bezig zijn met optische en esthetische aanpassingen, een belangrijk element van de jongerencultuur waar zij zich zinvol - en dat zou u als sp.a-minister toch bijzonder moeten interesseren - bezighouden. Heel wat jongeren die dikwijls niet bij klassieke jeugdorganisaties zijn verenigen zich daarrond via meetings, clubs en internetfora. Ik denk dat dit een zinvolle tijdsbesteding is als zij zich zo verenigen. Er is ook het economisch aspect, dat mag u niet ontgaan. Er is een industrie die rond ontstaan, met onder andere shops en ateliers.

Verder is ook het veiligheidsaspect heel belangrijk. Momenteel zijn er heel wat hiaten in de wetgeving die zorgen voor onveilige situaties bij die groep en daar is een duidelijk kader nodig. Er is ook een imago probleem. Dat kom ik net te schetsen. Die mensen werken in een sfeer van respect en zorg voor hun materiaal en doen dure investeringen. Ik wil daar even dieper op ingaan. Ik zag ook bij de inleiding dat u daar nogal smalend over doet, maar precies uw voorganger, minister Anciaux....

**02.36** Minister **Renaat Landuyt**: Ik doe daar niet smalend over. Ik heb daar evenveel aandacht voor als mijn voorganger en we zijn de situatie aan het verfijnen.

**02.36** **Renaat Landuyt**, ministre: Je porte autant d'intérêt à ce problème que mon prédécesseur. Nous nous attachons actuellement à affiner la législation.

**02.37** **Roel Deseyn** (CD&V): Aan het fijntunen als het ware.

**02.38** Minister **Johan Vande Lanotte**: Naar aanleiding van deze zeer ernstige bekommernis mogen we nog altijd een binnenpretje hebben over iets, zeker op dit gezegende uur.

**02.38** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Serait-il interdit à des ministres de rire sous cape?

**02.39** **Roel Deseyn** (CD&V): U had het over de bijgewerkte onderdelen van bepaalde parlementsleden, als ik het goed kon inschatten? Ik weet niet hoeveel nep er aanwezig is in de zaal, maar daar hoeft ik nu niet de rekening van te maken.

**02.39** **Roel Deseyn** (CD&V): Officiellement, le tuning de voitures n'est pas autorisé, il est juste toléré. Les centres de contrôle technique imposent tous d'autres critères et la police ne sait

Precies omdat uw voorganger, de heer Anciaux, zich over de tuning

zo sterk heeft gemaakt en u wat continuïteit in het beleid wenst te brengen, siert het u dat u zegt dat u het gaat fine tunen en dat u daar extra inspanningen voor zult leveren. Dan is het zeker nuttig dat ik terzake enkele bezorgdheden aan u meedeel. Ik heb het al gezegd in de commissie. Het wordt soms verkeerd ingeschat. Men mag niet vergeten – uw collega Els Van Weert zal u daar dankbaar voor zijn – dat bepaalde uitlaten die door die mensen gemonteerd worden, zorgen voor een verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot, voor minder lawaai, en dat mag ook eens benadrukt worden.

Wat is het probleem met de tuningreglementering? Dat er eigenlijk geen reglementering is. In principe zijn er geen verbouwingen toegelaten. Er is echter de facto een soort gedoogbeleid, zonder wettelijke basis. Dat leidt tot heel wat excessen. Wanneer men in dialoog gaat met die mensen, komt men al heel vlug bij een tolerantiedebat. Dan spreekt men over wetgeving en pseudo-wetgeving. Maar eigenlijk wordt er heel wat rechtsonzekerheid, ten nadele van die mensen, geschapen, wat soms voor enorme complicaties kan zorgen wanneer zich iets ernstigs voordoet. Wanneer er zich een ongeval voordoet, zijn er problemen met de verzekering en noem maar op. Dus, wij moeten die tuning binnen een bepaald speelveld toelaten. Zo kunnen wij het beter en juister controleren en in de hand houden. Er moeten duidelijke criteria zijn voor iedereen. Dat is in de eerste plaats goed voor de verkeersveiligheid.

Het grootste probleem is de onwetendheid. Wat wordt er gedoogd, wat niet? Er zijn vele verhalen. U moet er de internetfora maar eens op nalezen. Er zijn vele geruchten, maar weinig concrete regels. Ik heb al tot vervelens toe gevraagd aan de bevoegde minister dat er alstublieft op een of ander overheidssite, die trouwens genoeg hebben gekost, toch een minimale schets wordt gemaakt waarbij per onderdeel wordt aangegeven wat kan en wat niet en wat de normen zijn.

Wat erger is, is dat ook de politie en de autokeuring eigenlijk niet weten wat mag of niet mag. Politie mensen bekennen mij – en dit verontrust mij ten zeerste – dat zij de rondzendbrieven aan de keuringsstations niet via de officiële weg krijgen en dat zo'n beetje in het duister optreden. Zij geven toe dat het voor hen een zeer problematische situatie is. Ik denk dat u, als minister bevoegd voor mobiliteit, in dat verband absoluut een coördinerende rol moet spelen.

Een concreet gevolg is dat in keuringsstation A andere regels gelden dan in keuringsstation B. In het ene station is alles toegelaten en in het andere niets. Mijnheer de minister, u schudt neen. Als u echter met de betrokkenen spreekt, dan weet u ook dat de inschattingen nogal eens durven verschillen van station tot station. Een wagen die officieel wordt goedgekeurd, kan door de politie toch naar een ander keuringsstation worden gesleept, waar de wagen wel wordt afgekeurd.

Niet alle keuringsstations zijn in staat om de getunede wagens te keuren. Ik heb u daarover al ondervraagd. U hebt toen ook cijfers geciteerd. Ik meen dat u antwoordde dat meer dan twee derde van de stations wel over dergelijke faciliteiten beschikt. Dat is goed. Op dat vlak is er echter een probleem van communicatie. Er is ook een probleem van klantvriendelijkheid ten opzichte van de autobestuurder

avec précision quelles sont les pratiques autorisées, ce qui constitue une source d'insécurité juridique. Le ministre doit jouer un rôle de coordinateur et clarifier la situation, tout en restant attentif à la sécurité routière.

Toutes les stations de contrôle technique ne sont pas à même de contrôler les voitures transformées par tuning. Cette situation s'explique par un problème de communication qui a fait que certaines mesures ont été mal comprises. Les tuneurs se sentent visés personnellement alors qu'aux yeux de la police, leur activité ne constitue pas une priorité. Ce sentiment de frustration se nourrit de certaines promesses du ministre Anciaux qui n'ont jamais été suivies d'un arrêté royal. Aussi, j'espère que le groupe de travail compétent fondera sa réflexion sur la sécurité routière et dressera une liste des problèmes et de solutions possibles en concertation avec les constructeurs, la police, les services du contrôle technique et, évidemment, le secteur lui-même.

die zich aanbiedt in een keuringsstation. Hij wordt niet altijd op een correcte manier behandeld of wordt niet altijd doorverwezen naar een voor hun auto aangepaste infrastructuur.

Er heerst dus een absolute willekeur, wat voor heel wat frustratie zorgt, ook ten aanzien van de politie. De tuners voelen zich gezocht, terwijl tuning voor de politie nochtans geen prioriteit is. Dat is ook goed, maar wordt helaas soms anders ervaren op het terrein.

Het beleid van Anciaux is medeschuldig aan de onwetendheid en de frustratie. Hij heeft immers enorme aankondigingen gedaan. We merken dat ze amper zijn omgezet in wetteksten en koninklijke besluiten. Wat zei minister Anciaux echter dit jaar op het autosalon? Hij zei dat tegen maart 2004 alles wettelijk geregeld zou zijn. Er volgde heel wat media-aandacht en heel wat opschudding op die uitspraak. Ondertussen wachten wij echter nog altijd op de concrete uitvoering.

Minister Anciaux is verdwenen. Hij is gevlucht voor de vele, problematische dossiers. U hebt echter gezegd dat u het beleid in deze materie wil voortzetten. Het wordt dus hoog tijd dat er op dat vlak wat beweegt. Heel wat betrokkenen gaan er immers nu, precies door de aankondigingen, van uit dat zaken zijn toegelaten die dat eigenlijk niet zijn.

Op een mooie dag worden ze dan tegengehouden door de politie. Ondertussen lezen wij grote verklaringen in de pers, ook van uw voorganger: men moet iets doen en men moet een signaal geven tegen de antipolitiek. Hier krijgt u alvast een mooi voorbeeld van hoe een ondoordacht beleid leidt tot antipolitiek.

Enkel over één aspect kwam er inderdaad een regeling, namelijk over de verlaging. Het is goed dat er tenminste duidelijkheid is, maar op het terrein zijn de regels nog altijd niet bekend. Wat is het nut van de invoering van een maatregel, als hij niet overal wordt toegepast? Tuning is trouwens meer dan verlaging alleen. Dat wordt wel eens vergeten in gratis communicaties.

In een eerste fase bestaat de oplossing erin een lijst te maken van alle knelpunten, in samenspraak met de sector, de keuringsstations, de politie, de constructeurs en de mensen die dergelijk materiaal verkopen. Ik vind het nogal schrijnend. Men betaalt BTW op het materiaal, dat is goed voor de federale overheid, maar men kan het niet gebruiken. Dat is niet correct. Als wij het zouden doortrekken, zouden wij kunnen zeggen dat de overheid door dergelijke producten toe te laten en eraan te verdienen zich eigenlijk schuldig maakt aan onwettelijke praktijken.

Wat moet er gebeuren? Ik wil niet uitweiden over alle onderdelen, maar ik geef het u vanavond gewoon mee, omdat ik weet dat dit precies de grootste knelpunten zijn. Ik geef enkele voorbeelden: de bandenmaat voor verlaagde wagens – daarbij zijn er grote problemen met de interpretatie – het stuur, de verlichting, neonlichten, weggewerkte richtingaanwijzers, bodykits, spoilers en zonnebanden. Er ligt heel wat werk op de plank. Men moet kijken naar wat mag en wat niet. Mijnheer de minister, de belangrijkste leidraad hierbij is natuurlijk de verkeersveiligheid voor de tuners en de andere weggebruikers. Wat is een gevaar voor de verkeersveiligheid en wat

niet? Dat zou het uitgangspunt moeten zijn in dergelijke discussies.

Door de jaren heen werd men met een aantal anomalieën in de wetgeving geconfronteerd. Een aantal technische en technologische implementaties zijn niet in de wet opgenomen, hoewel ze op originele modellen zoals bij de Porsche Cayenne wel zijn toegepast. De demping op de Lexus is een ander voorbeeld. Tuners mogen het niet gebruiken.

(...): (...)

**02.40 Roel Deseyn (CD&V):** U onderschat de problematiek. U weet niet hoeveel tienduizenden Vlamingen er dagelijks mee bezig zijn. Tot mijn spijt hoor ik in dit Parlement langere uiteenzettingen over veel exotischer zaken dan de tuning. Dit zijn zaken die leven bij een brede bevolking.

Mijnheer de minister, zodra u over deze problematiek communiceert, zult u tientallen mails per dag ontvangen. Daarmee is de relevantie van het onderwerp wel degelijk aangetoond. U zou de bevolking beter moeten informeren over wat mag en wat niet mag. Laat de constructeur toe bepaalde onderdelen te veranderen? Wat is het hele resultaat? Moeten alle veranderingen aan de wagen op elkaar inspelen en zorgen voor één veranderd geheel? Wie zal dat controleren? Zal een aparte keuring moeten plaatsvinden door gespecialiseerd personeel? Allemaal vragen, mijnheer de minister waarover u duidelijkheid moet verschaffen.

Mijnheer de minister, ik heb reeds vaak creatieve suggesties terzake geopperd die gedragen worden door de sector. Het keuringsbewijs zou vernieuwd moeten worden met bijlagen. Thans zitten we met absurde situaties met tussentijdse verbouwingen. Bij een politiecontrole weet niemand exact hoe de vork aan de steel zit. Bij elke verbouwing zou een keuring aan een beperkt tarief kunnen ingevoerd worden zodat alle documenten steeds wettelijk in orde zijn. Minister Anciaux vond dit een goede piste. In de praktijk is er evenwel nog geen werk van gemaakt.

De wetgeving moet tegemoetkomen aan de bestaande realiteit, met verkeersveiligheid als belangrijkste leidraad. Mijnheer de minister, er is dus nood aan, ten eerste, deugdelijke criteria, ten tweede, een keuring door professionals die de sector kennen en, ten derde, een goede communicatie. Ik wil het daarbij laten wat betreft dit specifieke deel van uw beleidsnota.

Mijnheer de minister Verwilghen, ik verheug mij erover dat u het gezelschap vervoegd hebt, want ik wil het nu hebben over het deel telecom uit de beleidsnota.

Wij zitten volop in de bespreking. Nu ja volop, wij hebben net de inleiding van de telecomwet achter de rug, van de omzetting van een aantal Europese richtlijnen. Het akkoord met de Gewesten en de Gemeenschappen blijft daar toch een heikel punt, mijnheer de minister. De Raad van State maakt in zijn opmerkingen over het telecomwetsontwerp duidelijk dat onmogelijk alle bepalingen van de komende wet in werking kunnen treden zonder voorafgaand samenwerkingsakkoord. Ik hoop ten eerste voor de markt, voor de consument en voor de operatoren, dat deze wet geen lege doos zal

**02.40 Roel Deseyn (CD&V):** Quiconque veut minimiser cette question doit savoir que le tuning compte des milliers d'adeptes.

J'espère que la nouvelle loi sur les télécommunications ne sera pas une boîte vide. En attendant, l'accord de coopération conclu préalablement avec les Régions et les Communautés s'avère constituer un point délicat, cependant que rien ne peut se faire sans un tel accord. La date butoir de fin 2005 pourra-t-elle être respectée? Quels sont les obstacles?

Quelques remarques, aussi, sur la promotion de la large bande et le laboratoire virtuel. Dans le cadre d'un projet-pilote, mille citoyens seront sélectionnés pour avoir accès aux services à large bande. Comment ce groupe sera-t-il choisi et quel est le calendrier? Il faut de la créativité dans ce domaine.

La boîte destinée à recevoir les messages non désirés a été confiée en sous-traitance à un opérateur, mais il s'agit d'une partie concernée. Il aurait été préférable de choisir un organisme neutre.

En matière de criminalité informatique et de pénétration des ordinateurs personnels, le cabinet du ministre Verwilghen n'a toujours pas réagi à l'étude de la Internet Society Belgium (ISOC) qui fait autorité dans ce domaine. En ce qui concerne la criminalité sur internet, M. De Coene demande "plus de bleu sur la

worden.

U kan schermen met het argument dat het Arbitragehof een periode heeft voorzien waarin u nog een beetje meer tijd krijgt om tot samenwerking te komen, meer specifiek tot einde 2005. Uw verklaring in De Tijd daaromtrent was een beetje vreemd. Op vraag van de journalist of u deze datum zou halen antwoordde u: "Ik denk het wel." Wat zijn dan de obstakels die u daaromtrent nog ziet?

Mijnheer de minister, mag ik er toch op wijzen dat wij uw voorgangers ook reeds verschillende malen op de noodzaak van een samenwerkingsakkoord hebben gewezen. Ik verwacht dan ook dat u zeker klaar bent tegen einde 2005. Wij zien eigenlijk dat er de voorbije jaren amper een aanzet is gegeven tot samenwerkingsakkoord.

Ik merk toch van bij de aanvangsfase al heel verschillende en diffuse signalen over de invulling en de interpretatie van de universele dienstverlening en de financiering en activering van het fonds bij uw collega Van den Bossche en in uw inleiding. Ik vrees dat de verschillende interpretaties die we van bij de aanvangsfase van de regering krijgen, het debat enigszins kunnen bemoeilijken.

Ik heb tevens met belangstelling de passage over het stimuleren van breedband gelezen. Natuurlijk worden afdoende en zeer relevante maatregelen die het pc-bezit stimuleren, amper ter sprake gebracht. Nochtans tonen verschillende belangenverenigingen en operatoren aan dat dat precies de kritische factor is. Ook ISPA concludeerde in een rapport dat de pc-penetratie in België relatief laag is en dat de gezinnen die nog geen pc hebben, niet geneigd zijn er één te kopen. Ik denk dat een doeltreffend e-commercebeleid meer werk vereist.

Uw collega Vanvelthoven verklaart dat het pc-privé-project niet echt een succes was. Het is echter niet omdat de overheid daarover niet afdoende heeft gecommuniceerd dat de doelstellingen van een dergelijk project achterhaald zouden zijn.

Uw verschillende projecten getuigen van creativiteit, zoals ik reeds zei in de commissie. Toch wil ik nog even focussen op het virtueel laboratorium, waarin ik enkele interessante aspecten zie. 1.000 geselecteerde gebruikers wordt daarbij een open platform voor de breedbanddiensten aangeboden. Enkele weken geleden had u de tijd niet om erop te antwoorden, maar hoe zullen die 1.000 gebruikers geselecteerd worden? Wat is de timing? Wat is de planning inzake promotie?

Dan kom ik bij mijn opmerkingen inzake de spambox.

Na wat onderzoek te hebben verricht inzake de spambox, zie ik dat het initiatief voor een groot deel werd uitbesteed aan een marketingspeler en dat het in handen van de marketingsector dreigt te belanden. Het probleem daarbij is dat we zien dat in landen waar het marketingmodel en de implicatie van marketingspelers bij een dergelijke problematiek het grootst is het fenomeen van spam precies daar het grootst is. In die optiek had u het beter uitbesteed aan een neutraler orgaan dat niet meteen een belanghebbende partij is.

Uitgezonderd de voormelde passage inzake de spambox zegt uw beleidsnota niets over de aanpak van de computercriminaliteit. We

toile", ce qui équivaldrait au fond à une protection antivirus gratuite pour tous mais, pour cela, il existe déjà des projets "open source"; l'Etat ne doit donc pas développer son propre logiciel.

S'agissant de Certipost et de la signature numérique, l'Etat a au fond consenti un monopole. En outre, le site web utilisé à cette fin est loin d'être un modèle de convivialité ou de facilité d'utilisation.

J'aimerais faire au gouvernement quelques suggestions pour accroître la sécurité en matière d'utilisation des ordinateurs et de l'internet. La formation des utilisateurs est essentielle, car 90% des problèmes de sécurité ne se poseraient pas si nous utilisions judicieusement les logiciels. Il faut accélérer la création d'une Agence nationale pour la sécurité de l'information. Il faut multiplier par deux le cadre de la Federal Computer Crime Unit. Les parents et les enfants doivent être sensibilisés. Les fournisseurs d'accès à l'internet (ISP) doivent être soumis à l'obligation de mettre leurs abonnés en garde contre les dangers et les codes de bonne conduite doivent prévoir des sanctions en cas d'infraction. Le gouvernement doit aussi respecter les conventions internationales, notamment l'obligation, formulée à l'article 7 de la Convention sur la cybercriminalité, de créer un point de contact national 'criminalité informatique' accessible sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Nous n'apporterons pas notre soutien à ces notes de politique générale en raison des lacunes que présentent les propositions du gouvernement.

konden dit vorige week uitgebreid behandelen met uw collega Onkelinx. We vernemen dat ISOC.be - Internet Society Belgium - u eind oktober een voorstel heeft bezorgd dat de titel draagt "Acties tegen cybercriminaliteit, Aanpak van spam en spyware". Er is daarop vanuit uw kabinet geen reactie gekomen. Dit is volgens mij nochtans een gezaghebbende instantie die recentelijk opnieuw internationaal werd erkend. Als men de hiërarchie van de internetorganisaties in ogenschouw neemt, kan ISOC toch wel met recht en reden over deze problematiek spreken. Wat is uw antwoord op dergelijke actieplannen die worden aangeboden door professionele organisaties?

Het is jammer dat collega De Coene niet aanwezig is. Wat de exploderende internetcriminaliteit betreft, heeft hij onlangs nog een noodkreet gelanceerd, "meer blauw op het internet", waarop ik daarnet heb gealludeerd. Hij roept op om iedereen te laten beschikken over een gratis - hoe kon het ook anders - virusbescherming. Het is problematisch dat van regeringszijde, zowel door de ministers Dewael als Onkelinx, Vanvelthoven en Van den Bossche, aan deze problematiek wordt voorbijgegaan.

Dan komt een parlementslid van de meerderheid met een niet-voldragen plan aanzetten. Het persbericht werd ondertekend door mensen die er zich nadien volledig van hebben gedistantieerd. Mijnheer de minister, dat is toch een belangrijke zaak. Een parlementslid van een meerderheidsfractie heeft die mensen eigenlijk misbruikt en zij zijn daarover zeer misnoegd. U kon dit vandaag nalezen op internetfora. Er kwam ook een reactie op dit initiatief van experts en professoren. Zij zeggen dat het pleiten voor het ontwikkelen van veilige software op kosten van de overheid om die vervolgens aan iedereen ter beschikking te stellen, voorbijgaat aan het feit dat dergelijke software reeds lang bestaat in de vorm van open-sourceprogramma's. Het geldt dat men wil besteden aan dit soort kiwimodel besteedt u dus beter aan het ondersteunen van open-sourceprojecten in verband met computerveiligheid.

Op die manier kom ik terecht bij minister Vande Lanotte met Certipost, de leverancier van diensten met een digitale handtekening. De experts zeggen dat het hier gaat om een monopolie dat door de overheid wordt gegeven. De beveiligingsaanpak van Certipost is niet openbaar en is uitsluitend eigendom van de Certipost-aandeelhouders. Mijnheer De Coene pleit tegelijkertijd ook voor de verdere ontwikkeling van Certipost, wat eigenlijk ingaat tegen zijn eigen discours, zijn eigen actieplan dat sterk wordt veroordeeld en weinig bijdraagt tot een betere internetveiligheid. Mag ik bovendien de aandacht trekken op het feit dat die website helemaal geen voorbeeld is van een veilig en efficiënt internet? De website is enkel navigeerbaar via Flash, wat niet alleen onze blinde en slechtiende medeburgers zo goed als helemaal in de kou laat staan, maar bovendien vertrouwt u hiermee de internetveiligheid van de bezoeker van uw site toe aan een volledig gesloten en ondoorzichtig stuk binaire code waarbij u niet helemaal kan instaan voor de veiligheidsaspecten, laat staan verbeteren waar nodig.

Dit is slechts een greep uit de vele vernietigende kritieken die daarover zijn geformuleerd. Ik raad u dan ook aan, mijnheer de minister, om zeker niet bij de geachte collega de mosterd te halen om uw beleid inzake de aanpak van de informaticacriminaliteit te bepalen. Ik wil uw regering graag een voorzet in dit dossier geven met zeven

concrete punten.

Ten eerste, veiligheid begint bij de opleiding van de gebruiker. Die eerste stap wordt vaak over het hoofd gezien, ook in dit voorstel. Het merendeel van de huidige internetproblemen – niet allemaal, maar toch ruim 90% - zou onbestaand zijn als de gebruikers goed waren geïnformeerd en hun systeem kundig gebruikten. Ze moeten hun software updates regelmatig uitvoeren en niet zomaar alles wat binnenkomt openen. U kent dergelijke aanbevelingen wel.

Ten tweede, na vijf jaar studie moet men eindelijk het Nationaal Agentschap voor de Informatieveiligheid oprichten. Morgen komt minister Flahaut voor het deel over Landsverdediging. Ik hoop dat hij ons daarover meer kan vertellen. Morgen zien we ook opnieuw de blijde intrede van de eerste minister. Ik hoop dat hij daarover ook iets meer kan vertellen. Hij sust het Parlement en de oppositie nu al maanden met het argument dat hij een werkgroep voorziet inzake de oprichting van een dergelijk centrum voor informatieveiligheid. Als wij in het kader van de commissiewerkzaamheden minister Flahaut daarover ondervragen, weet hij gewoon van niets. Als ik dan vraag aan minister Flahaut wanneer hij wel iets zal kunnen zeggen – hij heeft al twee speciale ministerraden mede over dit punt georganiseerd – dan beschuldigt hij onze fractie van slechte wil, verzuurde oppositie en niet-constructieve samenwerking. Eigenlijk is het jammer dat wij nog steeds niets kunnen vernemen over het uitblijven van de oprichting van een nationaal agentschap.

Ten derde, de verdubbeling van het kader van de FCCU, de Computer Crime Unit. Meer mensen moeten worden ingezet voor pro-actief onderzoek op het internet. Als u eens vergelijkt met onze buurlanden, zult u zien dat daar verschillende onderzoekers in subregionale samenwerkingsverbanden pro-actief werk doen. Bij ons is het nog niet in handen van een handjevol mensen, wat ons land eigenlijk onwaardig is.

Ten vierde, de sensibilisatie van ouders en kinderen.

Ten vijfde, de internetserviceproviders de verplichting opleggen de abonnees te waarschuwen voor de gevaren van het internet. Dat zijn natuurlijk niet stricto sensu uw bevoegdheden, maar wel die van collega Van den Bossche. Ik vind het spijtig dat zij, die toch ook mede bevoegd is voor deze problematiek, hier niet aanwezig is in het kader van deze bespreking, want een zesde aanbeveling van mijnentwege in verband met de gedragscodes zou zeer relevant zijn, namelijk een gedragscode met een bijlage in verband met de sancties in geval van niet-nakoming invullen. U moet weten, mijnheer de minister, dat uw achtbare collega Van den Bossche reeds in maart had gezegd dat het zeker tegen juni zou zijn. In juni zou het voor september zijn. In september werd het december. Bij de laatste uitspraak daarover zei ze dat het toch moeilijk zou worden voor we de telecomwet hebben gestemd. Die laat intussen ook al drie jaar op zich wachten. Het zou goed zijn indien u samen met haar voor de economische sector deze sancties bij niet-nakoming van de gedragscodes concreet zou gaan realiseren, niet zoals nu met de gedragscodes voor betaallijnen waarbij men na vijf maand nog moet antwoorden dat dit nog niet gebeurd is.

Ten zevende en ten slotte de nakoming - dat is een heel belangrijk

punt - van internationale verdragen. Ik denk heel concreet aan een artikel van het cybercrimeverdrag, artikel 27, dat de ondertekenaars ertoe aanzet een nationaal meldpunt te installeren dat zeven dagen op zeven, vierentwintig uur op vierentwintig wordt bemand. Dat is een van de kritische succesfactoren.

Wegens al deze leemtes, het gebrek aan terreinkennis, het soms negeren van de expertise op het terrein en de niet-dialoog met de operatoren zullen wij deze stukken niet steunen.

Le **président**: Chers collègues, neuf orateurs doivent encore intervenir dans le cadre du volet relatif à l'Infrastructure et à la Mobilité. Nous entendrons ensuite la réponse des deux ministres avant d'entamer le débat sur le volet Economie.

**02.41 Damien Yzerbyt** (cdH): Monsieur le président, messieurs les ministres, chers collègues, je souhaiterais au nom du groupe cdH faire quelques observations sur les grandes lignes politiques annoncées par les différents membres du gouvernement en commission Infrastructure de la Chambre.

J'aborderai également trois secteurs distincts: les entreprises publiques, de la compétence du ministre Vande Lanotte, la mobilité, de la compétence du ministre Landuyt et les télécoms, de la compétence du ministre Verwilghen.

Toutefois, permettez-moi, monsieur le président de remercier au préalable les trois ministres précités pour leur présence en commission où le débat a déjà pu être largement entamé. J'ai entendu aujourd'hui en séance plénière, ce matin comme cet après-midi, que ce ne fut pas toujours le cas dans d'autres commissions.

Je commencerai par les mesures annoncées en matière de politique des chemins de fer et, en particulier, sur le processus de restructuration de la SNCB. Le gouvernement a beaucoup communiqué ces derniers mois et ces dernières semaines au sujet de la scission et de la réorganisation des chemins de fer belges. Au-delà de l'effet d'annonce, il apparaît indispensable que le parlement soit mieux informé de l'avancement de ce projet. Nous aimerions obtenir des éclaircissements sur les transferts financiers entre les différentes entités nouvellement créées, sur l'importance des redevances que paiera l'opérateur voyageurs à Infrabel, ainsi que sur les transferts financiers entre Infrabel et le fonds d'infrastructure ferroviaire, éléments qui nous restent à ce jour inconnus.

J'en profite également pour réaffirmer clairement notre regret amer au sujet de la réforme de la SNCB, qui n'a pas été mise à profit pour renforcer la présence des représentants des syndicats dans les organes de gestion des entreprises du groupe SNCB.

Vous n'êtes pas sans savoir que, dans la loi du 13 juillet 1926 créant la SNCB, la présence de mandataires des organisations syndicales était garantie, ce qui a garanti la paix sociale dans l'entreprise durant près de 80 ans.

Votre prédécesseur, Mme Durant, a supprimé ce droit. Il nous semble que la présence des représentants syndicaux dans les seuls comités stratégiques des entreprises, des comités de pilotage issus de la réforme est insuffisante. La restructuration actuelle constituait

**02.41 Damien Yzerbyt** (cdH): De regering heeft veel berichten de wereld ingestuurd met betrekking tot de reorganisatie van de spoorwegen. Het lijkt me noodzakelijk dat het Parlement terzake beter wordt ingelicht, meer bepaald inzake de financiële transfers tussen de nieuwe entiteiten die zopas werden opgericht. Wij betreuren tevens dat de hervorming van de NMBS niet werd benut om de aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de vakbonden in de beheersorganen van de ondernemingen van de NMBS-groep te versterken.

Ten tweede, de overname van de historische schuld van de NMBS gaat gepaard met een beslag op een groot deel van het onroerend vermogen van de NMBS: 42 gebouwen zullen te koop worden aangeboden. Men kan hier echt gewagen van een confiscatie van het bedrijfsvermogen van de NMBS ten voordele van de federale Staat. De holding NMBS zal een restschuld van 2,7 miljard euro behouden en deze overdracht van activa is een risico voor de toekomstige ontwikkeling van de spoorwegen en voor de rentabiliteit van de operator reizigers. Zowat 65% van de waarde van wat verkocht zal worden, is in het Brussels Gewest gelegen.

Hoe kan deze onrechtvaardigheid met betrekking tot de plaats van wat zal worden verkocht, worden

pourtant une opportunité de rectifier le tir en réintégrant les syndicats dans les différents conseils d'administration.

Ensuite, en ce qui concerne la reprise de la dette historique de la SNCB et la mise en vente d'une partie du patrimoine immobilier de celle-ci, il est plus que regrettable que la reprise de cette dette historique se double d'une confiscation d'une partie significative du patrimoine immobilier, dans le but de réduire artificiellement les charges d'intérêt liées à la reprise de la dette historique de la SNCB de 7,4 milliards d'euros.

L'Etat contraint alors le holding à se séparer d'une partie significative de son patrimoine immobilier stratégique. En effet, 42 biens immobiliers seront transférés au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire, en vue d'être mis en vente par la Sopima. Une recette exceptionnelle de 200 millions d'euros est escomptée de cette opération, et ce dans le but de couvrir en partie les charges d'intérêt de la dette historique pour l'exercice 2005. Pour les années suivantes, on parle d'un rythme de croisière de 300 millions d'euros.

Si la vente totale des terrains n'atteint pas ce montant escompté de 200 millions d'euros, la différence sera payée sur la dotation aux investissements de la SNCB, qui sera donc diminuée d'autant. En vue de compenser cette diminution, la SNCB sera contrainte de vendre d'autres biens immobiliers de son patrimoine.

Il s'agit donc d'un véritable système de confiscation du patrimoine de la SNCB en faveur de l'Etat fédéral. Ce que Jean-Luc a donné à la SNCB en 91, dans le cadre de la rédaction de la loi sur les entreprises publiques autonomes, il semble bien que Johan est en train de le reprendre.

Cette reprise limitée à la seule dette historique laisse encore subsister une dette résiduelle dans le groupe, qui s'élèverait à 2,7 milliards d'euros, solde dont est redevable, selon le ministre, le holding SNCB. La réelle question est de savoir si cette dette résiduelle n'entravera pas les activités de la société nouvellement créée.

Par ailleurs, la dépossession de la SNCB d'une part significative de ses actifs immobiliers comporte, en germe, un risque significatif à la fois pour les développements futurs des chemins de fer – développement de nouveaux terminaux – ainsi que pour la rentabilité de l'opérateur passagers. Plus de possibilité de compensation entre les recettes immobilières et les déficits opérationnels! Capacité d'endettement restreinte!

La vente de ces 42 biens immobiliers soulève encore de nombreuses questions. On peut ainsi s'étonner que plus de 65% de la valeur des biens dont la réalisation est envisagée, selon les estimations dressées par des experts indépendants, soient localisés en Région bruxelloise. La valeur des autres biens situés dans les deux autres Régions est par contraste étonnement faible. Qu'est-ce qui explique une telle injustice dans la localisation des biens dont la réalisation est projetée? Pour la plupart, ces terrains sont largement pollués; qui supportera le coût de l'assainissement de ces terrains? Le futur acheteur, la Sopima ou la SNCB elle-même? Les terrains seront-ils adjugés en bloc ou feront-ils l'objet d'une vente par lots de plus petite taille? Est-ce que des charges urbanistiques strictes seront intégrées

verklaard? Wie zal betalen voor de sanering van deze sterk vervuilde sites? Zullen deze gronden in één keer te koop worden aangeboden of zal perceelsgewijs worden verkocht? Zullen in het bestek strenge stedenbouwkundige bepalingen worden opgenomen? Zullen de Gewesten over de onderscheiden punten worden geraadpleegd? Wij vragen dat een duidelijk stedenbouwkundig programma van de betrokken zones door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt opgemaakt en wordt opgenomen in het bestek van de verkoop van elk van de sites.

Ten derde, de aangekondigde sluiting van niet minder dan 41 stations in Wallonië verontrust onze medeburgers. Wij verheugen ons over de bemoedigende resultaten van de NMBS wat het aantal reizigers en het vervoerd volume betreft. Het verontrust ons evenwel dat geen enkel beheerscontract van de nieuwe spoorondernemingen werd gesloten en dat de rationalisatie de kwaliteit, de efficiency en de nabijheid ondermijnt. De regering moet op een duidelijke en becijferde wijze de doelstellingen van de operator reizigers met betrekking tot de stopplaatsen, de bediening, de frequentie en de toegankelijkheid vaststellen.

Ten slotte werd in 2001 een investeringsplan voor tien jaar goedgekeurd om aan de behoeften van de Belgische spoorwegen te voldoen. Dat plan werd in 2004 teruggeschroefd en die inkrimping is nog meer uitgesproken in de begroting 2005. Het mechanisme van het privé-publiek partnerschap, gekoppeld aan de prefinanciering van de investeringen door de Gewesten, lijkt niet de beste manier om de uitdagingen die verband houden met de uitbreiding van de capaciteit aan te gaan. Wanneer de privé-sector een lening aangaat in de plaats van de overheid, ligt

dans le cahier des charges de vente de ces biens? Est-ce que les Régions seront consultées sur ces différents points?

Ce patrimoine mis en vente comporterait la plupart des grandes réserves foncières de la SNCB en zone bruxelloise dont les sites de Schaerbeek/Josaphat et de Delta. Cette vente grèverait donc fortement les possibilités d'extension future des chemins de fer en Région bruxelloise. Vous n'êtes pas sans savoir que ces réserves foncières sont d'une importance stratégique pour que puissent être rencontrés les besoins futurs des habitants en matière d'emploi, de logement et d'infrastructures de voiries et de transports publics en Région bruxelloise.

Nous vous demandons donc, et nous le demandons au gouvernement fédéral, qu'un programme d'urbanisation clair de ces zones soit dressé par la Région de Bruxelles-Capitale et soit intégré au cahier des charges de vente de chacun de ces terrains.

Un troisième sujet est l'amélioration du service ferroviaire offert au public. La fermeture annoncée de pas moins de 41 gares en Wallonie inquiète nos concitoyens, comme en témoignent les nombreuses questions parlementaires posées à ce sujet en commission Infrastructure et la pétition déposée au cabinet du ministre de la Mobilité en début de semaine — pétition qui a récolté 10.550 signatures. Comme le relève Inter-Environnement Wallonie, les enquêtes de satisfaction des usagers et le projet Départ du CRIOC confirment la sensibilité de nos concitoyens au maintien des gares et à la qualité du service offert sur l'ensemble du réseau ferré.

Si l'on peut effectivement se féliciter des résultats encourageants de la SNCB en termes d'augmentation du nombre de voyageurs et du volume de marchandises transportées sur le réseau belge, nous nous inquiétons de constater qu'aucun des contrats de gestion, pierres angulaires de la définition des obligations des trois nouvelles entreprises ferroviaires, n'a été conclu à ce jour. L'actualité récente témoigne d'une mise à mal des objectifs de qualité, d'efficacité et de proximité des chemins de fer par une rationalisation de l'offre principalement fondée sur des critères économiques: suppression de gares, de guichets et diminution des fréquences.

Il est plus qu'urgent pour le gouvernement fédéral de prendre ses responsabilités et de définir de manière claire et chiffrée les objectifs de l'opérateur-passagers en termes de dessertes, de fréquences, d'arrêts et d'accessibilité. Nous demandons instamment au gouvernement fédéral de procéder à la conclusion de contrats de gestion équilibrés répondant aux aspirations légitimes des citoyens.

Enfin, pour terminer sur les chemins de fer, je me pencherai quelque peu sur les extensions des capacités ferroviaires. En 2001, un plan d'investissement 2001-2012 avait été approuvé pour affronter les besoins du rail belge pour dix ans. Il a été dicté par les besoins urgents du rail en matière d'investissement tant pour les infrastructures que pour le matériel roulant. En 2004, ce plan a été revu à la baisse de manière significative: plus de 13% de diminution dans son ensemble.

Et voici que le budget 2005 s'annonce encore plus maigre que prévu! Ce sont principalement les postes liés au maintien de capacité qui en

de l'uiteindelijke kostprijs van de operatie altijd veel hoger.

Bovendien is het mechanisme van de prefinanciering door de Gewesten bijzonder verraderlijk omdat men de Gewesten ertoe verplicht begrotingsmiddelen uit te trekken voor het opstarten van projecten voor de uitbreiding van de spoorwegcapaciteit, terwijl zij formeel gezien ter zake geen enkele bevoegdheid hebben. Dat doet vermoeden dat wij afstemmen op een regionalisering van het spoorwegvervoer en wij zijn daar sterk tegen gekant. Wij vragen de regering dat zij de sector van het spoorwegvervoer een investeringsdotatie toekent waarmee die sector de hem opgelegde doelstellingen kan waarmaken.

Wij dringen erop aan dat de directie van De Post betrokken zou worden bij het uitschrijven van de offerte-aanvraag en de keuze van de industriële partner die een minderheidsaandeel in het bedrijf zou verwerven. Wij herinneren eraan dat de overheidsdotatie ruimschoots onvoldoende is om De Post in staat te stellen de haar opgelegde taken van openbare dienstverlening waar te maken.

De in de begroting 2005 geboekte operatie van overname van het pensioenfonds van BIAC en Belgocontrol wekt de illusie dat de begroting in evenwicht is.

We zijn blij dat het aantal verkeersongelukken is gedaald. Een aantal maatregelen lijkt ons belangrijk om de bestaande wetgeving te verbeteren. De categorisering van de overtredingen moet worden geëvalueerd, de superboetes moeten omlaag, de rijopleidingen moeten goedkoper worden en er moeten veiligheidsmaatregelen ten voordele van de tweewielers worden genomen.

Ik zal een schrijven richten tot de

pâtissent: renouvellement des voies, entretien des caténaires, renouvellement du matériel roulant; ainsi que les projets d'extension de capacité: amélioration de la capacité du réseau, traversée urbaine, ou encore ouvrages d'art et passages à niveau. Le mécanisme de partenariat public-privé, doublé du préfinancement des investissements par les Régions, ne nous semble pas constituer une solution au défi d'extension de capacité - que du contraire! En effet, ces techniques ne répondent qu'à des impératifs de toilettage budgétaire à court terme. Elles risquent de grever à long terme toute possibilité d'investissement dans des nouveaux travaux d'infrastructure, puisque des moyens conséquents seront accaparés par les remboursements durant une très longue période. On parle de projets courant sur plus de trente ans.

Comme le relève la Commission européenne, le recours au partenariat public-privé ne saurait être présenté comme une solution miracle pour le secteur public faisant face à des contraintes budgétaires. Lorsque le secteur privé a recours à l'emprunt en lieu et place du secteur public, le coût final de l'opération est toujours plus important. Ce n'est que dans 25 ou 30 ans qu'apparaîtra clairement la charge totale qui a été réellement supportée par les concitoyens.

Le mécanisme de préfinancement par les Régions est, lui, particulièrement insidieux, puisque l'on oblige ces dernières à consacrer des moyens budgétaires à la mise en route de projets d'extension de capacité ferroviaire, alors que - formellement - elles ne disposent d'aucune compétence en la matière. Ceci laisse augurer un mouvement de régionalisation du rail auquel nous sommes fermement opposés.

Nous demandons au gouvernement d'assumer les responsabilités budgétaires inhérentes à ses compétences en matière ferroviaire et donc de donner à ce secteur une dotation aux investissements à la hauteur des objectifs qu'il lui fixe.

Pour ce qui concerne La Poste, je serai plus bref. Nous nous réjouissons de l'annonce du fait qu'un partenaire industriel stable sera recherché pour elle dans un avenir proche. Nous insistons pour que ce processus se fasse par le biais d'une augmentation de capital et donc par la vente d'actions détenues par l'Etat, pour que la direction de La Poste soit associée au processus d'appel d'offres et au choix de ce partenaire industriel et que ce dernier détienne une quotité minoritaire dans l'entreprise.

Nous rappelons que ce que l'Etat donne aujourd'hui à La Poste en termes de dotation est insuffisant pour couvrir les missions de service public qui lui sont confiées par le contrat de gestion. Chaque année, depuis la signature de ce contrat, l'Etat est resté en défaut de verser à La Poste un montant qui s'élèverait encore à 80 millions d'euros par an. Le gouvernement s'était pourtant engagé, dans la déclaration gouvernementale, à allouer à La Poste les moyens nécessaires à l'accomplissement des tâches de service public, comme prévu dans le contrat de gestion. De tous nos vœux, nous invitons le ministre des Entreprises publiques à se mettre autour de la table avec la direction de La Poste afin de régler cette question.

Enfin, nous savons que les 250 millions dégagés suite à la reprise du fonds de pension de BIAC et de Belgococontrol sont portés en compte

heer Verwilghem waarin ik hem zal vragen het personeel van het BIPT in 2005 uit te breiden. Er zou begin 2005 een wetsontwerp over deze aangelegenheid bij hoogdringendheid in het Parlement ingediend worden. We vragen nadere informatie over de bijkomende budgettaire middelen die in 2005 worden vrijgemaakt voor de personeelsuitbreiding.

dans le budget 2005. Je l'ai personnellement précisé ici. Précédemment, nous avons dit qu'il ne faisait pas l'ombre d'un doute que cette incorporation par l'Etat soit une opération négative à long terme. Il s'agit bien de trop nombreux trucs et ficelles budgétaires élaborés par le gouvernement, faute d'avoir pu s'accorder politiquement sur des mécanismes structurels de réduction de la dette, comme ne cesse d'ailleurs de le préconiser le Conseil supérieur des Finances. C'est une opération qui donne l'illusion d'un équilibre budgétaire alors que l'Etat supportera la charge financière indéterminée du service de ces pensions durant de très nombreuses années.

En matière de mobilité - peut-être pourra-t-on transmettre ces remarques au ministre Landuyt -, le cdH se félicite des données communiquées par le ministre tendant à démontrer une baisse du nombre d'accidents sur le territoire belge en 2004. Cet enthousiasme doit toutefois être tempéré par le fait que la Cour d'arbitrage a annulé trois dispositions de la nouvelle loi sur la sécurité routière. Cela nous rappelle cruellement la précipitation et le manque de concertation qui ont entouré l'adoption de cette nouvelle législation sur la sécurité routière et le fait que, dès son adoption, diverses modifications ont dû être apportées. Un projet de loi de réparation serait d'ailleurs une nouvelle fois à l'examen en vue de rectifier les mécanismes boiteux introduits par cette loi.

C'est une législation dont on regrettera le caractère répressif outrancier alors que les états généraux de la sécurité routière préconisaient avec sagesse en priorité un renforcement des contrôles et non l'accentuation généralisée des sanctions à travers des super-amendes.

En vue d'améliorer la législation actuelle en matière de sécurité routière, nous profitons de la présente tribune pour rappeler certaines mesures qui nous tiennent à cœur:

- réévaluer la catégorisation des infractions en concertation avec des spécialistes de la circulation et les organisations du secteur et, le cas échéant, les changer de catégorie;
- revoir à la baisse le montant des super-amendes; les montants actuels des amendes sont insoutenables pour nombre de nos concitoyens. Nous pensons qu'il faut revenir à plus de modération quant au barème des amendes avec, en parallèle, une multiplication des contrôles sur le terrain afin de faire disparaître le sentiment d'impunité chez le conducteur;
- prendre des mesures afin de réduire le coût des cours de conduite; nous sommes convaincus qu'il serait judicieux d'instaurer une série de mesures garantissant une plus grande accessibilité financière aux cours préalables à l'obtention du permis de conduire dispensés par les écoles de conduite. Ce ne sont pourtant pas les pistes de réflexion qui manquent. Par exemple, on pourrait envisager de ramener à 6% le taux de TVA pour les cours suivis et les examens, de rendre fiscalement déductibles les frais de cette formation, de créer un fonds permettant aux personnes précarisées un même accès à la formation à la conduite.

Nous vous demandons effectivement d'avoir le courage politique de veiller à ce qu'un maximum de personnes puissent avoir un égal accès à ces formations à la conduite.

En ce qui concerne les deux roues, nous continuerons le débat en commission. Nous souhaitons rendre obligatoire le permis de conduire pour tous les cyclos, y compris les cyclos de la classe A et interdire la vente de kits permettant de renforcer la puissance des scooters et vélomoteurs. Chaque année, environ 7.500 cyclomotoristes sont victimes d'un accident grave. C'est plus de 20 par jour. Près de 50% de ces victimes sont des jeunes de 16 à 20 ans. L'une des principales causes des accidents est le gonflage des moteurs. Si ce gonflage est moins pratiqué qu'auparavant, les pièces nécessaires au traficotage restent en vente. Il est facile de trouver une personne qui s'y connaît en mécanique. Il me semble qu'une interdiction pure et simple de la vente de tels équipements pourrait s'imposer.

On peut imaginer la déductibilité des dépenses consenties pour l'achat d'équipements de sécurité pour les motocyclistes, en ce compris les vêtements spéciaux. Le collègue Benoît Drèze a déposé une proposition de loi en ce sens à la Chambre. Nous serions donc infiniment reconnaissants si le ministre pouvait apporter des réponses concrètes aux suggestions que nous formulons.

Nous avons pris acte également que le gouvernement souhaite consulter les associations d'usagers dans le cadre de l'adoption de nouvelles mesures. Nous insistons pour que de telles auditions se déroulent en commission Infrastructure de la Chambre afin qu'un réel débat démocratique sur la circulation routière puisse se tenir. Ce point concernait plutôt le ministre Landuyt en charge de la mobilité.

Je regrette l'absence de M. Verwilghen. Je lui ai déjà transmis une note en commission. Elle concerne plus particulièrement l'IBPT. Nous avons tenu à exprimer notre préoccupation pour que des mesures adéquates soient prises afin que le personnel de l'IBPT et du Conseil de la concurrence puisse être renforcé en 2005.

Fin 2003, l'Institut employait 218 personnes; pour la très grande majorité, ce personnel est engagé sous un lien statutaire. C'est beaucoup trop peu au vu de la complexité accrue des matières à suivre actuellement par l'IBPT, et ce le sera encore plus à l'avenir, compte tenu des nouvelles missions qui devront être assumées par l'Institut dans le cadre réglementaire consécutif à la transposition des directives européennes en matière de télécommunications dont la commission de l'Infrastructure est actuellement saisie.

Cette insuffisance en moyens humains est d'ailleurs épinglée par le dixième rapport d'implémentation, réglementation et marchés des communications électroniques en Europe, publié par la Commission européenne le 2 décembre 2004 et qui dit: "Les acteurs du marché indiquent que les ressources de l'IBPT sont limitées et que cela cause des retards pour atteindre ces objectifs. Le problème sera probablement exacerbé au vu des nouvelles missions de l'IBPT, telles que l'analyse des marchés dans le nouveau cadre réglementaire européen".

Nous rappelons que seul un organisme régulateur fort sera de nature à créer les conditions nécessaires à une concurrence loyale sur le marché des télécommunications. Or, la bonne réalisation des missions de l'IBPT nécessite un renforcement de son expertise. Ceci passe nécessairement par l'engagement d'experts de haut vol

provenant, entre autres, de l'industrie des télécommunications. Il faut permettre à l'IBPT d'offrir des rémunérations compétitives à ces experts, ce qui passe par l'adoption d'une échelle barémique spécifique supérieure à l'échelle classique de la fonction publique.

En commission de l'Infrastructure, le ministre a confirmé qu'une demande concrète de 62 membres de personnel supplémentaire a été introduite auprès de ses services par l'IBPT. Il nous a également confirmé qu'un avant-projet de loi était en préparation afin de permettre ces extensions de cadre de l'IBPT et du Conseil de la concurrence. Il a ajouté que ce projet de loi serait soumis en urgence au parlement début 2005. Le ministre nous a aussi indiqué que les moyens budgétaires nécessaires à cet élargissement avaient fait l'objet de provisions dans le budget 2005 de l'IBPT, ce que malheureusement nous n'avons pas pu vérifier. Il nous a pourtant précisé que le nombre d'engagements et les crédits à engager en 2005 devraient encore faire l'objet d'un accord entre les départements ministériels du Budget et de la Fonction publique.

Nous aimerions obtenir des précisions sur les crédits budgétaires qui seront effectivement affectés à cet élargissement du cadre en 2005. Je vous remercie, monsieur le ministre. J'espère que vous serez l'interprète de mes propos auprès de vos deux collègues ou qu'ils liront le compte rendu intégral ou analytique.

**02.42 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik kan iedereen verzekeren dat ik bondig zal zijn en onmiddellijk tot de essentie zal komen: de defederalisering van de verkeersveiligheid. Het ware toch praktisch mocht ook minister Landuyt hier aanwezig zijn, maar ik steek alvast van wal.

We mogen nog zoveel over verkeersveiligheid spreken als we willen, de basis voor een goed en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid blijft de overheveling van alle bevoegdheden naar Vlaanderen. Daartoe werd zagezegd een forum opgericht. Het forum werd samen met de interministeriële conferentie opgericht om, buiten het licht van de schijnwerpers, Vlaanderen te doen betalen voor bijkomende bevoegdheden, waarop we eigenlijk zonder meer recht zouden moeten hebben. We gingen ervan uit dat het verkeersveiligheidsbeleid volledig zou gedefederaliseerd worden. Dat was toch wat we konden opmaken uit de verklaringen van minister Anciaux in het verleden en van huidig minister Landuyt. Minister van Mobiliteit Landuyt wou zelfs minister van Vrije Tijd worden, wat er toch op wijst dat we veel mochten verwachten. Er komt echter niks van in huis.

In de beleidsnota's wordt de splitsing van de verkeersveiligheid en verkeershandhaving in het vooruitzicht gesteld. De luchtvaart, de binnenvaart, de maritieme mobiliteit, de verkeersreglementering, het rijbewijs, de technische vereisten van de voertuigen, de toegang tot het beroep van transporteur en de spoorwegen blijven echter een federale bevoegdheid. De minister komt dus op zijn stappen terug en dat is een spijtige zaak voor de verkeersveiligheid. Ik blijf het alleszins absurd vinden dat openbare werken en investeringen inzake infrastructuur een Vlaamse materie zijn, maar dat de verkeersreglementering en het handavings- en repressiebeleid een federale bevoegdheid zijn. Wij pleiten dan ook zonder meer voor de volledige overheveling naar Vlaanderen van alle bevoegdheden die

**02.42 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Seule la régionalisation de la sécurité routière pourrait asseoir ce dossier sur de bonnes bases. Nous avons déduit de déclarations de l'ancien ministre de la Mobilité, M. Anciaux, et de son successeur, M. Landuyt, que toutes les compétences en la matière allaient être transférées aux Régions. Il ressort toutefois de la note politique qu'il en est à peine question. La plupart des compétences en matière de sécurité routière restent fédérales alors que la Flandre est déjà compétente pour les travaux publics et les investissements en matière d'infrastructure. La situation demeure donc ambiguë. La mise en place d'une politique volontariste en matière de sécurité routière reste donc provisoirement impossible.

On s'appuie sur les statistiques relatives aux accidents avec lésions corporelles pour affirmer que la nouvelle loi sur la police de la circulation routière porte ses fruits. Entre-temps, la Cour d'arbitrage a toutefois déjà suspendu l'article 25 de cette loi,

met Mobiliteit te maken hebben.

Alleen dan komt er een einde aan de onduidelijkheid en dubbelzinnigheid en zal een efficiënt en geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk zijn.

Over de verkeerswet wordt aan de hand van de cijfers over de letselongevallen gezegd dat de wet werkt. Niemand kan dat echter met zekerheid zeggen. Wat ik wel weet, is dat er niet veel meer procedures voor het Arbitragehof nodig zijn om te maken dat de verkeerswet een lege doos wordt. Mijnheer de minister, in september 2004 werd namelijk artikel 25 met betrekking tot de intrekking van het rijbewijs geschorst. In november 2004 werden de artikelen 2, 3 en 4 vernietigd, omdat de federale wetgever daarin op het terrein van de Gewesten kwam. Nog in november 2004 werd een bepaling inzake het bevel tot betaling geschorst.

De evaluatie van de verkeerswet komt dus niets te vroeg. De evaluatie moet alle aspecten van de verkeersveiligheid bekijken en mag zich niet beperken tot de verkeerswet alleen. Dat zou immers in strijd zijn met de aanbevelingen en de uitgebreide bevindingen van de Staten-Generaal van 2001.

In de commissie hebben we een uitgebreide discussie gehad over de verkeersongevallenstatistiek en de verkeersveiligheidsbarometer, waarmee de minister maandelijks wil uitpakken. Ik kom daar niet meer op terug, maar wil toch nog een lans breken voor het vrijmaken van voldoende middelen voor de analyse van verkeersongevallen. Het is een voorstel dat wij naar aanleiding van de ISA-discussie deden, omdat bleek dat er nog geen onderzoek werd gedaan naar de oorzaken van de verkeersongevallen met bijvoorbeeld vrachtwagens.

Ik heb begrepen dat in het BIVV wordt gedacht aan de oprichting van dergelijk instituut. Ik hoop dat het om een structurele oplossing gaat. Het is immers belangrijk dat wij een globale kijk hebben op de oorzaken van verkeersongevallen. Een gestructureerd, permanent onderzoek en dito analyse zijn dus noodzakelijk.

Wat de rijopleiding betreft, stel ik vast dat er ideeën genoeg zijn: het rijbewijs met stappen, het rijbewijs met punten, het voorzien in de mogelijkheid in de verkeersveiligheidswet op het volgen van lessen aan een centrum voor voortgezette rijopleiding. Er werden genoeg ideeën gelanceerd, maar het blijft allemaal nog bijzonder onduidelijk.

Wat de motorrijders betreft, stellen wij vast dat het aantal ongevallen met doden en gewonden duidelijk stijgt. Er moet dus bijzondere aandacht worden besteed aan deze problematiek. Een verlaging van de BTW tot 6% op veiligheidskledij kan daarbij een belangrijke aanmoediging zijn. Ik weet dat dit een Europese materie is, maar als u en uw collega van Financiën op het Europese forum hiervoor de nodige financiën willen leveren, dan zouden wij al een heel eind verder staan. Misschien hebt ondertussen al gesproken over deze materie met uw Europese collega's.

Inzake de wegpolitie is er een serieus tekort aan manschappen op het terrein. De voorbije twintig jaar is het verkeer verviervoudigd, maar het kader van de wegpolitie is hetzelfde gebleven. Naar verluidt moeten de agenten dikwijls de statistieken vervalsen om hun doelstellingen te

annulé les articles 2, 3 et 4 et suspendu récemment un ordre de paiement. Une évaluation de cette loi s'impose donc d'urgence.

Il a été question en commission des statistiques relatives aux accidents et du "baromètre de la sécurité routière" que le ministre souhaite publier mensuellement. Nous préconisons un renforcement des moyens destinés à l'analyse des accidents de la circulation impliquant des poids lourds. Une analyse et une étude structurées et permanentes sont nécessaires en l'occurrence.

De nombreuses idées ont été exprimées en ce qui concerne les formations à la conduite automobile, mais le tout manque de clarté.

Le nombre d'accidents de moto avec morts et blessés augmente. A cet égard, je plaide en faveur d'un abaissement à 6% de la TVA sur les tenues de sécurité pour conducteurs de moto, bien que cette matière constitue une compétence européenne. Des budgets européens pourraient être utilisés à cet effet.

Les effectifs de la police de la route sont insuffisants. Bien que la circulation ait augmenté de 400% au cours des vingt dernières années, le cadre du personnel est demeuré inchangé. Il me revient qu'il n'est pas rare que le personnel soit forcé de gonfler les statistiques pour atteindre les objectifs beaucoup trop ambitieux fixés par les supérieurs hiérarchiques. Par ailleurs, il arrive fréquemment que des services de secours unilingues arrivent au mauvais endroit. L'équipement informatique, les véhicules et les uniformes sont vieux et usés. Nous nous réjouissons d'apprendre qu'une soixantaine d'agents de police viendront renforcer définitivement l'unité et que certains achats seront accélérés.

bereiken. Het gaat onder meer om cijfers over het aantal uitgevoerde ademtests, snelheidscontroles en conto's op zwaar vervoer. Ik citeer iemand van de wegpolitie: "Toch stellen de ambitieuze plannen van de top ons hoge doelen. Wij kunnen dit met de huidige mensen en middelen onmogelijk halen. Wij kleuren dus de cijfers bij tot dat wel het geval is." Hij wijst ook op het personeelstekort in zijn provincie, wat soms tot levensgevaarlijke wantoestanden leidt. Het komt geregeld voor dat eentalige ploegen naar het verkeerde gebied gestuurd worden. Daardoor komen ook de hulpdiensten op de verkeerde plaats terecht. De computers crashen voortdurend. Ze zijn verouderd en ze draaien op verouderde programma's. Met de dienstvoertuigen is het even erg gesteld. Zelfs voertuigen die al 300.000 kilometer op de teller hebben, kunnen nog altijd niet vervangen worden. Sommige auto's blijven maandenlang ongebruikt in de garage staan, omdat er geen geld is voor kleine herstellingen. Zelfs de uniformen van de zwaantjes zijn soms negen jaar oud en tot op de draad versleten.

Ondertussen heb ik vernomen, mijnheer de minister, dat er een oplossing in de maak zou zijn waarbij een zestigtal politiemensen definitief aan de eenheden zouden worden toegevoegd en waarbij ook een aantal aankopen versneld zouden gebeuren. Misschien kunt u ons daarover straks nog wat meer vertellen, want ik heb het enkel uit de media vernomen.

Het is hoogtijd aan deze problematiek die reeds lang gekend is, een oplossing te geven.

Wat de NMBS betreft, stellen we eveneens vast dat er allesbehalve sprake is van homogene bevoegdheidspakketten. Het is absurd dat Vlaanderen bevoegd is voor het openbaar stads- en streekvervoer maar niets te zeggen heeft over de spoorwegen hetgeen de coördinatie en het gebruik van het openbaar vervoer niet ten goede komt. Het vasthouden aan een unitair spoorbeleid en de 60/40-verdeelsleutel is ronduit nadelig voor de Vlamingen en legt een hypotheek op onze mobiliteit, verkeersveiligheid, milieu en economie. Vlaanderen moet op alle terreinen volledig zelfstandig een degelijk geïntegreerd mobiliteitsbeleid kunnen voeren. De structuur, de bedrijfscultuur en de werkwijze van de huidige NMBS staan zo'n beleid in de weg. Het Vlaams Belang eist daarom de splitsing van de NMBS en haar componenten.

Wat de veiligheid van de reizigers en het personeel in en rond de stations betreft, vraag ik me af of het bestaan van drie diensten om de veiligheid in de stations en op de treinen te garanderen niet te veel van het goede is. Hoe lang heeft het moeten duren en wat is er allemaal aan vooraf moeten gaan voor men beseft dat het bestaan van verschillende politiediensten naast en vooral tegen elkaar niet functioneerde? Ik stel vast dat het opnieuw de verkeerde kant opgaat. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat men graag structuren opzet om op die manier iedereen een beetje tevreden te stellen. Of dit de veiligheid ten goede komt is de vraag. Ik pleit voor maximum een dienst naast de spoorwegpolitie, die over voldoende middelen en manschappen beschikt, goed uitgerust is en de juiste bevoegdheden heeft om adequaat te kunnen optreden. Het is al moeilijk genoeg om een efficiënte coördinatie te kunnen organiseren tussen de NMBS, de spoorwegpolitie en de lokale korpsen bij incidenten en acties.

A la SNCB, on ne peut absolument pas parler de paquets de compétences homogènes: la Flandre est compétente pour les transports publics urbains et régionaux mais elle n'a toujours rien à dire en ce qui concerne les chemins de fer. Il va de soi que cela n'est pas bénéfique du point de vue de la coordination et de l'utilisation des transports publics. En outre, la clé de répartition 60/40 est néfaste pour la Flandre. Le Vlaams Belang continue donc de revendiquer la séparation entre la SNCB et ses composantes.

Trois services pour veiller à la sécurité des voyageurs et du personnel, c'est trop! On met en place des structures pour contenter un peu tout le monde. Mais la sécurité s'en trouve-t-elle accrue? Je prône quant à moi un service unique fonctionnant adéquatement aux côtés de la police ferroviaire.

L'horaire de vacances anticipé de la SNCB suscite actuellement beaucoup de réactions. C'était une décision regrettable et, le comble, c'est que la SNCB a fait comme si de rien n'était. Or des problèmes d'ordre pratique se posent sur plusieurs lignes.

Ten slotte is er nogal wat te doen geweest over de beslissing van de NMBS inzake de vervroegde vakantiedienstregeling. Ik vind dit een jammerlijke beslissing. Nog erger vond ik de houding van de NMBS die deed alsof er niets aan de hand was. De problemen deden zich nochtans op verschillende lijnen voor. Ik bespaar u evenwel het lijstje. Ik hoop dat de NMBS lessen trekt uit deze problematiek.

Mijnheer de voorzitter, collega's, de heer Sevenhans zal dieper ingaan op het goederenvervoer en ongetwijfeld ook op de IJzeren Rijn. Mevrouw Van Themsche zal de problematiek van de zwakke weggebruiker behandelen.

**02.43 Annick Saudoyer (PS):** Monsieur le président, monsieur Landuyt, je commencerai mon intervention sur la partie du budget consacrée à la sécurité routière, en rappelant que les premiers chiffres parus concernant 2004 sont encourageants.

Il ne faut évidemment pas se leurrer: au niveau européen, notre politique de prévention routière fait partie des moins efficaces. Mais, globalement, le nombre de tués sur nos routes est en train de diminuer sensiblement, ainsi que le nombre de blessés. Ce sont ces dernières statistiques qui permettent de tirer des conclusions, d'envisager les mesures les plus adéquates et de cibler des actions précises sur le terrain au niveau de la prévention et de la répression. Gérer les problèmes liés à la sécurité routière et à la mobilité nécessite des informations claires et chiffrées. Cette prise de conscience amorcée en cette fin d'année va se poursuivre en 2005.

Monsieur le ministre, vous voulez que votre politique soit fondée sur des chiffres et des statistiques fiables. Dans le budget, on trouve donc des moyens qui permettront de disposer d'indicateurs permanents de façon à évaluer l'impact des mesures prises et au besoin de les adapter.

Vous avez annoncé le mois dernier qu'un baromètre de la sécurité routière serait établi tous les mois. Ce rapport serait détaillé grâce aux données des différents parquets à différents niveaux: national, régional et provincial. Vous évoquez également dans votre note de politique générale pour 2005, la collecte et le traitement des statistiques d'accidents en un compte rendu trimestriel. Ces informations sont précieuses car elles permettent certaines constatations. J'en citerai quatre.

En ce qui concerne particulièrement les autoroutes, on constate une baisse de 6,2% du nombre d'accidents corporels entre janvier et août de cette année, par rapport à la même période en 2003. Le nombre de tués, 86, reste par contre malheureusement inchangé. Selon la police fédérale, 75% de ces accidents sont dus à une vitesse inadaptée ou excessive. Enfin, une étude des chiffres permet aussi de situer la Belgique dans le contexte européen.

Le tableau n'est pas flatteur puisque nous arrivons en troisième position des pays qui enregistrent le plus de décès causés lors d'accidents de la route. En 2002, on comptait 12,8 tués par 100.000 habitants en Belgique. A titre comparatif, les routes de Suède ou des Pays-Bas voisins apparaissent beaucoup plus sûres avec moitié moins de morts pour la même année.

**02.43 Annick Saudoyer (PS):** Al zijn de eerste cijfers voor 2004 bemoedigend, op Europees niveau zijn wij inzake verkeersveiligheid een van de slechtste leerlingen.

In de begroting worden middelen uitgetrokken om tot betrouwbare statistieken te komen die een evaluatie en zonodig een aanpassing van de middelen mogelijk maken: een maandelijkse barometer van de verkeersveiligheid en een driemaandelijks statistisch verslag. Ik raad de minister aan zijn inspanningen met betrekking tot een striktere en beter omkaderde verkeersveiligheid dankzij strengere controles, voort te zetten.

Ik verheug mij over de stijging van de werkingskosten van het Centrum voor Informatieverwerking dat onontbeerlijk is in de strijd tegen onaanvaardbare fraude zoals het niet in het bezit zijn van een rijbewijs of een verzekering. Ik verzoek de minister het hele jaar door de verkeersveiligheid te promoten met als uitschieters de winter en het jaareinde.

Onze wegen slibben dicht omdat we met zijn allen over 6 miljoen voertuigen beschikken terwijl de NMBS door de sluiting van stations nog minder aantrekkelijk wordt. De PS-fractie juicht de discussie toe die u op gang heeft getrokken over de vervoersmiddelen die een alternatief kunnen bieden voor de auto. Ik heb zelf een aantal voorstellen in die zin gedaan.

Je me réjouis de constater que des moyens sont mis en œuvre pour vous permettre de disposer d'études fiables sur lesquelles articuler votre politique. Je vous encourage à poursuivre, au fil des saisons, vos efforts dans la voie d'une sécurité routière mieux appréhendée et mieux encadrée par un renforcement des contrôles en tout genre, qu'ils soient techniques, de vitesse, du taux d'alcoolémie, du défaut d'assurance, etc.

Au budget, je constate également que les frais de fonctionnement du centre de traitement de l'information ont été revus à la hausse. Il s'agit entre autres de la tenue des répertoires des matricules de véhicules, du contrôle des documents de transport, de la tenue des fichiers "permis de conduire" et du contrôle de l'assurance RC obligatoire. Cela me paraît indispensable pour lutter contre toutes sortes de fraudes inadmissibles comme le défaut de permis de conduire ou un permis non valable ou le défaut d'assurance à l'origine de nombreux délits de fuite, laissant des conducteurs criminels dans l'impunité et des victimes dans l'embarras.

Monsieur le ministre, la promotion de la sécurité routière reste une préoccupation importante sinon essentielle. La période hivernale est particulièrement propice à ce genre de communication. C'est sans doute à ce moment de l'année que nous nous sentons le plus concernés. L'obscurité, le brouillard, le gel, parfois quelques jours de neige nous incitent naturellement à redoubler de prudence. Les fêtes de fin d'année sont accompagnées de campagnes de prévention qui aiguissent notre vigilance. Je vous encourage à poursuivre, tout au long de l'année, une communication de qualité à l'attention de tous nos concitoyens sans exception. N'importe qui, à tout âge, a droit à une information facilement lisible des dangers potentiels ainsi que des mesures adaptées pour améliorer sa sécurité. Cette information, largement relayée par les médias et par les campagnes de l'IBSR ou encore des RYD, doit amener tout un chacun à mesurer sa responsabilité lorsqu'il se trouve sur la voie publique.

Je voudrais également aborder certains points qui me paraissent importants. Un problème de taille se pose: nos routes sont engorgées par un parc automobile qui augmente d'année en année, atteignant les six millions de véhicules. La voiture est utilisée pour 82% des déplacements et reste à ce titre le moyen de transport préféré des Belges. Pendant ce temps, un service public comme la SNCB est purement et simplement désinvesti de ses attraits. Je veux parler de l'attrait humain avec la fermeture de certaines gares et de certains guichets. Je sais que ce n'est pas spécifiquement de votre ressort mais plutôt de celui de M. Vande Lanotte mais je voulais tout de même l'évoquer.

Il y a lieu de réfléchir à des mesures qui permettraient de valoriser d'autres moyens de transport.

Le groupe PS se réjouit du débat que vous avez ouvert à ce sujet. J'ai, de mon côté, proposé quelques mesures simples qui pourraient enrichir ce débat et jouer un rôle complémentaire dans la politique globale qui est menée actuellement.

Monsieur le ministre, vous avez récemment déclaré dans la presse: "La majorité des citoyens veut davantage de sécurité routière. Dans cette matière, on n'en fera jamais assez" Aussi, je propose des

Om de verkeersveiligheid te verhogen heb ik tevens enkele eenvoudige maatregelen voorgesteld, waaronder het dragen van een reflecterende vest in geval van pech.

Er bestaat een middenweg tussen een overaanbod van controles en een blind vertrouwen in de bestuurders: we moeten de burgers steunen bij hun inspanningen om het verkeer veiliger te maken en ze wijzen op hun verantwoordelijkheid. Daarbij spelen promotiecampagnes rond de verkeersveiligheid een belangrijke rol.

mesures simples et peu onéreuses comme le port d'un gilet réfléchissant pour le conducteur se trouvant à l'arrêt ou en difficulté. Je croise en rue de nombreux citoyens qui y sont favorables puisqu'ils l'utilisent déjà spontanément en promenant leur chien, en faisant de la course à pied ou en se déplaçant à vélo. Je sais l'importance que vous accordez à la vie des citoyens lorsqu'il s'agit de sécurité routière.

Pour conclure, je dirais d'abord que les contrôles en tous genres sont nécessaires. Ensuite, qu'accorder une confiance aveugle au conducteur est illusoire. Et enfin, qu'il existe une voie intermédiaire pour faire évoluer favorablement les statistiques; c'est de soutenir le concitoyen dans ses efforts au quotidien pour rendre les routes plus sûres. Il s'agit de l'amener à prendre pleinement conscience de sa responsabilité. C'est pourquoi la promotion de la sécurité routière me paraît primordiale car c'est un outil qui contribue à faire évoluer les mentalités et les comportements, particulièrement auprès des jeunes générations. Chacun a son rôle à jouer dès lors qu'il circule sur la voie publique, quel que soit son mode de transport.

**02.44 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le président, chers collègues, mon intervention portera également sur la sécurité routière.

Malgré les efforts des derniers mois en matière de renforcement des contrôles, l'image de la Belgique sur le plan de la sécurité routière est loin d'être positive en comparaison des autres pays européens. On l'a rappelé à plusieurs reprises. Un récent rapport nous classe parmi les trois pays où la sécurité routière est la plus mauvaise. Ce rapport s'appuie notamment sur le faible taux de conducteurs qui portent la ceinture de sécurité: 60% chez nous contre 90% en Scandinavie et en France.

Notre ministre de la Mobilité a présenté d'autres chiffres. Selon les statistiques dont il dispose, le nombre d'accidents, et donc le nombre de victimes, est en baisse en 2004. Nous ne pouvons, bien entendu, que nous réjouir de cette tendance favorable, mais nous attendons de connaître les chiffres définitifs avant de conclure que la politique de sécurité routière porte réellement ses fruits en Belgique.

Le gouvernement avait largement misé en 2002 sur son projet de loi sur la sécurité routière. Une répression plus stricte des comportements dangereux grâce à une procédure qui se voulait plus souple et plus efficace devait conduire à l'objectif européen de réduction de moitié du nombre de victimes de la route pour 2010.

Si l'on constate aujourd'hui une tendance à la réduction du nombre d'accidents et de victimes, c'est dû principalement à l'augmentation de contrôles sur le terrain plutôt qu'à l'effet de la loi du 7 février 2003. Le bilan de cette loi est plus que mitigé, puisqu'il a fallu plus d'un an pour qu'entrent en vigueur certains de ses articles. En outre, plusieurs de ses dispositions ont été annulées ou déclarées contraires à la Constitution par la Cour d'arbitrage. Sans oublier la modification de l'arrêté royal répartissant en trois catégories les infractions graves.

Le chantier de l'évaluation et de la modification de cette loi est à présent ouvert. Si tout le monde peut s'accorder sur l'objectif final, il est indispensable de rappeler les grands principes qui doivent présider à cette réforme.

**02.44 Valérie De Bue (MR):** In tegenstelling tot de geruststellende statistieken waarover onze minister van Mobiliteit beschikt, blijkt uit een recent verslag dat België op het vlak van de verkeersveiligheid één van de slechtste leerlingen van de klas is. Zo zou slechts 60% van de Belgische autobestuurders de veiligheidsgordel dragen, waar dat in Scandinavië en Frankrijk 90% is.

In 2002 wilde de regering, via een soepele en efficiënte procedure, strenger optreden tegen gevaarlijk rijgedrag, dit in het licht van de Europese doelstelling om tegen 2010 het aantal verkeersslachtoffers met de helft te verminderen.

De huidige daling van het aantal verkeersongelukken en -slachtoffers is eerder aan de toenemende controles dan aan de wet van 7 februari 2003 te wijten. Het Arbitragehof vernietigde intussen een aantal bepalingen van die wet, die aan evaluatie en bijschaving toe is.

De MR heeft zopas een voorstel van resolutie ingediend, met de volgende krachtlijnen: alle strafrechtelijke sancties moeten bij wet worden opgelegd, de rechten van de verdediging moeten

Ces principes sont les suivants:

- pas de sanction pénale non prévue par la loi;
- respect des droits de la défense;
- égalité de tous devant la loi.

Personne n'oserait en théorie contredire ces principes. À ce titre, le groupe MR a récemment déposé une proposition de résolution demandant une révision de la loi de 2003, pour respecter principes. Il faut trouver un système poursuivant un triple objectif:

1. simplification administrative et diminution de la charge de travail de la police, du ministère public et du pouvoir judiciaire;
2. garantie des droits de la défense;
3. recouvrement effectif de la sanction imposée.

Je voudrais à présent revenir à l'accord de gouvernement de juillet 2003 qui annonce que l'application de la loi relative à la prise en compte de la situation sociale du contrevenant sera évaluée et, le cas échéant, adaptée afin d'atteindre les objectifs prévus.

Lors du débat sur sa note de politique générale pour 2005, le ministre de la Mobilité s'est déclaré en faveur d'une liaison des amendes de roulage aux revenus. On ne peut que se demander si le ministre émet une opinion personnelle ou s'il s'exprime au nom du gouvernement. En ce qui nous concerne, l'accord de gouvernement est clair: la seule législation en vigueur en juillet 2003 relative à la prise en compte de la situation sociale du contrevenant est l'article 163 du Code d'instruction criminelle, tel que modifié par l'article 43 de la loi du 7 février 2003, qui autorise le juge à tenir compte de la situation sociale du justiciable pour le sanctionner d'une amende inférieure au minimum légal. Il n'est donc pas question d'introduire une discrimination qui consisterait, pour une même infraction, à prononcer des sanctions plus ou moins élevées en fonction des revenus du contrevenant.

Pour répondre au ministre qui affirme en commission Infrastructure que l'amende étant une sanction qui vise les revenus, il n'est que logique que la sanction soit fonction de ces revenus, il suffit d'avancer l'article 10 de la Constitution qui prévoit que les Belges sont égaux devant la loi. Dans l'hypothèse hautement improbable où un mécanisme de liaison des amendes aux revenus viendrait à être adopté, et ce avant une inéluctable annulation par la Cour d'arbitrage, cela conduirait à instaurer un système favorisant la dissimulation des revenus, voire l'organisation de l'insolvabilité, moyen économique permettant de mal se conduire sur la route.

On croyait révolue l'époque où la politique de sécurité routière était motivée par une dynamique financière.

Par ailleurs, la loi de février 2003 a innové en supprimant pour certaines infractions les peines de prison qui étaient remplacées par des déchéances du droit de conduire.

En matière de sécurité routière, l'éventail des sanctions doit être étendu afin d'intégrer des sanctions alternatives qui contribuent réellement à améliorer le comportement du conducteur en le responsabilisant et en le sensibilisant. C'est ainsi que des travaux d'intérêt général devraient pouvoir être proposés. Ne pourrait-on pas miser, par exemple, sur l'effet didactique d'un stage dans un service

worden nageleefd en de gelijkheid van iedereen voor de wet moet worden gewaarborgd. De nieuwe regeling moet de administratieve vereenvoudiging in de hand werken, de naleving van de rechten van de verdediging veiligstellen en ervoor zorgen dat de opgelegde boetes daadwerkelijk worden geïnd.

De minister van Mobiliteit verklaarde dat hij de verkeersboetes voortaan van het inkomen wil laten afhangen. Is dat zijn persoonlijke overtuiging of vertolkt hij het standpunt van de regering? Voor de MR is het duidelijk dat alleen artikel 163 van het Wetboek van strafvordering, gewijzigd bij artikel 43 van de wet van 7 februari 2003, op deze materie van toepassing is. Dit artikel geeft de rechter de toestemming met de maatschappelijke toestand van de rechtsonderhorige rekening te houden en hem een boete op te leggen die onder het wettelijke minimum ligt. Het zou echter discriminerend zijn voor eenzelfde overtreding hogere of lagere boetes op te leggen.

De voornemens van de minister gaan in tegen de grondwettelijke gelijkheid van de Belgische burgers ten aanzien van de wet. Een dergelijk systeem zou er bovendien toe kunnen leiden dat autobestuurders hun inkomen verhullen of zich zelfs onvermogen verklaren, zodat zij de wegen ongestraft onveilig kunnen maken.

Inzake de verkeersveiligheid zouden alternatieve straffen zoals werken van algemeen nut, een stage in een spoeddienst in en ziekenhuis of specifieke opleidingen, het rijgedrag van de bestuurders nog kunnen verbeteren.

De opleiding van de nieuwe bestuurders moet gericht zijn op kwaliteit en moet ook gemakkelijker toegankelijk zijn. De

d'urgence d'un hôpital, lors d'une nuit de week-end ou dans un service de rééducation d'accidentés de la route? De même des formations plus spécifiquement orientées vers la sécurité routière (cours, actions de sensibilisation) sont de nature à corriger de mauvaises habitudes de conduite et donc à éviter des récidives. Ces sanctions alternatives doivent viser plus particulièrement des infractions comme les excès de vitesse, la conduite sous influence, l'usage d'un téléphone portable en conduisant, le défaut d'assurance et les véhicules trafiqués. Que pensez-vous, monsieur le ministre, de ces propositions?

Une politique globale de sécurité routière ne peut se contenter d'être réactive. L'investissement le plus rentable est celui qui intervient le plus tôt en amont, c'est-à-dire lors de la formation de nouveaux conducteurs. Une formation de qualité, établie sur la base d'un programme cohérent et adapté aux évolutions technologiques, est un gage de renforcement à long terme de la sécurité du transport routier. Cette qualité doit toutefois rester accessible au plus grand nombre. Les candidats au permis de conduire qui ne peuvent profiter de l'expérience d'un accompagnateur leur permettant de suivre la filière libre doivent pouvoir suivre les cours des autos-écoles à des conditions abordables, faute de quoi on assisterait à un accroissement du nombre de conducteurs sans permis. Être titulaire d'un permis de conduire est souvent considéré par les jeunes comme un premier pas dans l'apprentissage de la liberté. De plus en plus fréquemment, ce permis est devenu aussi la condition sine qua non de l'accès à un emploi, que ce soit pour se rendre sur son lieu de travail ou pour l'exercice même de ce travail.

C'est pourquoi l'accès au permis de conduire doit également être considéré comme un moyen d'intégration des jeunes dans le monde du travail. Il faut rendre l'accès aux formations plus démocratique pour les jeunes.

Vous avez annoncé un grand débat sur la sécurité routière en 2005, je serai heureuse de voir vos propositions en la matière. Nous serons donc vigilants à la réforme proposée, principalement à la méthode de travail basée sur la concertation avec les acteurs de terrain.

**02.45 Ludo Van Campenhout (VLD):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw en heren ministers, collega's, ik zal het zeer kort hebben over twee dossiers: de NMBS en verkeersveiligheid.

Ik denk dat 2004 een scharnierjaar was voor de NMBS, want de structuren werden - ik zou zeggen: eindelijk - hervormd. Die operatie kwam er onder impuls van de Europese Commissie en zal vanaf 1 januari in werking treden.

De NMBS wordt eindelijk opgesplitst in een aparte infrastructuurbeheerder Infrabel en een vervoersmaatschappij, overkoepeld door de NMBS-holding, elk met eigen bestuursorganen. Het gaat hier over een van de meest ingrijpende bestuurs hervormingen uit de geschiedenis van de NMBS.

De regering heeft ook alle voorbereidingen getroffen om begin 2005 de schulden ten bedrage van 7,4 miljard euro over te dragen aan het Fonds voor de spoorweginfrastructuur en bevrijdt zo de NMBS van een jaarlijkse betaling van ongeveer 300 miljoen euro interestlasten.

toegang tot het rijbewijs dient als een middel te worden gezien om de jongeren in het arbeidsproces te integreren.

Mijnheer de minister, u hebt in 2005 een debat over de verkeersveiligheid aangekondigd. Wij zullen nauwlettend toezien op de aangekondigde hervorming en op het overleg met de actoren in het veld.

**02.45 Ludo Van Campenhout (VLD):** La structure de la SNCB a enfin été réformée en 2004 sous l'impulsion de la Commission européenne. Il existe désormais un gestionnaire d'infrastructure et une société de transport qui seront tous deux dotés d'organes de gestion propres.

Les dettes d'un montant de 7,4 milliards seront transférées au Fonds pour l'infrastructure ferroviaire au début de l'année 2005, ce qui permettra à la SNCB d'économiser annuellement 300 millions d'euros de charges d'intérêts. Le VLD a toujours préconisé la libéralisation

Onze fractie heeft altijd voltallig de Europese vrijmaking van de spoorwegmarkt en de oprichting van een onafhankelijke infrastructuurbeheerder gesteund. Wij pleiten al jaren voor efficiëntere spoorwegen door de infrastructuur en de uitbating van de lijnen afzonderlijk te beheren.

Om natuurlijk de NMBS toe te laten met gelijke wapens te strijden, is binnen een geliberaliseerde markt de overname van de schuld noodzakelijk.

De Europese Commissie vindt het problematisch dat in vele gevallen de scheiding tussen de eigenaar van de infrastructuur en de beheerder nog niet tot stand gekomen is. Er wordt vastgesteld dat in een aantal landen de beheerder van de infrastructuur ook treinen exploiteert en toegangsrechten tot het netwerk verleent en ook nog toeziet op de veiligheid. Over een week zal België niet meer tot die landen behoren. Daarover is onze fractie zeer verheugd.

Onze fractie is ook tevreden dat bij de samenstelling van de bestuursorganen van de infrastructuurbeheerder de Gewesten vertegenwoordigd zijn. Het is een eerste, misschien bescheiden, stap om te komen tot een meer homogene en meer consistente verdeling van de bevoegdheden wat het vervoersbeleid betreft.

Collega's, er zitten in de beleidsbrief van de toezichtsminister veel positieve signalen. In de eerste plaats is er de forse toename van het aantal reizigers. Tegelijkertijd zijn de klanten meer tevreden over de dienstverlening van de NMBS. De stijging van het aantal reizigers per kilometer voor het binnenlands verkeer behoort tot de top drie in Europa. Die stijging van het aantal reizigers per kilometer is dubbel zo groot als de stijging van het aantal verplaatsingen per wagen. Het treinvervoer begint dus eindelijk aan aandeel te winnen ten opzichte van de andere modi.

In 2000 stelde de regering de doelstelling voorop om het binnenlands reizigersvervoer te doen toenemen met 25% tegen 2007. Die doelstelling werd hier op sommige banken op ongeloof onthaald, maar wij kunnen vaststellen dat die doelstelling van de regering een jaar vroeger, namelijk in 2006, zal bereikt worden.

Een ander positief signaal is dat de NMBS zich eindelijk terugplooit tot haar kerntaken. De regering-Verhofstadt heeft hier een dossier geërfd van de vorige regering dat allesbehalve rooskleurig was. U herinnert zich allemaal hoe de vorige spoorwegbaas Etienne Schouppe het binnenlands reizigersvervoer in zijn tijd vergeleek met een partijtje minigolf spelen.

Dat was voor onze tijd, beste collega's van CD&V, maar het komt erop neer dat Etienne Schouppe wat neerkeek op het binnenlandse reizigersvervoer. Hij had grote ambitieuze dromen: hij ging namelijk een internationaal logistiek bedrijf ontwikkelen dat een zeer belangrijke bijdrage zou leveren aan de nationale economie, in het bijzonder aan de havens. Het binnenlands vervoer van reizigers was voor Etienne Schouppe eigenlijk een speeltuintje.

Wat stelden we vast? De grote ambitieuze dromen van Etienne Schouppe hebben heel veel geld gekost en het fameuze bedrijf ABX,

européenne du marché et à la mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure indépendant. Dans cette hypothèse, une reprise de la dette s'avèrerait toutefois indispensable. La représentation des Régions dans les organes de gestion du gestionnaire d'infrastructure constitue un premier pas vers une meilleure répartition des compétences.

La note de politique générale du ministre comporte de nombreux aspects positifs. Ainsi, le nombre de voyageurs augmente considérablement. En outre, les clients sont plus satisfaits que par le passé. Le nombre de voyageurs par kilomètre pour le trafic intérieur a également augmenté sensiblement. La Belgique fait partie du peloton de tête européen à cet égard. L'objectif de faire croître d'un quart le transport intérieur de voyageurs sera atteint dès 2006, un an plus tôt que prévu donc.

La SNCB va enfin pouvoir se limiter à ses missions fondamentales et il faut s'en féliciter. A l'époque de M. Schouppe, la situation était inversée. L'ambition, à l'époque, était de développer une société logistique d'envergure internationale alors que le transport des voyageurs sur le réseau belge était considéré comme secondaire. Mais la société ABX a coûté des milliards au contribuable et aurait pu entraîner la SNCB dans sa chute. En outre, cet échec a paradoxalement stimulé le transport routier. Aujourd'hui, ABX est heureusement assainie et une société indépendante est née; ABX passe en définitive entièrement aux mains du secteur privé.

Nous saluons la volonté du gouvernement de maintenir sa dotation en faveur du transport intermodal de marchandises, qui rend celui-ci compétitif par rapport au transport routier. Ces subsides ne doivent toutefois pas perturber

de megalomane droom van het internationale logistieke bedrijf, is de gemeenschap slecht gekomen. Het heeft de gemeenschap miljarden gekost, die zo niet zijn kunnen gaan naar het binnenlands reizigersvervoer. Nog erger: er is meer geld uitgegeven aan vrachtwagens dan aan locomotieven. ABX was een bedrijf dat bij uitstek gericht was op het stimuleren van het wegvervoer. Dat is een eigenaardige missie voor een spoorwegonderneming.

Die strategie heeft, eindelijk, geleid tot ontvullende conclusies. In het tijdperk Schouppe heeft de overheid maar liefst meer dan 700 miljoen euro in ABX gepompt. Dat is, collega Sevenhans, ongeveer de kostprijs van een spoorwegtunnel onder de Schelde. Alleen ging het geld niet naar spoorvervoer, maar naar de verkwistende en misbegrepen strategie van de heer Schouppe. Die geldverslindende strategie van ABX dreigde de NMBS zelfs mee te sleuren in de afgrond.

Gelukkig kwam er onder deze regering een ommekeer. ABX werd gesaneerd en er zal een afzonderlijke vennootschap komen met het oog op de verzelfstandiging van ABX. Laat ons hopen dat die verzelfstandiging de ultieme stap is om ABX te vervreemden en over te laten aan de privémarkt. Ik denk dat het evident is dat het niet de missie is van een spoorwegonderneming om het vrachtverkeer te ondersteunen met publieke middelen.

Ik denk dat het de verdienste is van de regering dat de zwaar verlieslatende, zeer zwaar verlieslatende buitenlandse filialen van ABX grondig gesaneerd zijn. Dat is ook de verdienste van het huidige management van ABX. Zij hebben daar schitterend werk geleverd. Zelfs het probleemkind ABX Frankrijk heeft een overnamekandidaat gevonden. ABX is bijna gezond. Dat was geen eenvoudige opdracht, maar het kan in 2005 eigenlijk volledig losgelaten worden.

Wat ABX betreft zitten we op het terrein van het goederenvervoer. Vanuit Antwerpen draagt dat natuurlijke onze grootste belangstelling weg. Wij zijn dan ook verheugd dat de overheid verdere subsidies zal verlenen voor het intermodaal transport om verder de verankering van het treinverkeer via havens, via de hinterlandterminals en via het spoor verder te verankeren en om het spoor verder concurrentieel te maken ten aanzien van het wegvervoer. Het is onze bekommernis in Antwerpen dat die intermodale subsidies ten bedrage van toch wel 15 miljoen euro niet concurrentieverstorend zouden werken tussen de havens, dus interportuair. Nu, ik denk dat we met de manier waarop het nu gemodelleerd is gerust kunnen zijn. We moeten alleen de Europese Commissie nog overtuigen dat die subsidies, die erop gericht zijn om een duurzaam transport te stimuleren, niet concurrentieverstorend zijn.

De NMBS zal ook haar immobiliënactiviteiten afstoten. Ik denk dat dit inderdaad niet tot de kerntaak, tot de missie van de NMBS behoort. Zoals u weet worden de gronden overgedragen aan de federale overheid, ook in het kader van de schuldoverdracht. Onze bekommernis heeft de minister reeds weerlegd, collega's, in de commissie. Wij willen wel een kwalitatieve, een duurzame en een stedenbouwkundig verantwoorde valorisering van die gronden bewaken vanuit de Gewesten, maar nog meer vanuit de gemeenten, in het bijzonder in die ontwikkelingsprocessen die al ver gevorderd zijn. De minister heeft ons daarover meer dan gerustgesteld in de

la concurrence entre les ports mais nous n'avons pas d'inquiétudes à cet égard. Il reste à convaincre la Commission européenne.

Le fait que la SNCB abandonne aussi ses activités immobilières me réjouit. Dans le cadre du transfert de la dette, les terrains sont cédés aux autorités fédérales. Les Régions et les communes doivent veiller à ce que ces terrains soient adéquatement valorisés. Le ministre nous a déjà rassurés à cet égard. A Anvers, nous aurons en tout cas recours au droit de préemption des communes.

Selon la direction de la SNCB, le plan d'entreprise ne peut réussir que si les mesures d'économie vont de pair avec une augmentation des recettes. Le gouvernement ne considère pas les tarifs ferroviaires bon marché comme la cause de la situation financière de la SNCB. Toutefois, il faut à notre estime veiller scrupuleusement au volet des recettes lorsque l'on pratique la politique de la gratuité et que l'on offre des places de parking gratuites aux abonnés. Je ne sais pas s'il faut plaider pour la gratuité de ces emplacements mais le ministre a bien compris que la mobilité routière et la mobilité ferroviaire peuvent se compléter.

En ce qui concerne le dossier du Rhin de fer, nous attendons l'arrêt de la Cour d'arbitrage. Le risque de voir les Néerlandais établir un lien entre ce dossier et ceux du TGV et de l'approfondissement de l'Escaut occidental représente toutefois un nouveau danger. Nous avons pourtant toujours respecté nos obligations dans le dossier du Rhin de fer et un tel couplage serait dès lors particulièrement déloyal.

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi de circulation, le nombre d'accidents avec lésions

commissie. De gemeenten zullen een voorkooprecht krijgen op de gronden van de NMBS waar wij op een realistische wijze zullen op ingaan.

Na deze positieve berichten wil onze fractie ook nog een aantal waarschuwende signalen geven. De directie van de NMBS heeft met klem gezegd aan de overheid dat het ondernemingsplan van de NMBS alleen maar kan slagen indien bovenop de kostenbesparingen ook meer inkomsten worden gerealiseerd. De regering gaat ervan uit dat een goedkope trein voor reizigers mogelijk blijft zonder negatieve invloed op de financiële situatie van de NMBS en dit dankzij federale dotaties, bijdragen van de derdebetalers en de toename van het aantal reizigers. Wij zijn van mening dat de regering zorgvuldig moet toezien op de inkomsten van de NMBS bij de uitvoering van haar gratisbeleid voor reizigers en bij het voornemen om de parkeerplaatsen gratis te maken voor treinabonnees. Wij ondersteunen dit voornemen in belangrijke mate. Ik weet niet of het noodzakelijk gratis moet zijn, maar het is wel zo dat deze regering en de minister in het bijzonder, de complementariteit inziet van het transport via de weg, mensen die met de auto naar het station rijden en zich verder verplaatsen met de trein. Dat is geen evidente keuze, mensen stappen immers niet gemakkelijk over van vervoersmodus.

Collega's van CD&V, er ligt een uitgewerkt ondernemingsplan op tafel voor 2007 dat voor het eerst perspectieven biedt op rentabiliteit voor de NMBS. Ik denk dat dit een cruciale kans is. Wat het goederenvervoer van de NMBS betreft, volgen wij de dossiers met zeer veel aandacht. Ik denk daarbij aan de IJzeren Rijn. Wij wachten de arbitrage vol vertrouwen en vol hoop af. Er zijn wat tegenstrijdige en negatieve signalen vanuit de Nederlandse Kamer. Ik ben geen jurist maar als ik het goed heb, wordt het arbitrageverdrag geratificeerd. Daardoor worden alle moties inzake randvoorwaarden en beperkende voorwaarden die in de Kamer in Nederland daaromtrent zouden worden goedgekeurd, zonder voorwerp. Eens een verdrag tot arbitrage is geratificeerd, onderwerpt men zich zonder voorwaarden aan de resultaten van die arbitrage.

Er zijn nu wel nieuwe gevaren. Men zou het dossier van de HSL koppelen aan het dossier van de verdieping van de Schelde en aan de IJzeren Rijn. Ik denk dat de minister ons in de commissie op dat vlak heeft gerustgesteld. Wat de HSL betreft, is België eens te meer zijn juridische verplichtingen nagekomen. Het zou zeer deloyaal zijn, zelfs voor Nederlanders, om dat te koppelen aan bijvoorbeeld de verdieping van de Schelde.

Collega's, ik rond mijn kort betoog af met enkele bedenkingen over het hoofdstuk verkeersveiligheid. U zult allemaal met mij willen vaststellen dat sinds de wet van kracht is, het aantal ongevallen in ons land drastisch afneemt. Uit de cijfers van de lokale politiezones blijkt dat het aantal letselongevallen tussen januari en augustus 2004 in vergelijking met dezelfde periode in 2003 met maar liefst 7,8% is gedaald. De federale politie spreekt over een daling van 6,2%. Er blijft natuurlijk nog weerstand bestaan tegen de nieuwe verkeerswet. Ik denk dat we de burgers voort moeten sensibiliseren over de materiële resultaten die toch wel worden geboekt. De regering doet er volgens onze fractie best aan de nieuwe verkeerswet met alle betrokkenen grondig te evalueren en eventueel ook bij te sturen vooraleer met nieuwe maatregelen te komen.

corporelles a diminué, entre janvier et août 2004, de 7,8% par rapport à l'an dernier. Il faut encore faire prendre conscience aux gens de ces excellents résultats. La loi de circulation doit bien sûr être soumise à une évaluation approfondie et corrigée si nécessaire. Le 'baromètre de la circulation' annoncé par le ministre nous permettra de suivre chaque mois les progrès réalisés sur le plan de la circulation routière. C'est une bonne chose, mais gardons-nous de tirer des conclusions hâtives.

Le plus gros problème, c'est qu'on n'identifie pas clairement les causes des accidents. A mon sens, les analyses de l'institut des accidents devraient déboucher sur des recommandations.

Mais nous sommes d'ores et déjà satisfaits de la manière dont la sécurité routière est appréhendée et des résultats que la loi sur la circulation routière a permis d'engranger. Nous nous réjouissons également de ce qui est réalisé dans le domaine des chemins de fer, pour le transport de voyageurs aussi bien que pour celui des marchandises. Pour la première fois depuis longtemps, on peut même espérer un "modal shift" du transport de fret vers le rail.

Wat nieuw is in de beleidsnota van de minister, is de aankondiging van een verkeersbarometer, die de maandelijkse evolutie van de ongevallen in ons land nauwgezet in kaart moet brengen. Het is de verdienste van de minister om op zeer korte termijn betrouwbare gegevens over de evolutie van de verkeersongevallen bij elkaar te krijgen. Verkeersstatistieken in ons land volgen is niet evident. Wij willen wel waarschuwen voor voorbarige conclusies uit de barometer, want dat kan leiden tot een kortzichtig verkeersbeleid met een opbod aan stuntmaatregelen. Voor onze fractie is een systematische opvolging en analyse van de verkeersongevallen en hun oorzaken door een onafhankelijke onderzoeksinstelling van het grootste belang.

Het grootste probleem inzake verkeersveiligheid blijft het gebrek aan kennis en inzicht over de precieze oorzaken van verkeersongevallen. Deze lacune werd dit jaar opnieuw geïllustreerd naar aanleiding van de welles-nietesdiscussie over het gebruik van cruise control en verkeersongevallen met vrachtwagens. De analyses van een ongevalleninstituut moeten resulteren in aanbevelingen om het aantal verkeersslachtoffers verder te doen dalen. Met een degelijk wetenschappelijk onderbouwde aanpak zal het draagvlak voor het verkeersbeleid bij de burger ongetwijfeld nog verder vergroten.

Samengevat, collega's, zijn wij zeer tevreden met de aanpak en de resultaten met betrekking tot de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Voor het eerst in decennia kunnen we hoop koesteren voor de toekomst van het spoorwegvervoer in België, zowel voor het reizigersvervoer – dat indrukwekkend is gestegen – als voor het goederenvervoer, wat in Antwerpen onze grootste belangstelling wegdraagt. Wij zijn goed voor de helft van het goederenvervoer van de NMBS. Dankzij het saneren van ABX, het saneren van het ondernemingsplan van de NMBS en het overnemen van de schuld is er voor het eerst sinds lang weer hoop, mijnheer de minister, dat de modal shift van het vrachtvervoer naar de NMBS eindelijk zal worden bewerkstelligd.

**02.46 Marie Nagy (ECOLO):** Monsieur le ministre, la mobilité constitue un élément important dans la gestion de l'environnement. En effet, les émissions de CO<sub>2</sub> dues au secteur du transport représentent 21 à 30% du total des émissions. C'est le secteur où l'augmentation des émissions est la plus forte. Il y a un contraste important entre ce constat et la politique de mobilité proposée par le gouvernement. La myopie du gouvernement viole en matière de dette environnementale fera de nombreux dégâts dans les décennies à venir. Nous souhaitons ardemment que cette dette environnementale qui gonfle chaque année soit intégrée dans les comptes et bilans nationaux, au même titre que l'allongement de la durée de vie qui commence à l'être au nom de la nécessaire solidarité intergénérationnelle.

Seule l'introduction d'un tel calcul actuariel permet de rapprocher le coût économique privé de la pollution de son coût-vérité social et sociétal, de telle sorte que l'arbitrage constant entre présent et futur puisse être effectué en connaissance de cause. Les défis du vieillissement et du réchauffement climatique doivent être relevés conjointement, dans le cadre d'une solidarité intergénérationnelle repensée et renforcée. Nous constatons cependant que le gouvernement n'est pas vraiment capable d'ouvrir ce débat essentiel

**02.46 Marie Nagy (ECOLO):** Mobiliteit is een belangrijk aspect van milieubeheer. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vervoer is voor 21 tot 30 percent van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot verantwoordelijk. Het regeringsbeleid staat echter haaks op die vaststelling en haar kortzichtigheid is bijzonder schadelijk. De milieuschuld moet in de nationale rekeningen en balansen worden opgenomen, net als de toegenomen levensverwachting.

Dankzij de invoering van zo een actuariële berekening kan de economische kostprijs van de vervuiling in verband worden gebracht met de maatschappelijke kostprijs ervan, zodat met kennis van zaken een afweging tussen heden en toekomst kan worden

au moment opportun. Le secteur de l'assurance commence à saisir l'importance de ce phénomène comme en atteste l'intervention de la compagnie d'assurances Munich Re, il y a quelques jours à Buenos Aires, à l'occasion de la conférence des Nations unies sur le réchauffement climatique.

La compagnie a attiré l'attention sur l'augmentation du coût des vagues de chaleur, des tempêtes, des typhons et autres désastres climatiques recensés aux quatre coins du globe en 2004. Ce coût va atteindre 90 millions de dollars contre 65 millions de dollars en 2003, soit une croissance de plus de 33% en un an.

Je suis intervenue en commission de l'Infrastructure où, malheureusement, je n'ai pas reçu de présentation chiffrée de la politique de mobilité sur les liens importants entre la mobilité et le plan fédéral de mobilité durable. Le Conseil fédéral du développement durable relève dans son avis qu'il y a un manque de coordination entre les différents niveaux de pouvoir. Il est difficile de connaître les priorités du gouvernement en la matière, étant donné que le ministre Landuyt n'a même pas fait référence au plan de mobilité durable dans sa note. Et dans sa réponse que j'ai relue attentivement, il indique que les mesures seront suivies. Mais, sans préciser lesquelles et comment il compte s'y prendre pour les suivre.

Ma demande consistait à organiser un débat sérieux sur ce plan de mobilité et ses implications dans la politique menée, aussi bien au niveau de la politique de la mobilité mais aussi, monsieur Vande Lanotte, en ce qui concerne la politique de la SNCB.

La gratuité des trajets domicile-travail, "chère" dans les deux sens du terme au sp.a ne suffit pas. Quel est l'objectif du gouvernement en termes de parts de marché de la mobilité en fonction des différents modes de transport: route, rail, etc.? Quelles sont les mesures concrètes proposées? Quelle en est la traduction budgétaire? C'est assez peu précis dans les documents qui nous sont fournis. Par ailleurs, ne peut-on pas envisager au niveau belge une variation de la fiscalité fixe sur les voitures en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, un peu sur le modèle de ce qui est proposé par le ministre français de l'Environnement avec un système de bonus-malus environnemental?

La dernière décision du gouvernement concernant les voitures de société va bien dans cette direction; mais existe-t-il une possibilité d'approfondir cette approche à une part plus large de voitures?

J'ai également interrogé le ministre sur la position que la Belgique défendra auprès de l'Union européenne en ce qui concerne l'internalisation des coûts externes du secteur aérien. Monsieur le ministre, je n'ai pas reçu de réponse, je vous réinterroge donc ici.

Je voudrais aussi vous interroger sur le budget consacré au plan d'action de la police routière. Pouvez-vous me communiquer les montants exacts qui seront consacrés à cette police de la mobilité routière en 2005? Pouvez-vous également nous dire quelles ont été les conclusions de la rencontre entre les responsables de la police, le ministre de l'Intérieur et vous-même au sujet des difficultés de financement des actions en faveur de la sécurité routière? Quel est l'objectif de réduction des accidents de la route que vous vous êtes fixé pour 2005 de manière à les réduire de 33% d'ici 2006, comme

gemaakt. De regering moet, in het raam van een versterkte solidariteit tussen de generaties, de uitdagingen waar de vergrijzing en de opwarming van het klimaat haar voor plaatsen, aangaan. Ze blijkt echter niet in staat om op het aangewezen moment het debat daarover op gang te brengen.

Zelfs de verzekeringssector begint in te zien hoe belangrijk dit wel verschijnsel is: de herverzekeraar Munich Re kwam tussenbeide tijdens de VN-klimaatconferentie in Buenos Aires.

De verzekeringsmaatschappij wees erop dat de kosten die voortvloeien uit hittegolven, stormen, tyfoons en andere klimaatrampen in stijgende lijn gaan. Waar zij in 2003 nog 65 miljard dollar bedroegen, zullen zij in 2004 tot 90 miljard dollar oplopen, wat een stijging van 33 procent op één jaar tijd betekent.

In de commissie voor de Infrastructuur ontvingen wij geen cijfergegevens inzake het mobiliteitsbeleid ten aanzien van het verband tussen de mobiliteit en het Federaal Plan Duurzame Mobiliteit. De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling wijst op het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende beleidsniveaus. De prioriteiten van de regering zijn moeilijk te achterhalen, omdat minister Landuyt in zijn nota zelfs niet naar het Plan Duurzame Mobiliteit heeft verwezen. In zijn antwoord stelt hij dat de maatregelen zullen worden gevolgd, zonder evenwel te verduidelijken over welke maatregelen het gaat of hoe dat zal gebeuren.

Ik heb gevraagd dat een ernstig debat zou worden gewijd aan dit Plan en aan de weerslag die het op het NMBS- en het mobiliteitsbeleid heeft.

Het volstaat niet om het woon-werkverkeer kosteloos te maken.

cela a été prévu dans la loi de 2003?

Venons-en à l'outil principal de la politique de mobilité: la SNCB. Rappelons tout d'abord que le budget 2004 consacrait une diminution notoire de sa dotation sous prétexte que, comme une partie substantielle de la dette serait reprise l'année suivante, la SNCB pouvait bien attendre. Mais au budget 2005, il n'y a aucune trace de rattrapage de ce manque à gagner de 2004. Ce qui n'a donc pas été donné en 2004 est définitivement perdu. On peut s'interroger sur le fait de savoir si cette baisse est compatible avec le maintien des missions de service public, baisse qui survient alors que les pouvoirs locaux et régionaux s'interrogent sur la capacité dont la SNCB dispose à assurer l'accueil des voyageurs dans les gares. Cette question est fortement discutée.

Même si la reprise de la dette de la SNCB sera enfin réalisée en 2005, l'exercice budgétaire présenté par le gouvernement démontre à quel point la SNCB, dans les mains d'un ministre du Budget avançant à grand pas sur la voie de la régionalisation de l'exploitation des trains, aboutit à des choix qui n'ont rien à voir avec la mission première d'une entreprise publique de chemins de fer, autour de laquelle devrait s'articuler la politique de mobilité. Le conseil d'administration de la SNCB a d'ailleurs approuvé un budget d'investissement en 2005, réduit de quelque 134 millions d'euros par rapport au plan d'investissement 2004-2005, principalement à cause de la diminution de la dotation mais aussi en raison de la réalisation insuffisante des préfinancements public/privé auxquels, par ailleurs, on fait encore appel.

Monsieur le ministre, illustrons notre propos par quelques exemples et commençons par nous intéresser au dossier tant attendu du RER. Le fonds RER n'est plus alimenté en 2005 sous prétexte, cette fois, que les dépenses prévisibles pour l'année à venir ne le justifient pas. Le ministre propose de réaliser des parties de projet RER – aménagement de pourtours de gares, par exemple – en faisant porter leur coût sur le budget Beliris, accord de coopération Etat fédéral/Régions, alors que les mêmes dépenses, dans les autres Régions, sont prises en charge par la SNCB via sa dotation.

Autre exemple: la multiplication des partenariats public/privé devenus en quelque sorte le nouveau credo du ministre. On voit se réaliser des projets tels que le deuxième accès au port d'Anvers ou encore le Diabolo autour de Zaventem mais on ne voit pas ce qui pourrait concrètement être réalisé pour la ligne Namur-Luxembourg.

L'augmentation notoire des abonnements maquille mal le fait que l'on prend dans la poche de l'un pour alléger la poche de l'autre - gratuité pour les fonctionnaires par exemple. Cette gratuité n'est en aucun cas un gage de l'amélioration de la qualité, élément central pour attirer des nouveaux clients/navetteurs vers le chemin de fer. En outre, elle est très discriminatoire à l'égard des travailleurs/navetteurs du secteur privé. Ou alors, elle n'aurait dû être mise en place que lorsque la concertation sociale interprofessionnelle aurait marqué son accord pour une prise en charge plus large, voire complète des frais de déplacement domicile/travail en transports en commun. Les quelques négociations annoncées avec des entreprises privées ne feront pas la différence.

Wat is de regering van plan met de marktaandelen die de verschillende vervoermiddelen (weg, spoor) vertegenwoordigen? Welke concrete maatregelen worden voorgesteld en welke begrotingsmiddelen worden ervoor uitgetrokken?

Ware het ook niet gepast verschillende belastingtarieven in te stellen naargelang van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voertuigen, naar het voorbeeld van Frankrijk, waar een bonus-malusregeling op grond van het vervuilende effect wordt voorgesteld?

De recentste beslissing van de regering over de bedrijfswagens gaat wel in die richting, maar kan deze benadering niet uitgebreid worden naar meer wagens?

Ik heb ook de minister bevraagd – zonder succes overigens – over het standpunt dat België bij de Europese Unie zal innemen in verband met de internalisatie van de externe kosten van de luchtvaartsector.

Ik wil hem ook vragen stellen over de begroting van het actieplan van de verkeerspolitie. Wat zijn de exacte bedragen die worden vrijgemaakt voor het toezicht door de politie op het wegverkeer in 2005? Tot welke conclusies is men gekomen op de vergadering tussen de politie, de minister van Binnenlandse Zaken en uzelf die gewijd was aan de moeilijkheden om de acties ten voordele van verkeersveiligheid te financieren? Met hoeveel wil u de verkeersongevallen in 2005 laten dalen zodat ze tegen 2006 met 33% zullen gedaald zijn?

Nu kom ik tot de NMBS. In de begroting 2004 werd de dotatie van de NMBS teruggeschroefd onder het voorwendsel dat de NMBS dat geld niet nodig had omdat een deel van haar schuld het jaar daarop zou overgenomen worden. Maar in de begroting 2005

La SNCB envisage de sacrifier – d'autres collègues l'ont d'ailleurs remarqué - des dizaines de guichets considérés comme peu rentables. Le risque est grand de voir, en cette multitude d'endroits, les voyageurs reprendre leur voiture pour rejoindre leur travail. Comme l'indiquait récemment Inter-Environnement Wallonie: "Une fois dans leur voiture, ils ne la quitteront plus avant d'être arrivés à destination". Ce n'est pas être pessimiste que d'imaginer un cercle vicieux. Moins de voyageurs dans les gares secondaires, donc fermeture progressive des guichets et puis suppression de l'arrêt du train à cet endroit. Et, enfin, suppression de la ligne, si elle ne rejoint pas deux grandes villes entre elles.

Le système de comptage, adopté par la SNCB, basé sur le nombre de billets vendus et non sur celui des voyageurs n'est pas le seul problème posé par le projet en cours.

Le projet de la SNCB est une porte ouverte au vandalisme, aux tags, etc., et donc à l'insécurité avec le risque que cela engendre d'une future perte de clientèle.

Comme l'association Inter-Environnement, je déplore cette incohérence entre le message porté par les élus locaux, d'une part, et leurs homologues fédéraux, d'autre part. C'est pourtant au niveau du pouvoir fédéral qu'il est possible de faire un geste fort, en donnant au rail le moyen de se développer et d'offrir un service pour tous.

De même, le conseil d'administration de la SNCB est fondé sur une répartition politique qui permet une certaine représentativité de la population. Dès lors, il est étonnant de constater que ces mêmes administrateurs prennent aussi peu en compte les signaux envoyés par la population et les élus locaux.

A l'heure où les futurs contrats de gestion des trois entités SNCB se négocient, gageons que le gouvernement aura les idées claires sur les missions que nous sommes en droit d'attendre de ce service public, et qu'il lui donnera les moyens d'y parvenir, ainsi que les indicateurs qualitatifs et quantitatifs pour évaluer la bonne réalisation de ces missions, en cohérence avec un plan de mobilité durable et les engagements internationaux de la Belgique.

is er geen spoor van een inhaalbeweging voor de gemiste inkomsten. Wat in 2004 niet gegeven werd is dus voorgoed verloren. Strookt deze daling met de opdrachten van openbare dienstverlening? Deze daling komt er op een ogenblik dat de lokale en regionale overheden zich afvragen of de NMBS in staat is de reizigers in de stations op te vangen.

De NMBS-schuld mag dan al in 2005 worden overgenomen, uit de voorliggende begroting blijkt duidelijk in hoeverre de NMBS onder toezicht van een minister van Begroting die de exploitatie van de treinen wil regionaliseren, keuzes maakt die weinig uitstaans hebben met de hoofdpdracht van het overheidsbedrijf dat essentieel is voor het mobiliteitsbeleid. De investeringsbegroting die de raad van bestuur van de NMBS voor 2005 heeft goedgekeurd bedraagt 134 miljoen euro minder dan in het plan 2004-2005 vooropgesteld werd als gevolg van de verminderde dotatie maar ook van de ontoereikende particuliere en publieke prefinanciering.

Het GEN is een goed voorbeeld van die tendens. Er worden in 2005 geen middelen meer toegevoegd aan het GEN-fonds omdat de verwachte uitgaven dit zagezegd niet rechtvaardigen. De minister stelt voor gedeelten van het GEN-project met middelen van de Beliris-begroting te realiseren, daar waar dit in de andere Gewesten via de dotatie van de NMBS gebeurt.

Ander voorbeeld: de publiek/private partnerschappen waarvan de minister alle heil verwacht. Er zijn wel projecten zoals de tweede toegang tot de haven van Antwerpen of de "diabolo" rond Zaventem, maar niets voor de lijn Namen-Luxemburg.

De prijsstijging van de

abonnementen kan niet verhullen dat men op de ene plaats geld gaat halen om het op de andere plaats bij te passen. De kosteloosheid van sommige abonnementen is geen garantie voor een kwaliteitsverbetering, waardoor nieuwe klanten zouden kunnen worden aangetrokken. Ten aanzien van de werknemers van de privé-sector werkt zij bovendien discriminerend. Zij zou pas na een akkoord binnen het interprofessioneel sociaal overleg mogen zijn ingevoerd.

De NMBS wil tientallen weinig rendabele loketten sluiten. De kans is groot dat reizigers opnieuw achter het stuur kruipen, dat daardoor haltes worden afgeschaft en dat uiteindelijk ook lijnen verdwijnen die geen verbinding tussen grote steden vormen.

Het telsysteem van de NMBS, dat op het aantal verkochte treinkaartjes en niet op het aantal reizigers is gebaseerd, is niet het enige probleem. De plannen van de NMBS zetten de deur open voor de onveiligheid, waardoor zij ook in de toekomst nog klanten kan kwijtspelen.

Ik betreur dat gebrek aan samenhang tussen de lokale verkozenen en hun federale tegenhangers, evenals het feit dat de raad van bestuur van de NMBS te weinig aandacht besteedt aan de signalen van de bevolking en de lokale verkozenen.

Laten wij hopen dat, nu over de toekomstige beheerscontracten wordt onderhandeld, de regering die overheidsdienst de nodige middelen zal toekennen om de opdrachten te vervullen die wij er terecht van mogen verwachten.

**02.47 Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, beste collega's, mijn aandacht voor de begroting van de spoorwegen spitst zich vooral toe op het onderdeel goederenvervoer. Dat zou volgens de beleidsnota de tweede prioriteit zijn voor de NMBS. Dat is uiteraard terecht. Helaas stel ik vast dat het woord "prioriteit" een vlag is die vele ladingen dekt.

**02.47 Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): J'ai cru comprendre que le transport de marchandises constitue à l'heure actuelle la deuxième priorité de la SNCB. D'ici à 2007, il devrait pourtant

Het goederenvervoer moet een commerciële aangelegenheid worden, aangezien de liberalisering op ons afkomt. Dat betekent concreet dat vanaf 2007 de activiteit winstgevend zal moeten zijn, wat een grote reorganisatie zal vergen, een grotere selectiviteit en waarschijnlijk ook hogere tarieven. Wegens ecologische redenen kunnen we ook nog rekenen op een beperkte overheidstussenkomst via de subsidiëring van het multimodaal verkeer.

Dat betekent dat de stijging van het vervoer per cargo een belangrijke doelstelling zou moeten zijn. Iedereen is het daarover wel eens, maar in de praktijk blijkt dat niet altijd zo. Economisch en ook ecologisch wordt het steeds maar belangrijker dat goederen via het spoor worden vervoerd. De goederenafdeling van de NMBS zal dus de komende jaren als gevolg van de verdere liberalisering van de markt steeds vaker worden geconfronteerd met de buitenlandse concurrenten. Men is daar blijkbaar nogal gerust in. Wanneer ik echter de inspanningen van de voorbije jaren in ogenschouw neem, deel ik dat optimisme niet.

Dat er snel iets moet gebeuren bij de goederenafdeling van de NMBS, is wel duidelijk. Het goederenvervoer per spoor in Europa is immers nu al voor een belangrijk deel geliberaliseerd.

Neem nu bijvoorbeeld B-Cargo. Dat draait op jaarbasis een omzet van 340 miljoen, en het is ondanks de explosie in het goederenvervoer de voorbije jaren stabiel gebleven. In 2002 boekte B-Cargo nog een operationeel verlies van 180 miljoen euro. Voor dit jaar gaat men ervan uit dat het verlies beperkt kan worden tot minder dan 80 miljoen euro. En dan beweert men dat tegen 2007-2008 het verlies weggewerkt zou kunnen worden! Hoe dat zal gebeuren, is niet helemaal duidelijk. Men rekent daarvoor onder meer op het sociaal akkoord met de vakbonden, waarbij men tot flexibelere werkregelingen zou kunnen komen. Als het alleen daarmee moet gebeuren, heb ik toch wel mijn twijfels.

Ook volgens de NMBS krijgt B-Cargo zijn eigen spoormannen. Dat zouden er ongeveer 3.000 zijn. Het zou in dat geval wel gaan om multifunctioneel personeel. Waar in goederenstations vroeger twintig functies bestonden, zouden er nu nog maar zes overblijven. Die maatregel zou naar verluidt een productieverbetering van 20% tot 30% met zich mee kunnen brengen.

Positief is wel dat er volgend jaar een overheidssubsidie zou komen van 15 miljoen euro om het intermodaal vervoer te stimuleren.

Ik verneem ook dat B-Cargo samenwerking zal zoeken met de Franse en Duitse collega's om het internationaal vervoer te organiseren. Nederland bijvoorbeeld heeft zijn goederenafdeling aan de Deutsche Bahn verkocht, maar ik begrijp dat dat voor de NMBS niet het geval zal zijn en dat het zal blijven bestaan als een zelfstandige onderneming.

Naast B-Cargo hebben wij ook nog de havendochter IFB, Inter Ferry Boats. In 2002 leed dat ook een operationeel verlies, van 45 miljoen euro, en een nettoverlies van 110 miljoen euro. Voor dit jaar rekent men op een operationele winst van 4 tot 5 miljoen euro en een nettowinst van minstens 9 miljoen euro, dus tussendoor wordt er toch

constitueren une activité lucrative. Il importe, sur le plan économique comme sur le plan écologique, de faire en sorte que le transport de marchandises se fasse dans une mesure croissante par le rail. Du reste, le transport de marchandises par voie ferrée a déjà été largement libéralisé en Europe.

B-Cargo reste une entreprise stable, dont le chiffre d'affaires atteint 340 millions d'euros. Si en 2002 elle enregistrait encore une perte de 180 millions d'euros, celle-ci a pu être limitée à moins de 80 millions d'euros cette année. L'entreprise escompte même ne plus subir de pertes d'ici à 2007 et 2008, en mettant notamment en œuvre des réglementations de travail plus souples. B-Cargo disposera aussi de près de 3000 cheminots propres qui seront polyvalents. Il pourrait en résulter une augmentation de la production de l'ordre de 20 à 30%. Une subvention publique de 15 millions d'euros serait également prévue. B-Cargo va aussi coopérer avec des entreprises françaises et allemandes, sans pour autant procéder à la vente du département 'marchandises' comme ce fut le cas aux Pays-Bas.

Il y a aussi la filiale portuaire IFB, Inter Ferry Boats qui, en 2002, avait encore essuyé une perte opérationnelle de 45 millions d'euros et une perte nette de 110 millions d'euros. Cette année, l'entreprise table sur un bénéfice opérationnel de 4 à 5 millions d'euros et un bénéfice net de 9 millions d'euros au moins.

Malgré les promesses de la coalition violette, la SNCB va investir moins l'année prochaine. Elle disposera notamment de 134 millions d'euros de moins que l'an dernier. Visiblement, le gouvernement n'a plus d'argent à lui consacrer. Il ne peut plus recourir à des tours de prestidigitation, comme le

nog eens winst gemaakt ook. Maar dat zou er eigenlijk nog aan moeten ontbreken, want de aan- en afvoer via de Antwerpse haven is wel een cruciaal gegeven in de problematiek van het goederenvervoer.

Ondanks alle paarse beloftes zal de NMBS volgend jaar toch minder investeren. De spoorwegmaatschappij krijgt voor 2005 een bedrag van 1,48 miljard euro. Dat was vorig jaar nog 1,51 miljard euro. Dus in totaal wordt er bijna 134 miljoen euro minder geïnvesteerd. Het klinkt niet als heel veel, collega's, maar het is toch nog altijd zo'n anderhalf miljard frank.

De overheid kan op dit moment blijkbaar geen geld meer vrijmaken voor de NMBS. Men kan ook heel wat zaken niet realiseren in andere departementen. Het aantal kunstgrepen raakt dus wel degelijk uitgeput. Men heeft voor de NMBS al eens het ei van Columbus uitgevonden via een akkoord met de Gewesten, die dan bepaalde projecten mee mochten financieren, om ze snel te kunnen uitvoeren. Zo "mocht" Vlaanderen meebetalen om de bouw van de Liefkenshoek-spoortunnel te versnellen, een belangrijk project voor het goederenvervoer van en naar de haven van Antwerpen. Maar de Gewesten hebben die prefinanciering nu ook in de koelkast gezet. Alles samen ging het toch om 90 miljoen euro. Nu zal dus een aantal investeringsprojecten waarschijnlijk uitgesteld moeten worden.

Zo is er bijvoorbeeld al lang sprake van een tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, waarvoor 800 miljoen euro geïnvesteerd zou moeten worden. Alle plannen die er zijn, dreigen echter in hun ontwerpfase te blijven steken bij gebrek aan middelen. Maar men moet zeker de Gewesten niets verwijten want ook de federale overheid schroeft haar investeringstoelage terug. Oorspronkelijk was er 857 miljoen euro gepland maar dat is uiteindelijk maar 814 miljoen euro geworden. Een groot deel van het budget, meer dan 470 miljoen euro, gaat naar de verdere uitbouw van het hogesnelheidsnet, het paradepaardje van de NMBS en van de vorige regeringen, zoals de heer Van Campenhout daarnet nog heeft verteld. Die hogesnelheidslijn zou tegen 2007 helemaal klaar.

We hebben altijd beklemtoond dat er geen middelen voor alles waren. Men heeft prioriteit gegeven aan de hogesnelheidsverbindingen.

Met de problemen op de wegen voor ogen, moet men durven toe te geven dat het goederenvervoer belangrijk is. Het goederenvervoer zit in de lift, helaas niet via het spoor. De recente succescijfers van de haven van Antwerpen tonen eens te meer aan hoe kwetsbaar dat succes dreigt te worden. Alle investeringen in het goederenvervoer geraken achterop of worden op de lange baan geschoven.

Wanneer we het hebben over de haven van Antwerpen, denken we vooral aan de tweede spoorontsluiting. De minister beaamt steeds dat ze belangrijk is, maar beweert, mijns inziens ten onrechte, dat ze minder noodzakelijk is dan de ondertunneling van de Schelde. Ondertussen hebben cijfers voldoende aangetoond dat ze beide reeds lang moesten uitgevoerd zijn. De Antwerpse haven breekt alle records. De goederentrafiek in de haven van Antwerpen zal dit jaar boven de 150 miljoen ton uitstijgen, een stijging van meer dan 6% ten opzichte van vorig jaar. Ook toen werd een record gebroken. Het gaat niet alleen over containers, maar ook over staalimport en de invoer

préfinancement par les Régions. Il est question depuis longtemps d'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers mais, la Région flamande et le gouvernement fédéral ayant réduit leurs investissements, les plans en restent au stade de projet. La majeure partie du budget de l'infrastructure est consacrée au développement du réseau à grande vitesse qui doit être prêt pour 2007.

Le ministre a beau reconnaître l'importance d'un deuxième accès ferroviaire pour Anvers, il ne se passe plus rien, bien qu'Anvers batte tous les records en terme de chiffre d'affaires. Le trafic de marchandises y a augmenté de 6% par rapport à l'an dernier et le trafic de conteneurs de 11%. Le trafic portuaire total a augmenté d'un tiers, mais cette croissance s'arrêtera bientôt faute d'un accès ferroviaire supplémentaire. Entre-temps, une solution est recherchée pour le transport de marchandises du côté du transport routier, avec toutes les conséquences que cela suppose.

Actuellement, le transport de marchandises par le rail ne représente que 9% du volume transporté. Or ce pourcentage devrait être de 20%.

Dans cette optique, le Rhin de fer a aussi un rôle fondamental à jouer. Il a été intégralement inclus dans le projet de document de référence du réseau belgo-néerlandais, élaboré dans le cadre de la libéralisation européenne. Il figure aussi sur la liste des réseaux prioritaires transeuropéens dont la réalisation sera financée par des moyens européens. Suivant cette programmation, le Rhin de fer ne serait prêt qu'en 2010 et Rotterdam bénéficierait alors d'un avantage de compétitivité avec sa ligne Betuwe, qu'elle soit achevée ou non. La faute en incombe au gouvernement qui a attendu trop

van woudpulp. Er is dus duidelijk behoefte aan een tweede spoorontsluiting. De containertrafiek steeg met 11%. Sinds 1990 verviervoudigde de tonnage in de containertrafiek. De totale haventrafiek groeide het afgelopen jaar met een derde. Alleen de spoorwegen blijven achter. Binnenkort zal de groei van de haven van Antwerpen beperkt worden, omdat er geen afvoer meer zal kunnen plaatsvinden. Door de sterk stijgende containertrafiek stijgt de druk op het wegvervoer. Iedereen die dagelijks de ring rond Antwerpen moet nemen, weet waarover ik spreek.

De binnenvaart neemt een deel van deze groei op zich, maar het spoorvervoer blijft duidelijk achter. Het goederenvervoer via het spoor is momenteel immers slechts goed voor 9% van het vervoer naar het achterland. Dat zou eigenlijk toch wel minstens 20% moeten zijn. Dat moet met andere woorden meer dan verdubbelen.

Collega's, als wij over goederenvervoer in Antwerpen spreken, dan komen wij uiteraard ook terecht bij de IJzeren Rijn. Deze week is het onderwerp nog besproken in de commissie. Ik ga daarop dus niet te diep in. Dit dossier is echter van het grootste belang.

Zoals u uiteraard allen weet, moeten in het kader van de liberalisering van het spoorvervoer alle landen van de Europese Unie een netwerkklaring opstellen. Dat is een document waarin de infrastructuurbeheerder alle lijnen vermeldt waarvan alle spoorwegmaatschappijen het gebruik mogen vragen. In de Belgische en Nederlandse netwerkklaring werd de IJzeren Rijn voor de volledige lengte opgenomen. In een vrije spoormarkt kan de NMBS dus aan gelijk welke andere privé spoorwegmaatschappij een vrije doorgang eisen.

Bovendien is de IJzeren Rijn ook opgenomen op de lijst van de prioritaire transeuropese netwerken die op termijn met Europese financiering zullen gerealiseerd worden. In deze planning is de reactivering van de IJzeren Rijn echter pas gepland in 2010. Collega's, op dat moment zal uiteraard de Betuwelijn reeds lang klaar zijn, wat Rotterdam weer eens een concurrentievoordeel zal geven op Antwerpen.

Dat het jaar 2010 werd weerhouden is nochtans niet de schuld van de Nederlanders, maar wel de schuld van onze eigen federale regering. Men heeft immers te lang gewacht met de overname van de historische schuld van de NMBS. Ik weet dat het nu zal gebeuren, maar dat had reeds vele jaren geleden gebeurd kunnen zijn. Wij zijn het laatste land in Europa dat de historische schuld van de spoorwegen overneemt.

Ik heb vorig jaar reeds aangeklaagd dat wij zelf voor een groot deel ervoor verantwoordelijk zijn dat de IJzeren Rijn momenteel niet in gebruik is. Wij hopen dus dat er vlug een akkoord komt met Nederland, maar iedereen weet dat wij momenteel te weinig geld hebben om, als dat zou mogen, die lijn aan te leggen.

Ik heb deze week in de commissie ondervonden dat de vijand in dit dossier niet alleen in Nederland te vinden is maar tevens in Wallonië. Men begrijpt daar nog steeds niet dat de IJzeren Rijn geen concurrentie is voor de Montzen-lijn, maar dat ze nodig is om de verwachte goederenstroom op te vangen en de concurrentiepositie

longtemps avant de reprendre la dette historique de la SNCB. Nous espérons donc qu'un accord sera conclu rapidement avec les Pays-Bas, quoique nous manquions de ressources financières pour aménager cette ligne.

La Wallonie n'a par ailleurs toujours pas compris que le Rhin d'acier ne constitue pas un concurrent pour la ligne de Montzen et ne privera pas la Wallonie de trafic ou d'emplois. Je garde l'espoir que le transport de marchandises puisse devenir une vraie priorité pour la SNCB, notamment parce que si ce n'était pas le cas, les activités d'Anvers seraient bientôt complètement entravées, alors que cette ville reste le moteur de notre économie.

van de Antwerpse haven veilig te stellen.

Waalse politici hebben steeds gesteld dat de IJzeren Rijn trafiek en werkgelegenheid uit Wallonië zou wegtrekken. Wij weten dat de NMBS altijd rekening houdt met de Waalse belangen. Was dit een Vlaams dossier, dan had het waarschijnlijk verder gestaan. Nochtans liggen de belangen van de NMBS ook in Antwerpen, zoals ook de heer Van Campenhout reeds zei. Meer dan 50% van de trafieken die ze genereert komt uit Antwerpen. Blijkbaar beseft de NMBS dat zelf nog niet.

Ik kan er alleen maar verder voor pleiten dat goederenvervoer inderdaad een prioriteit zou worden voor de NMBS. Met een toespeling naar de andere minister: het is ook in het belang van de mobiliteit. Nu zijn er niet genoeg middelen voorhanden en als we niet dringend investeren zullen we binnenkort in Antwerpen allemaal stilstaan. Dat kan ook niet de bedoeling zijn, want de haven van Antwerpen is nog steeds de motor van onze economie.

**02.48 Camille Dieu (PS):** Monsieur le président, messieurs les ministres, je vous ai entretenus, la semaine dernière, des problèmes de La Poste et des inquiétudes du groupe socialiste au sujet de l'avenir de cette institution, de la consolidation stratégique et de la libéralisation du marché.

Aujourd'hui, j'aimerais vous parler de la SNCB, confrontée comme La Poste à des enjeux énormes, et dont l'avenir n'est toujours pas dégagé, loin s'en faut. Et tout cela, malgré la reprise de la dette et l'énergie dépensée pour garantir les missions de service public, et en dépit du fait que vous avez voulu lui donner une structure cohérente dans le respect de l'unicité du dialogue social.

Le conseil d'administration de la SNCB, Mme De Bue l'a rappelé tout à l'heure, a approuvé la semaine dernière une énième actualisation du plan d'investissement de l'entreprise qui a dû être revu à la baisse, rentabilité oblige. Même si l'avenir de la SNCB ne se dessine pas dans un ciel dégagé de nuages - puisque l'on songe toujours au choc de la concurrence et à la poursuite de l'assainissement financier de l'entreprise - il faut néanmoins souligner que la tempête que nous craignons tant a diminué d'intensité. En effet, nous avons émis des craintes quant à un déséquilibre régional en termes de nouveaux investissements. Elles ont été quelque peu apaisées. Et le RER, bien que sa réalisation effective soit encore lointaine, est toujours bel et bien sur les rails, si je puis m'exprimer ainsi.

Je voudrais d'abord souligner que la satisfaction des usagers reste au centre des préoccupations, puisqu'un pan entier des nouveaux investissements programmés - pas moins de 123,7 millions d'euros - sera consacré à l'accueil de la clientèle.

Il s'agira de rénover, d'aménager, d'entretenir toute une série de gares, que ces gares soient grandes ou plus petites. Ces travaux consisteront en la construction de parkings vélos ou voitures et à des travaux de plus grande ampleur à Namur, à Bruxelles-Central, à Charleroi ou à Mons.

Je voudrais souligner – et j'espère que nous pourrons en reparler au début de l'année 2005 – que ces travaux ne doivent pas amener un

**02.48 Camille Dieu (PS):** Voor de NMBS ligt er heel wat in de weegschaal, en de toekomst van de maatschappij blijft onduidelijk. De raad van bestuur keurde vorige week een neerwaarts bijgesteld investeringsplan goed, rentabiliteit voor alles.

Met het oog op het onthaal van de reizigers wordt 123,7 miljoen euro voor de renovatie en de inrichting van de stations uitgetrokken. In eenzelfde beweging verdwijnt een veertigtal loketten.

Wij verheugen ons dat een aantal grote werken zoals het Diabolo-project, de bouw van de tunnel onder de Schelde, het station te Gosselies, de havenwerken te Brussel en het project Eurocap Rail worden voortgezet. Daarbij wordt de traditionele 40/60-verdeelsleutel behouden.

Wat het GEN betreft, kan een voorzichtige vooruitgang worden vastgesteld. Zijn de miljoenen die nodig zijn voor de aanleg van de infrastructuur echter wel voorhanden? Wat gebeurt er na 2006? Hoe zullen de nieuwe bedrijfseenheden van de NMBS vanaf 1 januari hun betrekkingen met de Staat organiseren? Zal de regering drie beheersovereenkomsten afsluiten?

démantèlement des activités organisées aujourd'hui dans ces gares. Je songe notamment à la gare de Mons. Si vous le voulez bien je reviendrai sur ce point en commission.

Parallèlement à ces travaux – et cela peut sembler paradoxal ou antinomique, mais nous estimons cela regrettable –, la SNCB a quand même maintenu sa décision de fermer une quarantaine de guichets de petites gares. Je vous ai interrogé à ce sujet, en séance plénière, dès le mois de juillet de l'année passée. Je l'ai fait également en commission tout comme d'autres membres de mon groupe, d'ailleurs. En fait, la décision semble inchangée. Et la seule raison de cette décision semble être la rentabilité. Nous continuons à penser que chaque citoyen a droit à un service universel de qualité, où qu'il soit. Nous resterons donc très attentifs à ce que des solutions soient trouvées au cas par cas, après concertation avec les autorités communales, notamment pour la réaffectation des bâtiments.

J'en viens aux grands travaux qui servent aussi l'intérêt général et le développement d'une mobilité respectueuse de la qualité de la vie et de l'environnement. Nous nous réjouissons de la poursuite de certains projets comme le projet Diabolo. Nous pensons qu'un accès facile à Bruxelles-National que l'on vienne d'Anvers, de Liège ou de Bruxelles, constitue un gage de succès en termes de fréquentation.

Si nous pouvons saluer la créativité du principe des trois P, c'est-à-dire le partenariat public/privé – surtout dans la manière dont il se concrétise avec le Diabolo –, nous resterons attentifs aux modalités qui présideront au montage, notamment en ce qui concerne la construction du tunnel sous l'Escaut à Anvers, les travaux à la nouvelle gare de Gosselies, les travaux portuaires de Bruxelles ou encore au projet Eurocaprail. La réalisation de ces projets doit permettre de rencontrer l'intérêt général, celui de chaque Région, dans le respect du traditionnel équilibre 60/40 mais aussi celui de la SNCB.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser plusieurs questions pour terminer mon intervention.

Voilà un an, lorsque je vous demandais quand le RER serait terminé, vous me répondiez d'une boutade: "Il ne sera jamais fini, regardez le métro de Bruxelles, pensez-vous qu'il soit terminé?". J'avais bien compris que cela signifiait que les travaux du métro bruxellois avançaient pas à pas. Mais, en ce qui concerne le RER, on avance à tout petits pas, même si on a obtenu des permis pour passer à quatre voies, par exemple, entre Bruxelles et Ottignies. Qu'en sera-t-il des millions qu'il faudra continuer à sortir pour réaliser les infrastructures? Bien que le fonds soit alimenté, il n'en sort pas grand chose. Qu'avez-vous prévu pour après 2006? Avez-vous des pistes qui nous permettraient, dès aujourd'hui, d'être certains de pouvoir dégager les moyens substantiels nécessaires.

La SNCB va connaître, dès ce 1<sup>er</sup> janvier, sa révolution structurelle – à défaut d'une autre. Pour répondre aux prescrits européens, nous allons passer d'une entité unique à un holding et deux filiales. Nous savons aussi depuis l'année dernière que l'unicité du dialogue social et du statut du personnel a été garantie et que la structure paraît efficiente.

Nous voudrions néanmoins savoir comment ces trois nouvelles entités vont organiser, dès le 1<sup>er</sup> janvier, leurs relations avec l'État. Va-t-il y avoir trois contrats de gestion simultanés ou un seul? Serez-vous finalement prêt pour le 1<sup>er</sup> janvier? Dans le cas contraire, comment comptez-vous procéder? Merci pour votre attention et merci également de m'avoir écouté malgré ma fatigue du moment. Je me rends compte que j'ai beaucoup achoppé en vous parlant.

**02.49 Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Minister Landuyt, ik richt mij tot u. Er stond in de krant dat u heel boos was wegens een stoute rechter. Ik heb u daarover vorige week een vraag gesteld, maar blijkbaar volhardt u toch in de boosheid. Misschien is de rechter die zich in een zaak over verkeersveiligheid en verkeerswetgeving heeft gemengd, iets te ver gegaan. Als Joris De Groote of de heer Verfaillie, welbekend in het dorp, in de vogelpikclub en in de biljartclub die vraag zou hebben gesteld, dan had hij misschien een brief kunnen schrijven en verder was het niet geraakt en niemand zou erover hebben gesproken. De rechter heeft alvast het debat geopend. Er loopt iets mank in dit land. Er zijn elke dag verkeersslachtoffers, jonge en oudere verkeersdoden, weliswaar niet elke dag met zwakke weggebruikers, elk weekend opnieuw. Elk weekend opnieuw krijgen moeders en vaders, echtgenoten en kinderen een fataal telefoontje.

Hoe volgt de politiek die problematiek? Toen een oudere enkele jaren geleden als spookrijder de autoweg was opgereden, had men het er onmiddellijk over - dit reken ik u niet aan - om het rijbewijs vanaf een bepaalde leeftijd in te trekken. Wanneer een 18-jarige tegen een boom knalt omdat hij te snel heeft gereden of de weg niet juist heeft ingeschat, dan tracht men ook de jongeren van de weg te houden.

Ik pleit zeker niet voor alle rechten aan autobestuurders en ook niet voor een onvoorwaardelijke goede wil ten opzichte van zwakke weggebruikers.

Rechter Verstuyft mag nu geen interviews meer geven. Trouwens, in de kantlijn, mijnheer de minister, ik hoorde iemand zeggen dat die rechter blijkbaar uit Gent komt. Ik heb hem uitgelegd dat hij het waarschijnlijk helemaal niet bij het rechte eind heeft en dat het maar de perceptie is. Die man vroeg me of het dan toch mogelijk is dat de regering invloed heeft bij het gerecht. Ik heb hem uitgelegd dat het niet zo is, maar dat heeft waarschijnlijk iets te maken met de hele heisa rond het proces van het Vlaams Blok.

In elk geval, als er een ongeval gebeurt, is het meestal aan de rechter om te oordelen in welke omstandigheden dat gebeurde. Wij moeten teruggaan naar de kern van de zaak. Vanaf het ogenblik dat een voetganger, een fietser of een bromfietser zich op de openbare weg begeeft, is hij kwetsbaar, hoe goed hij of zij zich ook aan het verkeersreglement houdt. Elk ongeluk kan fataal zijn. Daarom gaf de overheid terecht een beschermd statuut aan die zwakke weggebruiker, met de bedoeling dat elke autobestuurder er zich rekenschap van zou geven dat een fout van zijn kant fataal kan aflopen voor de zwakkere. Ik denk dat dat de oorspronkelijke bedoeling is van de bescherming van de zwakke weggebruiker.

Toch vallen er nog dagelijks dodelijke slachtoffers te betreuren. Langzamerhand, mede door verschillende maatregelen, kreeg de zwakke weggebruiker de indruk dat hem niets kon overkomen. In fout

**02.49 Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Le ministre est fâché sur le méchant juge qui s'est immiscé dans le débat sur la sécurité routière. Cependant, quelque chose ne tourne pas rond. Chaque week-end, des vies sont fauchées sur nos routes. Je ne préconise pas d'accorder tous les droits aux automobilistes ou de dispenser les usagers faibles de toute responsabilité. Même s'il respecte strictement le code de la route, l'utilisateur faible reste vulnérable et chaque accident peut lui être fatal. C'est la raison pour laquelle le législateur a élaboré une protection spéciale pour les usagers faibles. Il n'empêche, toutefois, que si un usager faible commet une faute, le juge doit en tenir compte. Certains usagers de la route ont le sentiment, suscité en partie par certaines mesures de protection, d'être intouchables. Des automobilistes scrupuleux se plaignent amèrement des nombreux cyclistes inconscients, des piétons qui ignorent les feux rouges, des jeunes aux cyclomoteurs trafiqués, etc. Le juge Verstuyft a le mérite d'avoir ouvert le débat. Si le ministre perçoit les propos du juge comme une attaque dirigée contre lui-même ou contre la loi sur la circulation routière, il n'a pas bien compris le signal.

Les usagers faibles de la route doivent également être conscients de leur vulnérabilité et prendre toutes les précautions pour se faire mieux voir et renforcer leur sécurité. Nous considérons toujours les enfants comme des usagers faibles de la route mais, à partir d'un certain âge, ils sont également responsables de leur comportement sur la route et dans

of niet, hij zou gewoon altijd worden vergoed en in zijn recht worden gesteld.

Uit de vele lezersbrieven die de jongste dagen, maar ook vroeger al verschenen, blijkt duidelijk dat het als voetganger en fietser op sommige momenten en plaatsen haast een kamikazeopdracht is om op die manier naar school of naar het werk te fietsen. Dat is zeker.

Anderzijds las ik ook heel wat brieven van verantwoordelijke chauffeurs voor wie het ook een helse opdracht is om roekeloze fietsers te ontwijken en van bestuurders die worden beboet omdat ze door een rood licht rijden, terwijl fietsers en vooral winkelende of haastig naar huis lopende voetgangers, zonder schroom en meestal ongestraft in horden de rode lichten negeren en zonder meer oversteken.

De verzwarende van sommige overtredingen en de zwaardere boeten zijn er niet vreemd aan dat heel wat bestuurders zich ook ergeren aan jongelui die zich met hun opgefokte brommers niet houden aan snelheidsbeperkingen, op een onverantwoorde manier de rotondes oprijden en zichzelf, maar ook anderen, daarbij in gevaar brengen zonder dat de politie op afdoende wijze kan optreden.

Vandaar dat die politierechter die een soort spreekverbod werd opgelegd, het debat wou openen. Mijnheer de minister, als u dit alleen maar ziet als een aanval op u of op de verkeerswet of als een aantasting van de rechten van de zwakke weggebruiker, dan vrees ik dat u het signaal niet goed hebt begrepen. Op de openbare weg moet iedereen zijn plaats vinden. Iedereen die plaatsneemt in een wagen met airbags, zijdelingse verstevigingen, met zogenaamde koeienvangers of bullbars, voelt zich beschermd. Hij moet echter ook weten dat een aanrijding tegen veertig kilometer per uur dodelijk kan zijn voor een fietser of voetganger. Precies daarom mogen zij op geen enkele manier het leven van anderen in gevaar brengen. Een beetje meer aandacht en respect zijn hier op hun plaats.

Ook zwakkere weggebruikers moeten zich op het ogenblik waarop zij zich op de weg begeven te allen tijde bewust van zijn van hun kwetsbare positie. Een degelijk uitgeruste fiets, een fluorescerend hesje, oplichtende strips rond armen en benen, lichte kledij - voor kinderen dan - in de winter, dat kan al heel wat betekenen voor de zichtbaarheid. Verkeerslichten zijn er voor iedereen. Ze bieden voetgangers de mogelijkheid om veilig de straat over te steken. Met drie of vier naast elkaar naar school fietsen op een ogenblik waarop bestuurders ook naar hun werk moeten en daardoor soms manoeuvres moeten uitvoeren om voorbij te steken, getuigt volgens mij van weinig respect voor de automobilisten. Ik zie soms moeders met een kind aan de hand oversteken op twintig of dertig meter van een zebrapad in plaats van die kleine omweg te maken. Dus ook zij moeten het voorbeeld geven.

En dan heb je nog die autobestuurders voor wie iedereen opzij mag springen, die vlak achter uw bumper kleven of flitsen tot ze voorbij kunnen, chauffeurs die op spitsuren onverantwoord snel rijden zonder rekening te houden met schoolgaande en soms onvoorspelbare jonge kinderen. Ik zeg er nogmaals bij, voor ons zijn lagereschoolkinderen onvoorwaardelijk zwakke weggebruikers. Enkele jaren daarna krijgen ze de kans op een soort overgangperiode. Ik vermoed evenwel dat

la circulation.

Les règles sont les mêmes pour tout le monde. L'immense groupe d'usagers de la route consciencieux est discrédité par la faute des autres.

Le ministre ne fournit que des réponses simplistes à des questions ou critiques justifiées. C'est intellectuellement malhonnête. Le ministre attend d'un juge d'un tribunal de police qu'il plaide en faveur de la sécurité routière et qu'il donne les signaux appropriés. L'intéressé ne fait rien d'autre mais ses propos ont été délibérément déformés et il n'a pas eu la possibilité de répondre.

L'éducation à la sécurité routière commence à la maison et doit être poursuivie à l'école. Les parents doivent veiller à ce que leurs enfants roulent sur des vélos et vélomoteurs sûrs. Les enfants doivent connaître le code de la route. En outre, la courtoisie et le respect des autres usagers de la route sont d'une importance cruciale. Le gouvernement doit donner le bon exemple et éviter de se quereller avec les élus d'un million de Flamands.

Je suis évidemment partisane d'accroître la sécurité routière et d'amener les automobilistes à faire preuve de sens du devoir et de courtoisie, et à mieux connaître le code de la route et à respecter davantage les autres usagers, en particulier les usagers faibles qu'ils doivent absolument se garder de mettre en danger. Mais je souhaite aussi qu'on incite les usagers faibles, qui revendiquent à juste titre leur place sur la voie publique, à faire preuve de sens du devoir et de courtoisie, à respecter le code de la route et à être conscients de leur vulnérabilité. Enfin, je considère que le ministre de la Mobilité devrait s'abstenir de tenir des propos simplistes et populistes, et être disposé à corriger sa politique lorsqu'elle fait

jongeren van 15, 16, 17 jaar voldoende verantwoordelijkheidszin moeten hebben, dat zij voldoende kennis moeten hebben van de wegreglementen om zich met een zekere veiligheid door het verkeer te begeven.

l'objet de critiques fondées. Le Vlaams Belang contribuera à toute politique qui vise à accroître la sécurité routière.

Er zijn ook mensen die nog altijd de betekenis van 30-, 50-, 70- of 90km-borden niet begrijpen. Spijtig genoeg heb je een overgrote meerderheid van plichtsbewuste weggebruikers, zowel bij de zwakke weggebruikers als bij de autobestuurders, die dan door de onverantwoordelijkheid van anderen ten onrechte mee beschuldigd worden.

Mijnheer de minister, ik heb ook eens uw nieuwe webstek bezocht, namelijk [www.ikbenvoor.be](http://www.ikbenvoor.be). Ik heb overal op geklikt en toch bleef ik op dat ene scherm. Daar staat dus gewoon niets op. Ik ben voor verkeersveiligheid, uiteraard. Verwacht u nu echt één enkel negatief antwoord?

Dit bevestigt mijn gevoel dat u elk probleem of elke terechte kritiek uit de weg gaat door telkens opnieuw een simplistisch antwoord te geven. Ik heb net nog gelezen in de laatste twee Artsenkranten dat dokters die dringend worden opgeroepen niet sneller mogen rijden. Als we een afwijking toestaan, zegt u, gaan ze ook snel rijden om naar de supermarkt te gaan. Als we vragen naar nummerplaten om te snelle bromfietzers te kunnen flitsen, zegt u: wat doen we dan met wielertoeristen die snel van een helling afbollen? U hebt zich in het journaal afgevraagd of u de paal moet verwijderen waartegen iemand botste omdat hij te snel reed. Ik vind dit simplistische antwoorden en ik denk – het spijt me dat ik het zo moet zeggen – dat u zich op die manier belachelijk maakt.

Uw reactie getuigt ook van intellectuele oneerlijkheid, want in Het Nieuwsblad van maandag 20 december zegt u, ik citeer: "Je verwacht van een politierechter dat hij de juiste signalen uitstuurt om de verkeersveiligheid te vergroten, bijvoorbeeld door te zeggen dat de verkeersregels er voor iedereen zijn. Maar nu speelt hij de voetgangers tegen de automobilisten uit en hij suggereert dat voetgangers de auto's maar moeten doorlaten". Ik begrijp dat niet. Ik heb het artikel bij me en hier staat als grote titel: de wet is er voor iedereen of voor niemand. Nergens zegt die rechter dat verkeersregels er niet zijn voor iedereen.

Ik heb het artikel nog eens gelezen en weet niet waar u het haalt dat de rechter zegt dat voetgangers auto's maar moeten doorlaten.

Ik vind het een beetje flauw dat u de woorden van de rechter verdraait, zonder dat de man de kans krijgt om zich te verdedigen. U suggereert zelfs dat iedereen die terechte kritiek heeft op de gammele verkeerswet – ik heb hier al een heel aantal collega's gehoord – een tegenstander is van veilig verkeer.

Verkeersveiligheid start thuis bij de ouders. Ze start op het ogenblik dat de kinderen bij ons in de wagen stappen, met ons meefietsen of met ons naar school stappen. Ze start op het ogenblik dat het kind ziet dat wij zonder te schelden op klunzen of onvoorzichtige bestuurders toch door het verkeer kunnen. De verkeersopvoeding moet worden opgevolgd in de scholen en ouders moeten erop toezien dat ze hun kinderen met veilige fietsen en bromfietsen de straat

opsturen.

Daarnaast is natuurlijk een goede kennis van het verkeersreglement nodig.

Mijnheer de minister, er zijn nog belangrijke aspecten, namelijk de hoffelijkheid, de wellevendheid en het respect voor de andere weggebruiker. Ook de overheid heeft op dat vlak een voorbeeldfunctie. Ik vraag mij immers soms af welke boodschap ministers brengen. Er zijn er die ongegeneerd 1 miljoen kiezers beledigen door hun verkozen mandatarissen met alle mogelijke scheldwoorden te bedenken. Ik vraag mij af welke boodschap niet u maar uw voorganger, die daarmee is gestart, brengt aan de jongeren wanneer hij onderbroekentaal gebruikt, om zo zijn frustratie te kunnen uiten over een moeilijk oplosbaar dossier.

Een ernstig parlementair debat wordt niet uitgezonden over de televisie. Maar scheldpartijen van duidelijk dronken parlementsleden die daarmee de oppositie het zwijgen willen opleggen, die krijgen wel ruime aandacht. Het is dat wat de jeugd en de bevolking ziet.

Tot slot wil ik alles nog eens op een rijtje zetten en als volgt besluiten.

Ja, mijnheer de minister, ik ben voor veilig verkeer. Ik ben voor plichtsbewuste, hoffelijke chauffeurs, die het verkeersreglement kennen, die zich daaraan houden en die respect tonen voor iedereen die zich in het verkeer beweegt, en in het bijzonder voor zwakke weggebruikers die zij nooit in gevaar mogen brengen.

En ja, ik ben ook voor plichtsbewuste, hoffelijke zwakke weggebruikers, die terecht hun plaats op de openbare weg opeisen, maar die zich ook correct houden aan de verkeersreglementen en die zich er te allen tijde bewust van moeten zijn dat zij bijzonder kwetsbaar zijn en dat een fout fataal is.

En ja, ik ben voor een minister van Mobiliteit, die zich liefst onthoudt van simplistische en populistische verklaringen. Ik ben voor een minister, die terechte kritiek niet altijd aanziet als een aanval. Ik ben ook voor een minister die bereid is om een beleid bij te sturen, wanneer de kritiek gebaseerd is op terechte onvolkomenheden.

Mijnheer de minister, ik hoop dat we daarmee het debat kunnen sluiten. Ja, ik zal samen met u en met onze fractie helpen en werken voor een veilig verkeer.

Le **président**: Chers collègues, nous avons entendu tous les collègues qui s'étaient inscrits pour cette discussion. Nous pouvons donc entendre les réponses du gouvernement et, pour commencer, le vice-premier ministre, M. Vande Lanotte.

**02.50** Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zal afwisselend in het Nederlands en het Frans antwoorden. Ik weet echter niet meer precies wie wat heeft gezegd, waarvoor mijn verontschuldiging. Er zijn immers zoveel interventies geweest.

**02.50** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, davantage de moyens sont prévus pour la SNCB en 2005 qu'en 2004.

Ik zal beginnen met de NMBS. In de eerste plaats wil ik, in tegenstelling tot wat gezegd is, benadrukken dat de regering in 2005 in meer middelen voorziet dan in 2004 voor de NMBS. Er is daarover heel veel verwarring ontstaan, ook over de investeringskredieten en

andere zaken. Nogmaals, in 2005 gaat er meer geld van de begroting naar de NMBS dan in 2004. Dat is een eerste gegeven. Ik wil gerust nog even alle cijfers op een rijtje zetten als iemand dat wenst.

En 2005, 150 millions d'euros sont prévus pour le RER. Ils peuvent être dépensés. Je veux rester humble mais 150 millions d'euros, c'est un montant considérable, n'est-ce pas? Ce n'est pas un petit pas.

Ces 150 millions d'euros sont disponibles à la condition que tous les travaux qui peuvent être exécutés le seront effectivement. Provisoirement, 50 millions d'euros ont été versés dans le fonds. C'est le même montant que l'année dernière. La même somme a été versée dans tous les fonds budgétaires. Pendant l'année, les fonds sont adaptés.

Cette année, les 50 millions d'euros n'ont pas été dépensés complètement. L'année prochaine, avec les 20 millions restant dans le fonds, on arrivera donc à un montant de plus ou moins 150 millions, en tenant compte du premier versement pour du nouveau matériel. Donc, si les travaux avancent, ils seront payés. On peut dire que, pour le RER, l'année 2005 sera une année importante avec un investissement très élevé.

2005 moet, wat investeringen betreft, ook het jaar worden van de RER, het aanbesteden van Diabolo, de Liefkenshoektunnel, het starten van de lijn Brussel-Luxemburg waardoor we ook, zoals mevrouw Nagy had gevraagd, meer kunnen doen voor de stations in Gosselies en op andere plaatsen. Al deze privaat-publieke samenwerkingsprojecten moeten in 2005 worden opgestart.

In essentie gaat het om de timing. We hadden een investeringsplan van 12 jaar voor de NMBS. Wat is er essentieel? Dat men het juiste bedrag dat voor ieder jaar is voorzien netjes respecteert, of dat men de timing respecteert? Welnu, door op deze manier te werken zullen de Diabolo, de Liefkenshoektunnel en andere projecten vroeger klaar zijn dan voorzien in het oorspronkelijke plan.

Natuurlijk hebben we het project van 2000-2012 moeten aanpassen. De hoofdreden was dat het vorige plan gebaseerd was - ik was aanwezig op de kern - op initiatieven van de regering die budgetten zou klaarmaken en op een verklaring van de toenmalige afgevaardigd bestuurder van de NMBS. Hij verklaarde dat eenderde van het budget uit alternatieve financiering, zoals verkopen, kon komen. Hij stond garant voor eenderde van het budget, maar we hebben er nooit iets van gezien. De heer Schouppe kwam in de kernvergadering zeggen dat hij van het globale pakket eenderde door onder andere verkopen

In 2005 werd voor het GEN 150 miljoen uitgetrokken. Dat is niet niets. Dat bedrag mag worden uitgegeven, op voorwaarde dat de werken daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Voorlopig werd 50 miljoen euro in het fonds ingeschreven. Het is zo dat de regering jaarlijks een bepaald bedrag toekent aan de begrotingsfondsen die van ontvangsten buiten begroting afhangen.

In de loop van het jaar volgt er een aanpassing.

De 50 miljoen euro die dit jaar aan het fonds werden toegekend, werden echter niet volledig gebruikt. Het resterende bedrag van zo'n twintig miljoen komt boven op het bedrag van 120 miljoen dat voor 2005 werd uitgetrokken. Het wordt een belangrijk jaar voor het GEN, want er zal een eerste storting voor de aankoop van nieuw materieel kunnen worden uitgevoerd.

L'année 2005 sera celle des investissements dans le RER et des adjudications dans le cadre du projet Diabolo, du Liefkenshoek-tunnel, de la liaison Bruxelles-Luxembourg et, en corrélation avec cette dernière, des gares de Gosselies, notamment. Ces projets de collaboration entre secteur public et secteur privé débiteront en 2005. Ainsi, nous irons au-delà de ce que prévoit le plan SNCB 2000-2012 qui reposait sur des initiatives gouvernementales à financer par le gouvernement mais pour lesquelles les budgets nécessaires devaient, selon M. Schouppe, être réalisés pour un tiers par un autre mode de financement. Toutefois, ce financement n'a jamais été concrétisé. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a adapté

zou kunnen realiseren. Er is echter nooit één euro van gerealiseerd. Toen heeft de regering inderdaad het plan aangepast naar de mogelijkheden. Aangezien het deel van het budget dat moest ingevuld worden door de verkopen - die nooit plaatsvonden - niet voorhanden was, werd het plan verminderd.

Dat betekent dat men er een langere tijd zal over doen voor het globale pakket. De NMBS heeft previsions gemaakt van investeringen voor 2005. Minder investeringen betekenen evenwel niet dat het budget verminderd is maar dat er meer previsions zijn. Op welke punten wordt bespaard in 2005? Er worden minder toestellen voor de HSL aangekocht dan men ooit had gedacht nodig te hebben. Dat is de enige echte besparing, simpelweg omdat de aankoop niet nodig is.

Een aantal sprekers heeft de problematiek van de gratis parkings aangekaart. Vandaag zijn 70% van de parkings van de NMBS gratis. Wat zijn de feiten? De kans dat men als niet-gebruiker van de NMBS gratis parkeert is groter dan de kans dat de abonnee van de NMBS kan parkeren. De parkings van de NMBS dienen voor iedereen, maar meestal niet voor de abonnees. Dat is onzinnig. Een bedrijf dat geïnvesteerd heeft in een parking doet dat voor zijn klanten. Anders heeft deze investering geen nut. We zullen werk maken van deze problematiek. In 2005 zullen de eerste projecten van het gratis aanbieden van parkings voor abonnees op de sporen worden gezet, of zeg ik beter naast de sporen opdat de treinen nog zouden kunnen rijden.

On peut discuter longuement de la gratuité du trajet domicile-travail. Pour moi, c'est le résultat qui compte. On a eu de nombreuses discussions, notamment sur les tarifs. Cependant, les chiffres montrent une augmentation sensible des abonnements. Dorénavant, même sans accord global sur ce point, 500 entreprises privées ont signé à ce jour une convention avec la SNCB, notamment pour la gratuité du trajet domicile-travail pour leur personnel. Ces accords concernent 20.000 personnes. Ce sont des chiffres, c'est une réalité.

En 2005, le nombre de voyageurs aura augmenté de 6%: c'est la plus forte hausse des dernières années. Cela signifie aussi que, pour la première fois depuis longtemps, il y a une différence remarquable entre l'augmentation du nombre d'automobilistes et du nombre d'utilisateurs du rail. Tout le reste n'est que théorie, ce sont des chiffres: une augmentation de 6% des voyageurs par le rail, c'est cela qui compte!

Si nous regardons l'avenir, en 2006, les travaux autour de Louvain, commencés il y a quelques années, seront terminés, ce qui va diminuer le temps du trajet entre Hasselt, Louvain et Bruxelles.

Cela veut dire qu'entre aujourd'hui et 2010-2011, il est possible d'augmenter de 30 ou 40% le nombre de voyageurs dans les trains. Même ceux qui n'aiment pas voyager en train, c'est leur droit absolu, vont devoir constater que c'est une réussite car du fait de l'augmentation du nombre d'utilisateurs des trains, ceux qui se déplacent en voiture ou avec autre moyen de transport pourront utiliser des routes moins encombrées.

ce plan en fonction de ses possibilités budgétaires. Nous avons besoin d'un délai un peu plus long pour le paquet global mais le budget pour 2005 n'a pas été réduit. La seule véritable économie, c'est qu'on achètera moins de trains à grande vitesse que prévu pour la bonne et simple raison qu'on n'en a pas besoin.

Septante pour cent des parkings SNCB sont gratuits. Mais les voyageurs ont moins de chances d'y stationner gratuitement que les autres usagers, ce qui est évidemment absurde.

Nous lancerons les premiers projets en matière d'emplacements de parking gratuits pour les abonnés en 2005.

We kunnen lang doorbomen over het gratis woon-werkverkeer. Wat telt, zijn de cijfers. Het aantal reizigers met een abonnement is gevoelig gestegen.

Terwijl er ter zake nog geen omvattend sociaal akkoord is gesloten, hebben 500 privé-bedrijven nu reeds een overeenkomst met de NMBS gesloten om hun personeel gratis woon-werkverkeer aan te bieden. Het gaat om 20.000 mensen. In 2005 rekent men op een stijging van het aantal reizigers met 6%. Voor het eerst stelt men vast dat er beduidend meer treinreizigers bijkomen dan automobilisten.

Met het einde van de werken rond Leuven in 2006 en het "diabolo"-project, het GEN enz. zal het aantal reizigers nog toenemen met 30 tot 40 percent tegen 2011.

Dat is een belangrijke doorbraak ook voor wie liever niet met de trein reist omdat het wegverkeer erdoor wordt ontlast.

De vraag was of dat een dure politiek geweest is. Dat kost 20 miljoen euro per jaar. Wij hebben geen probleem om te zeggen dat 20 miljoen euro voor een dergelijke ommekeer in de cijfers niet te duur is. 20 miljoen euro is een aanvaardbare investering.

Op 1 januari start de NMBS met de nieuwe structuur.

Nous sommes en train de discuter des trois contrats de gestion séparés. Il y aura des mesures transitoires et de toute façon, à partir du 1<sup>re</sup> janvier, la nouvelle structure se mettra en place progressivement. Chaque mois, il y aura un contrat de gestion: un en janvier, un en février, un en mars. De cette façon, on aura le temps d'en discuter suffisamment. Je pense qu'avec ces trois mois que l'on se donne pour ces contrats, nous prenons le temps de mettre en œuvre un nouveau contenu, étant donné que l'ancien contrat de gestion date de quelques années et que, depuis lors, de nombreux facteurs ont changé.

Over De Post zal ik wat korter zijn. Ik heb altijd gezegd dat een partnership een belangrijk element is voor De Post, maar dat wij eerst ervoor moeten zorgen dat in De Post een en ander op orde worden gezet.

Eventjes terugkomend op de NMBS, het klopt dat we daar op dit moment nog geen rentabiliteit kunnen vooropstellen. Wij stellen echter vast dat de verliezen bij het goederenvervoer spectaculair dalen en dit jaar alleen al gehalveerd zijn, dat het verwachte verlies van cargo niet is opgetreden – er is een stijging in het volume – en dat in oktober de NMBS voor het eerst geen operationeel verlies heeft geleden. Er was operationeel een kleine winst.

Wat De Post betreft, ik heb gezegd dat wij eerst moesten proberen uit het deficit te komen. Ik herinner mij heel goed dat er een jaar geleden, wanneer ik gevraagd heb aan De Post om een begroting op te maken waarmee wij in 2005 niet nogmaals verlies laten, heel veel ongeloof was. Toen de heer Thijs in januari 2004 zijn budget voorstelde, heeft hij gezegd dat het zeer riskant is. De meeste journalisten geloofden het niet. Vandaag kennen wij de feiten. Half december kan er niets meer mislopen. Dit jaar zal De Post geen verlies laten, maar er zal winst gemaakt worden. Wij kunnen dus een stap verder en ook dat is een heel belangrijk gegeven. Ook hier telt het resultaat.

De kwaliteit van de dienstverlening in De Post is niet hoog genoeg, in tegenstelling tot de NMBS, waar de kwaliteit en de tevredenheid van de klanten hoog is. De hervorming met Georoute heeft daar een deel mee te maken. Het heeft de zaken wat verstoord, wat het minste is wat men kan zeggen. Statistisch gezien is de kwaliteit verbeterd. Het percentage post dat binnen een dag geleverd wordt, is toegenomen, maar het ligt nog net onder de 90%. Het is dus onvoldoende. Voor de non-prior zendingen hebben wij van drie dagen twee dagen gemaakt.

Wij hebben de kwaliteit dan ook met een dag verbeterd. Het afschaffen van de prior en non-prior kan vanaf het ogenblik dat de sorteercentra er zijn. Ik heb dat in het begin gezegd. Het voor de sorteercentra realiseren verstoort compleet De Post. Ik heb gevraagd om het af te schaffen, maar De Post heeft op een redelijke manier geargumenteed dat het de verkeerde keuze was om het te doen voordat de sorteercentra klaar zijn. Ik heb dat dan ook niet geëist. Het

Un investissement de 20 millions d'euros n'a rien d'excessif au regard d'un tel revirement dans les chiffres. La SNCB sera dotée d'une nouvelle structure à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Opdat de nieuwe structuur op 1 januari van start zou kunnen gaan, worden drie afzonderlijke beheerscontracten met overgangsmaatregelen besproken. Wij hebben onszelf drie maanden gegeven om het nieuwe beheerscontract op te stellen.

Nous avons toujours dit qu'un partenariat est important pour La Poste, mais certaines questions doivent d'abord être réglées au sein de l'entreprise. Nous ne pouvons actuellement pas encore espérer de rentabilité à la SNCB. Les pertes dans le secteur du cargo diminuent spectaculairement alors que le volume transporté augmente. Pour la première fois, aucune perte opérationnelle n'a été enregistrée en octobre 2004. La Poste devait d'abord sortir du déficit. Il s'avère à la mi-décembre 2004 que La Poste enregistrera des bénéfices cette année. Nous pourrions donc aborder l'étape suivante, car, ici aussi, les résultats importent. Les clients de la SNCB sont très satisfaits à propos de la qualité du service. La qualité laisse encore à désirer à La Poste. Cette situation est partiellement imputable à l'introduction du système Géoroute qui a entraîné des perturbations. Statistiquement, la qualité s'est améliorée: le pourcentage d'envois délivrés en J+1 a augmenté mais est encore insuffisant. Les envois non prior sont délivrés un jour plus tôt que par le passé. La distinction entre prior et non prior disparaîtra dès que les centres de tri seront opérationnels.

Je déplore que M. Deseyn continue à se répandre en déclarations inexactes sur les

mag niet de bedoeling om, als men vindt dat iets zou moeten en men toont u aan dat dit een slechte keuze zou zijn, daaraan vast te houden.

Georoute en Poststation zijn verder uitgewerkt. Mijnheer Deseyn, ik betreur een beetje dat u over die sorteercentra hetzelfde blijft zeggen. Hetgeen u zegt is ook niet juist.

Ten eerste, er is van mijnentwege en vanwege de heer Thijs ten opzichte van de raad van bestuur geen druk geweest. Wie in de raad van bestuur zegt dat hij druk ondervonden heeft, moest dan maar tegenstemmen. Dat is niet gebeurd.

Er is geen druk geweest om die vijf sorteercentra te installeren. Er is een officieel verzoek geweest aan De Post om heel de zaak opnieuw te onderzoeken. Dat is gebeurd met een extern bureau dat gezegd heeft dat men de inhoud van de sorteercentra moest wijzigen. Dat is niet gebeurd na de beslissing om er vijf op te richten, dat is gebeurd voor de beslissing om er vijf op te richten.

Dat extern onderzoek heeft ook gemaakt dat de inhoud van de sorteercentra, de inhoud van de overheidsopdracht gewijzigd is. De overheidsopdracht die drie jaar geleden gepland is en die die een jaar geleden is toegewezen zijn essentieel verschillend geworden, omdat men ook het sorteren op ronde heeft geïntegreerd in het project, wat een essentieel verschil is. Men heeft gezegd dat men met drie centra, als men de verdeling per ronde incorporeerde, te ver af zou zijn en te laat terug zou zijn om op tijd de reeds gesorteerde post te leveren.

Dat rapport bestaat en kan worden ingezien. Dat is de beslissing geweest. De aanvankelijke discussie is compleet veranderd bij de verbetering van de inhoud van het dossier.

Ik wil het nog over twee zaken hebben. Ten eerste, de CAO's. Ik probeer mij daarin zo weinig mogelijk te mengen. Het is de verantwoordelijkheid van de directies en de vakbonden om daarover zo veel mogelijk zelf te negotiëren. Ik heb slechts één zaak gedaan. Wanneer De Post mij liet weten dat de arbeidsduurvermindering in zijn volledigheid niet kon worden gerespecteerd, heb ik daarover met de vakbonden gepraat. Ik heb dat gedaan omdat het om een CAO ging en dat gegeven moet worden gerespecteerd. Ik kon absoluut begrijpen dat de vakbonden, die een overeenkomst hadden getekend met de heer Rombouts over een arbeidsduurvermindering, absoluut ongelukkig waren dat die overeenkomst niet werd uitgevoerd. Zij hadden daar gelijk in. Het was echter wel een feit dat dit voor De Post niet economisch haalbaar was. Dan heb ik samen met de heer Thijs het initiatief genomen om dit heel duidelijk aan de vakbonden uit te leggen waarom deze stappen werden genomen. Ik had respect voor het feit dat zij furieus waren omdat hun handtekening niet werd gerespecteerd. Verder heb ik mij in de CAO-bespreking afzijdig gehouden in alle ondernemingen.

Ten tweede, los van de concrete discussie over de tarieven van de NMBS ging de hele discussie over al dan niet autonomie.

Ik wil heel duidelijk zijn. De beslissing die werd genomen door de NMBS om vorige maandag reeds met de vakantieregeling te starten, was een slechte beslissing. Ik kon die beslissing niet veranderen,

centres de tri. Je n'ai exercé aucune pression sur le conseil d'administration en vue de l'installation de cinq centres de tri. Un bureau extérieur a analysé le dossier avant que la décision soit prise. Il a estimé que la teneur du marché public devait être modifiée. Le projet prévoit désormais le tri en fonction de la tournée. Les distances auraient été trop longues si l'on avait opté pour trois centres de tri. Le rapport peut être consulté.

Je suis intervenu une seule fois dans le cadre de la conclusion des CCT, lors d'une discussion sur la réduction du temps de travail. Les syndicats s'étaient légitimement insurgés contre le non-respect de la CCT dans son ensemble mais, pour des raisons économiques, il était impossible de l'appliquer intégralement. L'irritation des syndicats était compréhensible mais je savais que la CCT était inapplicable pour des motifs économiques.

En ce qui concerne l'autonomie, la décision relative au régime de vacances n'était pas judicieuse. En vertu du contrat actuel, je n'ai pas pu annuler cette décision, bien qu'on aurait sans doute souhaité, d'une manière générale, que je le fasse. En tout état de cause, une autonomie accrue pour la SNCB répond au souhait de tous.

C'est contradictoire. Dès lors qu'une entreprise est principalement financée par des moyens publics et qu'elle est chargée d'assurer un service universel, un ministre auquel le Parlement peut demander de rendre des comptes à ce sujet doit être responsable de cette entreprise. Lors des débats qui seront menés au cours des prochaines semaines, je ferai clairement savoir que je ne suis pas favorable à une autonomie accrue.

terugschroeven of beïnvloeden omwille van de bestaande overeenkomsten. Als ik het Parlement had gevraagd of men vond dat ik daartegen moest optreden, had iedereen "ja" geantwoord. Als ik, zonder uitleg te geven waarover het ging, had gevraagd of de NMBS meer autonomie moest hebben, had men ook "ja" geantwoord. Dat is niet verzoenbaar.

Als wij willen dat er voor een bedrijf dat in hoofdzaak door overheidsgeld wordt gefinancierd en dat geen commerciële dienstverlening in essentie is, maar wel een dienstverlening van mobiliteit en universele dienstverlening, een klare lijn wordt gevolgd, moet men ook durven aanvaarden dat ministers daarvoor verantwoordelijk zijn en voor het Parlement ter verantwoording worden geroepen. Men kan niet tegelijkertijd voor al wat misloopt de minister aanwijzen en tegelijkertijd zeggen dat er meer autonomie moet zijn.

Ik zal het debat over de autonomie de komende weken niet met plezier aangaan. Ik zal daar tegen iedere lijn in zeggen dat er meer beïnvloeding moet zijn wat de beleidslijnen van dit bedrijf betreft. Het is bon ton te zeggen dat er meer autonomie moet zijn. Ik zal echter het tegenovergestelde zeggen en dit om één reden, met name dat het een dienstverlening is aan de bevolking en er dus verantwoording moet kunnen worden afgelegd. Dat is niet het geval voor BIAC en nog veel minder voor Belgacom, maar wat heel erg het geval voor de NMBS.

**02.51** Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zou het kort kunnen houden en u danken voor de steun die ik meen te hebben gekregen en die uit alle uiteenzettingen bleek voor het verkeersveiligheidsbeleid. Er is één punt aangehaald dat rechtstreeks betrekking had op de begroting zelf, met name of wij alles zullen kunnen betalen wat de verkeershandhaving betreft en meer in het bijzonder wat het mechanisme van het boetefonds betekent voor de federale verkeerspolitie.

U zult mogelijks hebben gemerkt dat zowel mijn verklaring als de verklaringen van de minister van Binnenlandse Zaken een richting uitgaan waarbij we daadwerkelijk kijken in welke mate wij de gelden van het Boetefonds niet alleen ter ondersteuning van de zonale politie inzake verkeersveiligheidshandhaving, maar ook voor de ondersteuning van de federale verkeerspolitie kunnen aanwenden. Dit betekent weliswaar dat aan de verkeersveiligheidswet op dit punt ook iets moet worden gewijzigd. Het lijkt ons de logica zelve dat, eenmaal de zonale politiekorpsen in hun betrachting om een effectieve verkeershandavingspolitiek te voeren worden ondersteund, we erover moeten waken dat in dezelfde mate de federale verkeerspolitie dezelfde evolutie kan volgen.

Wat het niet onbelangrijke punt van de tuning betreft, mijnheer Deseyn, is het duidelijk dat ik hier het beleid van minister Anciaux ten volle wens voort te zetten, met respect voor alle mooie vormen en gedachten, maar er is weliswaar nood aan een goede communicatie met de sector en de betrokkenen, maar ook met zij die hen controleren. Het is ook onze bedoeling om daarvoor in de maand januari de nodige inspanningen te doen. Ik herhaal dat er per provincie minstens één controle-instantie is die volledig is voorbereid om hen degelijk te controleren en hen de geruststelling te geven dat

**02.51** **Renaat Landuyt**, ministre: Tous les orateurs ont témoigné de leur soutien à la politique de sécurité routière. Je les en remercie.

La viabilité financière de la politique répressive en matière de circulation est liée directement au budget. Que signifie le mécanisme du fonds des amendes pour la police routière fédérale? Le ministre de l'Intérieur et moi-même désirons vérifier dans quelle mesure les moyens du fonds des amendes peuvent être consacrés au soutien de la police routière fédérale. La loi sur la sécurité routière va donc devoir être quelque peu modifiée en ce sens.

Je souhaite poursuivre la politique du ministre M. Anciaux en matière de tuning. Une bonne communication avec le secteur et les contrôleurs est toutefois nécessaire. Il y a aura au moins un organe de contrôle par province.

J'ai souscrit d'emblée à l'idée de procéder anticipativement à

ze zich op een rechtmatige wijze kunnen verplaatsen met hun mooie voertuigen doorheen onze mooie straten.

Wat de verkeersveiligheids- of de zogenaamde nieuwe verkeerswet betreft, weze het duidelijk dat ik van in het begin heb gezegd dat ik akkoord ga om de evaluatie te vervroegen. Ik wens wel een evaluatie zonder voorafname. In de huidige manier van werken is er een evaluatie bezig in samenspraak met alle mogelijke organisaties die zich inlaten met de verkeersveiligheid. Het is mijn betrachting een rapport voor te leggen aan de commissie voor de Infrastructuur in de maand januari, zo niet februari, waardoor ik in samenspraak met de leden van het Parlement kan kijken wat al dan niet moet worden veranderd aan de verkeerswet.

En ce qui concerne la formation à la conduite, le but que je poursuis est une formation de meilleure qualité. Je répète ce que j'ai toujours dit: pour arriver à une formation meilleure et moins chère, il faut libérer le marché mais aussi favoriser le bénévolat.

Pour la mobilité durable, je répète qu'on est en train de peaufiner un plan. J'espère que nous pourrions arriver à un accord au sein du gouvernement pour fin janvier, début février. Je suis prêt à en discuter au parlement.

Voor het overige sluit ik mij aan bij de woorden van mevrouw Van Themsche. We moeten een wederzijdse naleving van de plichten nastreven, zowel bij de zwakke als bij de andere weggebruiker. We kunnen inderdaad stappen vooruitzetten op het vlak van verkeersveiligheid, mits een wederzijdse hoffelijkheid.

Ik dank ook u voor uw steun. (*Applaus.*)

Le **président**: Chers collègues, s'il n'y a plus d'interventions pour ces départements, Mme Nagy souhaite réagir.

**02.52 Marie Nagy (ECOLO)**: Monsieur le président, je serai brève car nous manquons un peu de combattants et tout le monde est fatigué.

Je remarque quand même que le ministre Vande Lanotte ne nous a rien répondu sur la question de la fermeture des gares. Or, cela représente un risque réel de perte de voyageurs. On peut avoir des déclarations d'intention sur la qualité de l'accueil, entre autres, mais concrètement, lorsque cela doit se traduire par le maintien d'une série de guichets, c'est plus difficile. Je maintiens qu'il y a à la fois une réduction de la dotation 2005 et une réduction des investissements de la SNCB. Je me réjouis d'apprendre du ministre qu'il prévoit que la ligne Namur-Luxembourg sera financée. Je constate cependant une espèce de tour de passe-passe puisque le plan d'investissement ne se fait plus sur dix ans: il était prévu pour 2010 et maintenant on parle de 2012. Le ministre dit que c'est une question de timing et de planning mais, en fait, un plan d'investissement, c'est exactement

l'évaluation de la nouvelle loi sur la police de la circulation routière, mais sans a priori. Une concertation est en cours avec toutes les organisations actives dans le domaine de la sécurité routière. Je compte présenter un rapport à la commission parlementaire en janvier ou en février 2005.

Met betrekking tot de rijopleiding, wil ik het beste en het minst dure. Om dat te bereiken, moet de markt worden vrijgemaakt en het vrijwilligerswerk worden aangemoedigd.

Wij leggen momenteel de laatste hand aan een plan inzake duurzame mobiliteit. Ik hoop dat in de regering daarover eind januari of begin februari een akkoord kan worden bereikt en ben bereid dat plan in het Parlement te bespreken.

Je me joins aux propos de Mme Van Temsche. Tous les usagers de la route doivent respecter leurs obligations. On ne progressera que si la courtoisie est réciproque. (*Applaudissements*)

**02.52 Marie Nagy (ECOLO)**: Minister Vande Lanotte antwoordde niet op de vragen in verband met de sluiting van stations hoewel daardoor reizigers dreigen verloren te gaan. Voorts worden de dotatie voor 2005 en de investeringen in de NMBS verlaagd. Het verheugt me dat er geld wordt uitgetrokken voor de lijn Namen-Luxembourg. Er wordt een trucje gebruikt: het investeringsplan loopt namelijk niet meer over tien maar over twaalf jaar. De minister heeft het in dat verband over een kwestie van planning, maar dat is precies de

cela. Il y a donc quand même un retard par rapport au plan initial. Nous suivrons avec attention ce qui sera prévu.

Enfin, je remercie le ministre Landuyt de son annonce d'un plan de mobilité durable pour fin janvier ou début février. A ce moment-là, je l'interrogerai sur les propositions concrètes qu'il fera.

bedoeling van een investeringsplan! Er is toch een achterstand in vergelijking met het oorspronkelijke plan. Wij zullen aandachtig toezien op het verdere verloop.

Minister Landuyt kondigt een plan voor duurzame mobiliteit aan, waarvoor ik hem dank. Ik zal hem opnieuw bevragen als dat plan af is.

**02.53 Damien Yzerbyt (cdH):** Monsieur le président, ma réplique sera brève également. Pour le ministre Verwilghen qui s'était absenté quelques instants lorsque j'ai abordé...

**02.54 Marc Verwilghen, ministre: (...)**

**02.55 Damien Yzerbyt (cdH):** Monsieur le ministre, j'ai bien compris. Je vous ai d'ailleurs remercié pour la réponse donnée en commission. Nous espérons que cela va se concrétiser assez rapidement en 2005. Malheureusement, c'est peut-être par inexpérience que je n'ai pas directement décelé les crédits dans le budget.

Pour le ministre Landuyt, qui était également absent lorsque j'ai abordé le problème de la mobilité et de la sécurisation des deux-roues, je reviendrai en commission sur la question du permis obligatoire pour les cyclomoteurs, y compris ceux de la classe A et sur toute la problématique de la vente de kits permettant à ces cyclomoteurs d'atteindre des vitesses qui mettent en péril certains conducteurs, surtout les plus jeunes.

**02.55 Damien Yzerbyt (cdH):** Ik heb de minister bedankt voor zijn antwoord in de commissie. Wij hopen dat een en ander in 2005 snel concrete vorm krijgt. Door mijn onervarenheid heb ik in de begroting helaas geen kredieten ontdekt.

Minister Landuyt was ook afwezig toen ik het over de mobiliteit en de veiligheid van tweewielers had. Ik zal in de commissie terugkomen op het rijbewijs voor bromfietzers en de verkoop van kits waarmee bromfietsen kunnen worden omgebouwd om gevaarlijke snelheden te halen.

Le **président**: S'il n'y a pas d'autres demandes d'intervention, nous pouvons considérer que le débat est terminé en ce qui concerne les départements Infrastructure et Mobilité. Nous pouvons maintenant entamer la dernière partie de cette séance: Economie et Classes moyennes.

Nous entamons la discussion du volet "Economie et Classes moyennes".  
Wij vatten de bespreking aan van het luik "Bedrijfsleven en Middenstand".

Je remercie M. Verwilghen et Mme Laruelle. Trois orateurs sont inscrits: mevrouw Creyf, Mme Ghenne en de heer Depoortere. Ik zie de heer Depoortere niet hier, dus ik veronderstel dat hij niet komt. Er zijn dus twee sprekers. De eerste spreekster is mevrouw Creyf.

**02.56 Simonne Creyf (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, collega's, ik wil handelen over luik Wetenschapsbeleid. Ik vind eigenlijk dat Wetenschapsbeleid meer aandacht verdient, zeker meer aandacht dan het nu krijgt bij nacht en ontij. Er is in Europa een beweging bezig die onderzoek en ontwikkeling wil versterken vanuit de overtuiging dat meer onderzoek naar meer groei leidt. Om bij de sterkste kenniseconomieën van de wereld te horen moeten we systematisch innoveren. Als we niet voorop lopen, lopen we achterop, zo stelden de Europese staats- en

**02.56 Simonne Creyf (CD&V):** La politique scientifique mérite davantage d'attention. Le mouvement européen tendant à renforcer la recherche et le développement devrait déboucher sur une croissance accrue. Si nous voulons faire partie des économies du savoir les plus

regeringsleiders in 2000 in Lissabon. In Lissabon stelde de Europese Unie de achterstand vast van Europa op de Verenigde Staten en Japan inzake de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling. Er is een kenniskloof tussen Europa en de Verenigde Staten en er is een grote kloof tussen Europa en de Verenigde Staten inzake middelen die worden ingezet voor onderzoek.

Tijdens de Europese top van Lissabon besloot de Europese Unie om de innovatiedynamiek in brede zin te versterken. Er werd afgesproken te werken aan de uitbouw van een Europese kenniseconomie en een Europese onderzoeksruimte. Uit deze wil groeide aan het eind van de Europese Top van Barcelona in 2002 de doelstelling om de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling te verhogen zodat ze in 2010 3% van het bruto binnenlands product zouden bereiken.

Minimum twee derde zou moeten worden gefinancierd door de privé-sector. Een derde moet worden gefinancierd door de overheid. Ook België heeft zich geëngageerd voor deze 3%-norm. Op dit ogenblik haalt België ongeveer 2,17%.

**02.57** Minister **Marc Verwilghen**: Het cijfer dat u citeert dateert van 2001

**02.58** **Simonne Creyf** (CD&V): Neen, in 2001 was het net geen 2%, mijnheer de minister. Wij hebben deze middag in het Adviescomité voor wetenschappelijke en technologische vraagstukken de persoon op bezoek gehad die in de POD Wetenschapsbeleid heel dit programma begeleidt en hij heeft gesproken over 2,17% op dit ogenblik.

**02.59** Minister **Marc Verwilghen**: Dat is het cijfer van 2001. U weet dat daarover statistische gegevens worden bijgehouden. Het NIS loopt spijtig genoeg achter.

**02.60** **Simonne Creyf** (CD&V): Dit cijfer is niet afkomstig van het NIS, maar van uw dienst.

**02.61** Minister **Marc Verwilghen**: In 2001 is het cijfer 2,17%. Dat heb ik reeds in de commissie gezegd. Ik zal het nogmaals herhalen. Wij zitten momenteel op ongeveer 2,4%.

**02.62** **Simonne Creyf** (CD&V): De informatie die wij vanmiddag kregen was anders.

De vraag is natuurlijk of wij de 3% zullen kunnen halen in 2010. Vlaanderen is goed op weg om de 3%-norm te bereiken. Als Vlaanderen blijft doorgaan op de ingeslagen weg, dan zal het de voornaamste factor zijn in de verwezenlijking van de Europese doelstellingen. Voor België is er echter weinig hoop dat de Europese doelstelling kan worden gehaald zonder extra inspanningen van de overheid.

Dezelfde onderzoekscel binnen de FOD Wetenschapsbeleid heeft verklaard dat wil men de drieprocentnorm halen in 2010, dan zouden de overheidskredieten voor onderzoek en ontwikkeling moeten stijgen met 33%.

fortes, nous devons innover. Dans le domaine de la connaissance et des moyens, l'Europe accuse un retard par rapport aux Etats-Unis et au Japon.

Il a été convenu à Lisbonne de développer une économie du savoir et un espace de recherche. D'ici à 2010, les dépenses en matière de recherche et de développement doivent représenter 3% du PIB. Un tiers doit provenir des pouvoirs publics. La Belgique a souscrit à cet objectif. Actuellement, nous n'en sommes qu'à 2,17%.

**02.59** Minister **Marc Verwilghen**: Le chiffre de 2,17% a trait à 2001. Entre temps, nous sommes passés à 2,4%.

**02.62** **Simonne Creyf** (CD&V): La question est de savoir si ces trois pour cent seront atteints en 2010. La Flandre obtient d'ores et déjà de bons scores et contribuera dans une large mesure à la réalisation de l'objectif européen. Au niveau de la Belgique, les pouvoirs publics vont devoir fournir davantage d'efforts. Les crédits publics pour la recherche et le développement devraient croître de 33%.

Nous soutenons les mesures que veut prendre le ministre mais nous

Mijnheer de minister, in uw beleidsverklaring hebt u gezegd achter de driepercentnorm te staan. U zult maatregelen nemen om de onderzoeks- en ontwikkelingsintensiteit te verhogen, onder andere door fiscale maatregelen, het verbeteren van onderzoeks- en ontwikkelingssteun aan bedrijven, het stimuleren van netwerksynergieën, mobiliteit van vorsers enzovoort. Het zijn zaken waar wij achter staan.

Wij hebben de begroting van Wetenschapsbeleid vanuit deze invalshoek bekeken en geanalyseerd. En wat moeten we vaststellen? We moeten vaststellen dat naast een aantal positieve zaken er heel wat besparingen worden doorgevoerd in Wetenschapsbeleid. De begroting Wetenschapsbeleid weerspiegelt niet de wil om meer te investeren in onderzoek en ontwikkeling. Wat toont ons de begroting Wetenschapsbeleid? Ten eerste, de personeelsenveloppe voor de federale wetenschappelijke instellingen wordt verminderd met 1,66 miljoen euro. Het is een onderdeel van de beslissing om de personeelsenvolpes lineair te verminderen met 10,4 miljoen euro.

Wetenschapsbeleid moet echter 10% nemen van de lineaire vermindering van de personeelsenvolpes. Tien procent is meer dan proportioneel. Wetenschapsbeleid wordt in verhouding meer getroffen dan de andere departementen.

Deze besparing gaat echter lijnrecht in tegen een van de belangrijke vaststellingen. Wil de regering de 3%-norm halen, zal er veel meer moeten worden geïnvesteerd in vorsers. We zouden duizenden nieuwe mensen moeten hebben die onderzoek doen. We hebben zoveel meer mensen in het onderzoek nodig. Willen we dus de 3%-norm halen, dan hebben we meer vorsers nodig. Toch stellen we besparingen vast op het personeel inzake wetenschapsbeleid.

Een tweede besparing is dat de dotatie aan het Europacollege in 2005 wordt verminderd met 500.000 euro. Dat is een vermindering met een derde ten aanzien van 2004. Wetende dat het Europacollege een bijzondere reputatie heeft in heel Europa, geeft u, mijnheer de minister, een toch wel bijzonder pijnlijk signaal. Zoveel Belgen en buitenlanders die in het Europacollege hebben gestudeerd en er ook onderzoek deden, zullen wellicht niet begrijpen dat de Belgische overheid dat instituut op een dergelijke wijze kortwiekt. Hoewel u weet dat België en de Europese Unie de grootste financiers zijn van het Europacollege, brengt u het structureel in de problemen.

Wat betreft de ESA en het ruimteonderzoek, het volgende. Er wordt 45 miljoen euro bespaard op ruimteonderzoek. De federale regering heeft besloten om de Belgische bijdrage voor de Europese Ruimtevaartorganisatie te verminderen met 45 miljoen euro.

De betalingen zullen ten laste worden genomen in 2006 tot 2009. Omdat België voor 2005 een convenant met ESA niet nakomt, moet ESA voor 2005 dit bedrag lenen. België zal intrest moeten betalen, intrest die nergens is ingeschreven in de begroting. Belangrijke vaststelling is dat betalingen worden vooruitgeschoven. De facturen van vandaag worden doorgeschoven naar 2006, 2007, 2008 en 2009. Bovendien is hetzelfde reeds gebeurd in 2003. Ook in 2003 werd 30 miljoen euro ordonnancerings vooruitgeschoven naar 2006 en 2007. Het Rekenhof heeft hier ernstige bezwaren bij.

constatons à la lecture du budget que des économies sont réalisées. Ainsi, l'enveloppe pour le personnel des établissements scientifiques est réduite de 1,66 million d'euros. La politique scientifique est plus lourdement touchée que d'autres départements. Or il faudrait précisément investir beaucoup plus dans les chercheurs.

La deuxième mesure d'économie consiste à réduire de 500.000 euros la dotation du Collège de l'Europe. Les moyens dont celui-ci dispose seront ainsi réduits d'un tiers par rapport à 2004. Le ministre donne là un mauvais signal, car ce Collège s'est forgé une excellente réputation en Europe.

La recherche spatiale subit également des restrictions. En 2005, l'Agence Spatiale Européenne (ESA) recevra 45 millions d'euros en moins de la Belgique. Les paiements n'étant effectués qu'entre 2006 et 2009, l'ESA devra souscrire en 2005 un emprunt dont les intérêts seront à charge de la Belgique. Malgré les réserves de la Cour des comptes, un montant de 30 millions d'euros a déjà été reporté, en 2003, de 2006 à 2007. Une réduction des investissements dans l'ESA constitue une mauvaise affaire pour les chercheurs et les entreprises belges concernés. En effet, chaque euro consacré à l'ESA est habituellement réinvesti dans les universités et dans l'industrie. Le sénateur VLD, M. Willems, soutient lui aussi cette décision de la coalition violette constitue un signal aberrant.

Dans le dossier Airbus aussi, 5,6 millions d'euros alloués à la recherche et au développement seront reportés sur le budget 2006. En outre, le gouvernement a décidé une réduction ponctuelle de 2,2 millions d'euros destinés à divers programmes de recherche.

Niet alleen worden betalingen naar de toekomst geschoven waarbij men de toekomstige begrotingen belast, maar bovendien is het een slechte zaak voor de onderzoekers en de Belgische ondernemers die betrokken zijn bij de ESA-projecten. Elke euro die België bijdraagt aan het ESA-budget, vloeit immers terug naar de Belgische universiteiten en naar de industrie. Elke euro die België bijdraagt aan het ESA-budget, wordt in ons land geherinvesteerd in de vorm van contracten met onderzoekscentra, universiteiten of industrie. Men zegt gemakkelijk dat vooral Wallonië daar profijt bij heeft. Ook heel wat hoogtechnologische Vlaamse KMO's kunnen alleen dankzij de ESA-contracten overleven. VLD-senator Luc Willems vindt dat de paarse regering een dom signaal geeft. Dat hebben we kunnen lezen in de pers.

Hij begrijpt niet hoe de VLD-minister die bevoegd is voor wetenschappelijk onderzoek dat zomaar laat gebeuren.

Airbus is ongeveer hetzelfde verhaal. 5.638.000 euro voor research and development in het kader van Airbus wordt niet gedekt in 2005, maar worden vooruitgeschoven naar de begroting 2006.

Ten vijfde, er is een eenmalige netto-vermindering van 2,2 miljoen euro voor de uitgaven in verband met onderzoeksprogramma's en onderzoeksacties.

Een zesde punt betreft de digitalisering van het erfgoed van de wetenschappelijke instellingen. De initieel voorziene kredieten worden met de helft verminderd. Pas vanaf 2006 zal het voorziene schema gevolgd worden. Dat is slecht nieuws voor de federale wetenschappelijke instellingen die geloofden in de beloftes dat reeds in 2005 het schema zou gevolgd worden.

Het budget voor veiligheid van de federale wetenschappelijke instellingen trekt 360.000 euro uit voor de 10 federale wetenschappelijke instellingen. Dat is al iets. Regelmatig worden er relevante studies gedaan over de veiligheid in de federale wetenschappelijke instellingen. De instellingen klagen echter dat beloftes die gedaan werden in 2002 nog niet zijn nagekomen. Er wordt al gesproken over een nieuwe audit.

Ik wil één voorbeeld geven. Voor de Koninklijke Sterrenwacht van België werd in 2001 in een studie in opdracht van het vroegere DWTC gesteld dat er 1,5 miljoen euro nodig is voor de noodzakelijke aanpassingen aan de veiligheid van de Koninklijke Sterrenwacht van België.

De toewijzing van 360.000 euro voor de tien federale wetenschappelijke instellingen samen, verdwijnt hierbij toch wel in het niets. Ongeveer hetzelfde gebeurt met de budgetten informatica voor de federale wetenschappelijke instellingen. De instellingen zijn vragende partij voor meer technologische performantie, maar de budgetten blijven bescheiden.

Mijnheer de minister, dit zijn toch een aantal besparingen op wetenschapsbeleid die kunnen tellen. Het groeipad naar de 3%-norm voor onderzoek en ontwikkeling wordt blijkbaar niet gevolgd met deze begroting. Meer zelfs, inspanningen die Vlaanderen doet, dreigen te worden tenietgedaan door de besparingen die u doorvoert. Op vragen

Les crédits prévus pour la numérisation du patrimoine des institutions scientifiques seront réduits de moitié en 2005. Pour la sécurité des dix institutions scientifiques fédérales, le gouvernement n'a inscrit au budget que 360.000 euros alors que l'Observatoire royal de Belgique a déjà besoin d'1,5 million d'euros. Et il a prévu des crédits nettement insuffisants pour l'informatisation de ces institutions.

Le budget, avec ses nombreuses mesures d'économie, ne nous permettra pas de suivre le mouvement ascensionnel qui devrait aboutir à la norme de 3% fixée pour la recherche et le développement. Les efforts flamands seront ainsi réduits à néant.

Le ministre souligne que la mesure visant à réduire le précompte professionnel de 50% pour les chercheurs est étendue à tous les chercheurs collaborant avec les universités, les hautes écoles ou les centres scientifiques. Cette mesure doit permettre aux établissements scientifiques fédéraux de recruter du personnel supplémentaire mais étant donné que l'enveloppe du personnel est réduite dans le même temps, nous pouvons nous attendre à un status quo. La réduction du précompte professionnel est en outre reportée à octobre 2005 pour les entreprises, alors que celles-ci tablaient sur une date d'entrée en vigueur se situant au début de l'année.

Le ministre a admis en commission que certaines économies ne pouvaient pas être réitérées dans le cadre de la confection du budget pour 2006. Le CD&V regrette les économies pratiquées dans le cadre de ce budget. Nous présentons un amendement visant à annuler la réduction de la dotation au Collège européen.

over de daling van de budgetten voor de federale wetenschappelijke instellingen antwoordt u telkens opnieuw met de verwijzing naar de uitbreiding van de fiscale stimulansen voor onderzoek en ontwikkeling. De maatregel was er eerst voor universiteiten en hogescholen, dan kwam de uitbreiding naar onderzoekinstellingen en later de uitbreiding naar de bedrijven.

De maatregel in verband met de vermindering van 50% van de bedrijfsvoorheffing voor onderzoekers, wordt dus vanaf 1 oktober 2005 uitgebreid naar onderzoekers die tewerkgesteld zijn in ondernemingen, voor zover zij samenwerken met universiteiten, hogescholen of erkende wetenschappelijke centra. Bravo, mijnheer de minister, dat is een positieve maatregel, maar voor de federale wetenschappelijke instellingen was die maatregel bedoeld als een stimulans voor het aanwerven van meer onderzoekers.

Via deze begroting vermindert u echter de personeelsenveloppe voor de federale wetenschappelijke instellingen. Een vroeger gegeven voordeel wordt via deze weg afgenomen. Voor de instellingen is het wellicht een status-quo. In realiteit betekent dat inleveren. Ik verwijs hierbij naar de woorden van de directeur van het Natuurkundig Instituut. Dat is iemand met een bijzondere status. Hij zegt: "Dit wordt een nuloperatie. Het is een status-quo en in de praktijk is dat inleveren."

Mijnheer de minister, ten tweede zijn er de maatregelen ten opzichte van de bedrijven. Ik heb het reeds gezegd en ik herhaal het telkenmale als ik de regering hoor pochen met het feit dat vanaf 1 oktober die 50% fiscale vermindering in de bedrijfsvoorheffing uitgebreid wordt naar ondernemingen. Minister Moerman heeft dit beloofd aan de ondernemingen voor 1 januari 2005.

De ondernemingen hielden hiermee reeds rekening. Nu moeten zij vaststellen dat dit pas ingaat op 1 oktober 2005. De vermindering van 50% van de bedrijfsvoorheffing voor onderzoekers in ondernemingen is een positieve maatregel. Er zullen trouwens nog meer fiscale maatregelen nodig zijn om de 3%-norm te halen. Het uitstellen met tien maanden is echter geen positieve maatregel.

Mijnheer de minister, u hebt in de commissie toegegeven dat bepaalde besparingen zich niet meer kunnen herhalen voor de begroting van 2006. Wij willen u graag geloven en wij zullen u hierin ook steunen. Tegelijk betreuren wij echter ten zeerste de besparingen die zijn doorgevoerd in de begroting van 2005.

Wij hebben ook nog een amendement ingediend, mijnheer de minister, om de vermindering van de dotatie aan het Europa-college ongedaan te maken en om opnieuw in het volledige bedrag te voorzien voor het Europa-college. Dit amendement is al ingediend en wij zullen het morgen verdedigen. Ik hoop dat het ook zal worden goedgekeurd door een meerderheid.

**02.63 Véronique Ghenne (PS):** Monsieur le président, madame et monsieur les ministres, chers collègues, mon intervention comprend trois volets. Tout d'abord l'économie, ensuite les classes moyennes et enfin la protection du consommateur. En ce qui concerne ce dernier sujet, je regrette l'absence de Mme Van den Bossche mais j'espère que les ministres présents lui relayeront mes préoccupations.

**02.63 Véronique Ghenne (PS):** Ik wil twee thema's behandelen: de energie en de informatiemaatschappij. Wat de energie betreft, is de prijs die de eindverbruiker betaalt nog niet

Monsieur le ministre, en ce qui concerne l'économie, je ne m'étendrai pas ici sur l'ensemble de votre note. Je concentrerai essentiellement mes remarques et observations sur deux aspects qui me tiennent particulièrement à cœur: d'une part, l'énergie et, d'autre part, la société de l'information.

Le rôle crucial de l'énergie aussi bien pour l'économie que pour la vie quotidienne de nos concitoyens est souligné dans votre note. En la matière, la libéralisation des marchés n'a pas encore entraîné des faits perceptibles pour tous. Les prix n'ont pas encore baissé pour le consommateur final, qu'il soit particulier ou entreprise. Face à ce constat, nous pouvons légitimement demander que les mesures soient prises rapidement, pour assurer non seulement un bon fonctionnement des marchés mais surtout pour que cette libéralisation profite à tous et pas seulement au marché. A ce sujet, je profite de l'occasion qui m'est donnée pour demander un suivi des effets de la libéralisation. Trop souvent, en effet, nous sommes contraints d'accepter le discours qui veut que la libéralisation des marchés n'a que des effets positifs et que si la situation n'est pas optimale, elle ne peut que s'améliorer avec l'approfondissement de la libéralisation.

Nous ne souhaitons pas remettre en cause ce choix. Ce que nous voulons, par contre, c'est un suivi attentif qui permette d'accompagner les évolutions et éventuellement de prendre en compte les problèmes dans les meilleurs délais. Votre note mentionne plusieurs études. Il s'agit là d'une démarche positive, certainement sur les mécanismes de formation des prix mais également sur le fonctionnement du marché de l'énergie. Nous souhaitons que les résultats de ces études soient communiqués au Parlement et puissent faire l'objet de débats afin d'adapter les actions du pouvoir public. De même, il est rassurant de constater que le gouvernement a la volonté d'ouvrir un débat de fond, sans tabous, sur la politique énergétique globale en Belgique, aussi bien sur la production que sur les énergies renouvelables ou la sortie du nucléaire. Soulignons ici l'impact potentiel de la politique énergétique sur l'ensemble de l'économie puisque les choix opérés en la matière sont susceptibles d'avoir des conséquences sur l'emploi ou l'investissement, pour ne citer que ces deux exemples.

Le deuxième aspect qui me tient à cœur, c'est la société de l'information. Nous partageons le constat selon lequel la société de l'information est la société de demain, dans laquelle l'information est essentielle et qui exclut celui qui n'est pas informé. Après cette analyse, on attend une politique ambitieuse, se donnant les moyens de réduire la fracture numérique et d'inclure l'ensemble de la population dans cette nouvelle société.

Or, je ne peux que cacher ma déception à la lecture des mesures proposées.

Certes, il est important de développer des outils statistiques et d'améliorer notre connaissance de la société de l'information, mais je ne vois ici aucune mesure susceptible d'avoir un impact effectif. En cette matière, on ne peut se défaire d'une impression d'un survol assez vague de la problématique, comme si cette question n'était pas encore devenue un problème et qu'il fallait anticiper. L'accès à la société de l'information est un problème actuel auquel sont confrontés

gedaald. We zouden maatregelen moeten treffen opdat iedereen – en dus niet alleen de markt – beter zou varen bij de daling. Er zou een follow-up moeten komen van de liberalisering. U verwijst naar een reeks studies die werden opgesteld. Graag zagen we dat het Parlement inzage krijgt in de resultaten ervan. Het stelt ons trouwens gerust dat de regering een open debat wil wijden aan het vraagstuk energie. De keuzes die worden gemaakt, kunnen een grote weerslag hebben op de economie in haar geheel, bij voorbeeld op de werkgelegenheid of de investeringen.

De maatschappij van morgen is de informatiemaatschappij. Wie niet op de hoogte is, speelt niet mee. Om de digitale kloof te dichten is een ambitieus beleid vereist. De voorgestelde maatregelen stellen me dan ook teleur. Het komt er niet alleen op aan statistieken op te maken, men moet ook doeltreffende maatregelen nemen. Bij de invoering van de elektronische identiteitskaart is duidelijk gebleken welke problemen er zich voordoen. De meeste gemeenten die bij dit proefproject zijn betrokken, zijn niet op de hoogte van de vele mogelijkheden die het systeem naast de pure identificatie biedt. Gezien de kostprijs van het project is het wenselijk dat bijkomende gebruiksmogelijkheden worden ontwikkeld.

Ware het niet gepast een meer voluntaristisch beleid te voeren? Als men een billijkere informatiemaatschappij wil uitbouwen, dringt zich een meer alomvattende benadering op.

Wat de middenstand betreft, wil ik het vooral over het franchise-systeem hebben. Wij waarderen uw bereidheid om ter zake initiatieven te nemen, vermits de zelfregulering haar beperkingen kent. Het voorstel dat ik samen met mijn collega's Mathot,

de plus en plus de citoyens et que l'introduction de mesures d'e-gouvernement, en particulier la carte d'identité électronique, ne fait que renforcer.

En ce qui concerne la question de la carte d'identité électronique, on ne peut que regretter qu'à ce jour les possibilités offertes par cet outil soient quasiment ignorées par les communes pilotes qui, sauf exception, n'ont pas utilisé d'autre fonction que celle de documents d'identité classiques. Or, les possibilités techniques de cet instrument sont nettement plus larges et compte tenu du coût plus élevé pour le citoyen, il serait bon que les autorités compétentes développent des fonctionnalités supplémentaires.

Pour finir, je regrette évidemment qu'aucune mesure visant à réduire la fracture numérique ne figure dans votre note. Il s'agit pourtant d'un problème important et complexe qui ne saurait se résumer au prix du matériel informatique.

Ne faudrait-il pas envisager une politique plus volontariste tenant compte de l'ensemble des aspects de la question? Une prise en compte globale du sujet est nécessaire pour parvenir à une société de l'information plus juste, permettant à tous de bénéficier des progrès en la matière et ne laissant personne de côté.

De manière générale, il me semble que votre note est vaste et ambitieuse. Mais nous attendons plus que des intentions. Celles-ci doivent déboucher sur des réalisations.

Je m'adresse maintenant à Mme la ministre des Classes moyennes. Etant donné que je suis déjà intervenue la semaine dernière sur les mesures prises dans le cadre de la loi-programme visant à améliorer le statut des travailleurs indépendants, je ne souhaite plus intervenir à ce sujet.

Par contre, je souhaiterais intervenir sur un thème qui me tient particulièrement à cœur: le système de franchise. En effet, nous ne pouvons qu'approuver votre volonté d'agir dans le domaine du système de franchise. Il est évidemment primordial que le gouvernement tienne compte de ce problème et envisage un cadre clair pour ce type d'activités. Une fois encore, nous sommes contraints de constater les limites de l'auto-régularisation. En effet, s'il est vrai que ce secteur est doté d'un code de bonne conduite, il n'en reste pas moins que des abus demeurent et qu'il convient de légiférer. En ce sens, mes collègues Alain Mathot, Sophie Pécriaux et Jean-Marc Delizée ont déposé une proposition de loi visant à encadrer cette forme d'organisation commerciale.

Celle-ci propose de doter la franchise d'un statut juridique propre et d'une réglementation adaptée à ce système. L'objectif est donc de parvenir à un équilibre tenant compte des intérêts respectifs des parties, en préservant la souplesse nécessaire à ce système. Il faut en effet éliminer les abus existants sans pour autant décourager le développement de cette méthode de commerce. En effet, de plus en plus répandu, le franchisage devrait encore s'étendre durant ces prochaines années. Nous nous en félicitons car il contribue à l'activité économique et à la création d'emplois.

La problématique du commerce ambulant est proche de celle du

Péciaux en Drèze heb ingediend, strekt ertoe die handelsactiviteit te regelen ten einde misbruiken te voorkomen.

De problematiek van de ambulante handel sluit hierbij aan. Wij hopen ons binnenkort over de door de regering aangekondigde kaderwet te kunnen buigen.

Wij betreuren dat de complexe problematiek van de schijnzelfstandigen in één eerder algemene paragraaf wordt afgehandeld.

Wij willen een verhoging van het aantal starters, en een verbetering van de kwaliteit. Het zou opportuun zijn om in flankerende maatregelen te voorzien.

Over de Kruispuntbank van Ondernemingen en andere instrumenten heerst verwarring. De gebruikers moeten meer toelichting krijgen. Zal de aan de gang zijnde doorlichting van de situatie met betrekking tot de ondernemingsloketten ons meer duidelijkheid verschaffen over de kwaliteit van de dienstverlening en de financiële leefbaarheid?

We moeten ons dringend over de elektronische handel buigen.

Op landbouwwvlak zullen we de gevolgen van de toepassing van het nieuwe suikerstelsel nauwlettend volgen.

Heel wat punten uit de nota van de minister moeten nog in praktijk worden gebracht.

Wat de bevoegdheid consumentenzaken betreft, moeten nog maatregelen worden genomen om de consument beter te informeren, onder meer inzake de overmatige schuldenlast. Wij verwachten van u een actief beleid terzake.

Wat de controle op de reclame betreft, vraag ik dat mevrouw Van

franchisage puisqu'il s'agit d'encadrer l'activité commerciale de manière à ce que les abus puissent être éliminés, sans pour autant créer un cadre législatif lourd rendant plus difficile encore l'exercice de ces professions. Nous espérons ainsi pouvoir travailler très prochainement sur la loi-cadre annoncée par le gouvernement.

Les faux indépendants constituent un problème difficile et s'il est positif que le gouvernement l'ait inscrit à son agenda socio-économique, on peut toutefois regretter qu'il fasse l'objet d'un seul paragraphe assez général. Il s'agit là d'une question devant faire l'objet d'une réflexion approfondie et aboutissant à des actions concrètes et dans les meilleurs délais.

En matière de starters, nous souhaitons non seulement une augmentation de leur nombre, mais aussi une amélioration de leur qualité afin de voir le nombre de faillites diminuer.

Dans ce but, parallèlement aux adaptations prévues par la loi d'établissement, il sera opportun d'organiser un système d'encadrement qui assurera un appui à l'entrepreneur débutant, confronté à des difficultés aussi bien financières, administratives, qu'organisationnelles.

Pour ce qui concerne la Banque-Carrefour des Entreprises, les guichets d'entreprises et les autres outils mis en place ces dernières années par le gouvernement, ils doivent faire l'objet d'une campagne de promotion en direction des entreprises et des particuliers. En effet, une certaine confusion règne pour le moment au sujet des fonctions de ces différents outils. Le portail fédéral en est un bon exemple. Une explication sur les apports potentiels semble donc aujourd'hui absolument nécessaire.

Pour en revenir aux guichets d'entreprise, j'ai appris que ceux-ci - qui ont été lancés il y a environ un an et demi - connaissent des difficultés financières. Un audit a été annoncé par le Conseil des ministres le 4 juin dernier. Ses résultats seront connus d'ici juillet. Pouvez-vous nous préciser s'ils seront susceptibles de nous éclairer sur la qualité du service, mais également sur la viabilité financière de ces guichets?

Concernant le commerce électronique, il nous paraît urgent de s'en préoccuper - et ce, avec tous les ministres concernés. Ce mode de commercialisation bénéficie d'un succès grandissant, particulièrement en cette période de fêtes. Il est temps de dépasser le stade des bonnes intentions pour parvenir à celui des réalisations, afin que non seulement les consommateurs, mais également les entreprises qui le souhaitent, puissent y recourir en toute sérénité.

En matière d'agriculture, nous tenons à rappeler que nous serons particulièrement attentifs aux conséquences de la mise en œuvre du nouveau régime sucrier pour les agriculteurs belges et nous vous demandons instamment, madame la ministre, d'y prêter également une attention accrue.

Enfin, je ne peux que constater que de nombreux points de votre note, madame la ministre, en sont au stade de l'étude, de l'examen préliminaire. Dès lors, je ne peux qu'espérer que ces projets se traduisent rapidement dans les faits afin que le citoyen puisse

den Bossche de nodige aandacht zou schenken aan de wetsvoorstellen die mijn socialistische collega's in februari jongstleden hebben ingediend. Deze voorstellen voorzien in de oprichting van een Federale Raad voor de reclamepraktijken en van een Federale commissie voor geschillen inzake reclame.

Onze fractie spreekt haar bezorgdheid uit over de zelfregulering, onder meer op het vlak van de marketingtechnieken die de banken gebruiken om de jongeren te manipuleren. We dienen ter zake een wetsvoorstel in dat de gedragscode verplicht maakt en we vragen dat de minister erop toeziet dat de diverse gedragscodes worden nageleefd, zeker in de sector van de telecommunicatie.

Wat dat laatste punt betreft, verwachten we een tastbare vooruitgang in het dossier betreffende de oprichting van de ethische commissie. Voorts zullen we nagaan welke inspanningen ons land zich getroost om er bij de Europese Unie op aan te dringen hogesnelheidsinternet in de universele dienstverlening op te nemen.

pleinement réaliser que les intentions gouvernementales vis-à-vis du statut social des travailleurs indépendants, de la création d'entreprises ou des difficultés de celles-ci ne restent pas lettre morte.

Je vais intervenir très rapidement à propos de la protection du consommateur. Comme vous tous, nous nous félicitons du développement du droit de la consommation, en ce sens qu'il est vrai que les consommateurs sont aujourd'hui mieux protégés. Il reste cependant encore énormément de travail, notamment dans le domaine de l'information. Nos concitoyens doivent en effet pouvoir consommer en toute sécurité et en toute connaissance de cause.

Cette information du consommateur doit permettre par exemple d'endiguer la croissance alarmante du nombre de ménages surendettés. En effet, quand les chiffres du CRIOC indiquent que 400.000 ménages sont concernés par le surendettement, il est clair qu'il devient urgent d'intervenir. Mme la ministre a mentionné ce problème du surendettement dans sa note.

Elle y indique que des mesures d'information ont été prises et que d'autres le seront encore, en collaboration avec le fonds de traitement du surendettement. Néanmoins, il me semble primordial d'insister une fois encore sur ce thème mais surtout de définir les groupes cibles que ces campagnes d'information doivent prioritairement concerner. Ainsi, l'information initiée doit être tout particulièrement orientée vers les consommateurs les plus à risque, à savoir les jeunes, les personnes à faibles revenus ou encore les personnes faiblement scolarisées. En effet, il me semble nécessaire que cette question fasse l'objet d'un suivi particulier devant ainsi permettre de prendre en compte certaines nouvelles causes de surendettement, telles que la téléphonie mobile ou encore les diverses formes de crédits à la consommation. Nous attendons donc un travail actif et attentif à cette problématique pour l'année 2005.

En ce qui concerne le contrôle de la publicité, Mme Van den Bossche avait qualifié de piste intéressante la suggestion du jury d'éthique en la matière. Un conseil fédéral des pratiques publicitaires et une commission fédérale des litiges en matière de publicité sont des projets détaillés dans une proposition de loi déposée en février dernier par mes collègues socialistes. J'ose insister sur l'importance de ce sujet et j'encourage Mme Van den Bossche à examiner avec beaucoup d'attention cette proposition de loi.

En commission, le groupe PS a, à plusieurs reprises, soulevé les limites que pouvait connaître l'autorégulation avec tous ces codes de bonne conduite, les engagements interprofessionnels, etc. Je réitère aujourd'hui devant vous nos craintes en la matière.

On peut en effet citer l'exemple des problèmes persistants dans le domaine du marketing bancaire à destination des mineurs. En effet, malgré les engagements pris par les banques en juillet dernier, les pratiques incriminées se sont le plus souvent maintenues. Après enquête et constatation du non-respect des règles de conduite en matière de publicité, le CRIOC a ainsi déposé dernièrement neuf plaintes auprès de la direction générale de Contrôle et de Médiation du SPF Économie. On peut dès lors constater que la bonne volonté ne suffit pas toujours et que les infractions peuvent persister. Nous demandons dès lors à Mme la ministre d'intervenir en ce sens.

D'ailleurs, des collègues socialistes et moi-même avons déposé le 9 décembre dernier une proposition de loi visant à rendre contraignant ce code, permettant ainsi de sanctionner son non-respect. Nous espérons que Mme la ministre accueillera positivement ce travail législatif.

Nous demandons à Mme Van den Bossche d'être attentive au respect des différents codes de bonne conduite, et cela plus particulièrement encore dans le domaine des télécommunications où le code conclu et signé par Belgacom et Telenet est entré en vigueur depuis maintenant cinq mois. Veillons à ce que leur engagement protège réellement les consommateurs. Toujours en matière de télécommunications, Mme la ministre avait annoncé la création de la commission éthique. Certes, celle-ci est législativement prévue depuis longtemps. Certes, nous connaissons tous les entraves à sa mise en place. Cependant, nous attendons tout de même avec beaucoup d'impatience une avancée concrète dans ce dossier.

De même, le groupe socialiste sera attentif aux efforts annoncés par Mme Van den Bossche pour obtenir de l'Union européenne l'intégration de l'internet haut débit au service universel.

Le **président**: Merci beaucoup, madame Ghenne. S'il n'y a pas d'autres interventions, il est l'heure d'entendre les réponses du gouvernement.

**02.64** Minister **Marc Verwilghen**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal beginnen met de uiteenzetting van mevrouw Creyf.

Mevrouw Creyf, ik heb bij wijze van boutade in de verschillende commissies waar ik de beleidsbrief heb voorgesteld en de budgetbesprekingen heb gevoerd, gezegd dat ik tot vijfmaal toe dezelfde beleidsbrief heb toegelicht. Ik heb hem twee keer toegelicht in de commissie voor het Bedrijfsleven. Er zijn trouwens ook twee keer vragen gesteld, vrij uitvoerig, eens in de commissie voor Infrastructuur.

**02.65** **Simonne Creyf** (CD&V): (...)

**02.66** Minister **Marc Verwilghen**: Mevrouw Creyf, laat mij even uitspreken. U zult misschien proberen te begrijpen wat ik nu zal zeggen. U mag mij zelfs tegenspreken als hetgeen ik u zeg, niet correct zou zijn. Ik heb dus mijn beleidsbrief ook in de commissie voor de Infrastructuur, in de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en in de Senaat toegelicht. Ik moet u eerlijkheidshalve zeggen dat de vragen die u over wetenschapsbeleid stelt, identiek dezelfde vragen zijn als dewelke u mij de eerste keer, bij de eerste toelichting hebt gesteld. Ik zal dus ook herhalen wat ik toen gezegd heb.

Wetenschapsbeleid is een thema dat zeer snel in de verdrukking dreigt te komen, zeker op een ogenblik waarop men besparingen moet doorvoeren, omdat men een budget in evenwicht wil maken. Ik begrijp dat men hieraan bijzondere aandacht moet besteden om de kaap van de Lissabon-agenda te kunnen aanhouden.

Die Lissabon-agenda houdt niet alleen in dat België en Europa in zijn geheel tegen 2010 moeten behoren tot de meest moderne kenniseconomie, maar houdt ook een dubbele 3% groei in. Het gaat, enerzijds, om een toename van 3% in economische groei. We mogen

**02.64** **Marc Verwilghen**, ministre: J'ai déjà commenté à cinq reprises cette note de politique au sein des différentes commissions. Je répondrai aujourd'hui une fois de plus aux mêmes questions de Mme Creyf.

**02.66** **Marc Verwilghen**, ministre: La politique scientifique risque de faire l'objet de restrictions, surtout au cours d'une période durant laquelle des économies doivent être réalisées. Le respect de l'agenda de Lisbonne requiert une croissance économique de 3%; 3% du PIB devront être consacrés à l'innovation et à l'économie du savoir d'ici à 2010. Le fait que la Flandre obtienne en la matière de meilleurs résultats que les autres régions n'est pas bon un argument car les 3% sont calculés sur la base de tous les pouvoirs, fédéraux comme régionaux.

Mme Creyf ne dit rien à propos du "High Level Group" de M. Kok qui

besluiten dat dit ook dit jaar nog niet het geval is. Dat is niet het geval in België en ook niet in heel wat landen van de Europese Gemeenschap. Anderzijds, zal ook 3% van het bruto binnenlands product worden voorbestemd voor innovatie en kenniseconomie. Dat moet gebeuren tegen 2010. We beschikken dus nog over 5 jaar om die kaap te kunnen halen.

U hebt gezegd dat Vlaanderen op dat vlak een veel voorbeeldiger student dan België is, maar u weet zeer goed dat de regel van 3% wordt berekend rekeninghoudend met wat de federale overheden en ook al andere overheden aan inspanningen doen. Het zou dus nogal naïef zijn te denken dat men er alleen met de inspanningen van de Vlamingen zou geraken. Het is een globaal, gemeenschappelijk initiatief. Er is trouwens ook overleg tussen de federale overheid en de Gemeenschappen om die regel van 3% te kunnen halen.

Wat u niet zegt, is dat de groep-Kok de Midterm review van de Lissabon-agenda aan het voorbereiden is. Het document is, zoals u weet, uitgeschreven en werd in Brussel gepresenteerd. Daarin werd natuurlijk de vergelijking gemaakt voor de vijftien initiële lidstaten – ondertussen uitgebreid tot vijfentwintig lidstaten – om te zien waar men staat. Ik mag u toch zeggen dat België daar zonder blikken of blozen mag op terugkijken. Wij staan heel goed aangeschreven en zitten dicht bij het groeipad dat moet worden aangehouden. Ik ben er dus vrijwel van overtuigd dat wij tegen 2010, mits een volgehouden inspanning, de 3%-norm kunnen bereiken.

Er is een instelling die ons daarbij moet helpen. U weet dat mijn voorganger op een bepaald ogenblik de High Level Group 3% in het leven heeft geroepen, die wordt geleid door professor Soete. Dat zal ook worden geconcretiseerd in een aantal aanbevelingen die in 2005 zullen worden ingediend. Dat zal ook gepaard gaan met het terug in ere herstellen van een Federale Raad voor Wetenschappelijk Beleid.

Wat is het belang daarvan? Het belang van die oefening is dat ik daardoor tenminste het werkinstrument zal hebben om het groeipad, dat ons tot op heden heeft ontbroken om tegen 2010 de kaap van de 3% te kunnen halen, te kunnen afdwingen.

U hebt een aantal maatregelen aangehaald. U hebt gezegd dat er zeker en vast een evolutie in de goede richting is, maar u hebt er een aantal kanttekeningen bij geplaatst. Dat is niet onterecht. Ik heb er geen moeite mee dat wanneer u zegt dat de 50%-regel die u probeert in te voeren en die gericht is op de samenwerking van de privé-sector met de federale wetenschappelijke instellingen en de universiteiten vroeger in werking had moeten kunnen treden.

Dat is niet het geval maar daartegenover staat wel dat met diezelfde privé-sector nu onderhandelingen gevoerd worden om de 50%-regel ook puur voor de privé-sector te kunnen toepassen. Dan moet ik over een aantal objectieve voorwaarden kunnen beschikken, dat wil zeggen voorwaarden die niet kunnen misbruikt worden. Ik zou niet graag hebben dat men op een bepaald ogenblik moet zeggen dat in die 50% kortingsregel voor de tewerkstelling van wetenschappelijk personeel er plots mensen tussen zitten die eigenlijk hoegenaamd geen wetenschappelijke kwalificaties hebben en die een veredelde kuisvrouw of laboratoriumassistent zijn zonder meer, waarbij misbruiken dan schering en inslag zouden zijn. In die

prépare le "midterm review" de la stratégie de Lisbonne. Il en résulte que, par rapport aux autres Etats membres, la Belgique se conforme parfaitement au rythme de croissance tel qu'il a été fixé. Je ne doute pas que nous atteindrons la norme de 3%. Nous profitons en l'occurrence des recommandations de notre propre "High Level Group 3%". Le Conseil fédéral de la politique scientifique sera également réhabilité.

Je pense comme Mme Creyf que l'exonération fiscale de 50% pour le personnel scientifique aurait pu entrer en vigueur plus tôt. Mais il faut se féliciter des négociations en cours avec le secteur privé en vue de l'application de la mesure à tout le secteur, mais en excluant les abus. Mme Creyf ne parle pas non plus de la réduction des charges administratives, une mesure fort appréciée du secteur privé et du monde de l'innovation.

La troisième mesure positive a trait à la mobilité du chercheur. Désormais, ses activités dans le secteur public comme dans le secteur privé seront prises en considération pour le calcul de sa carrière.

Nous avons particulièrement axé notre attention sur la R&D dans une série de secteurs-clés: la biotechnologie, les technologies propres, les TIC, la navigation spatiale, la navigation aérienne et le BE-Net.

L'ESA est un point sensible. Les 45 millions d'euros ne constituent pas une économie, mais un paiement différé. Tous les engagements seront tenus. Nous nous sommes concertés à ce sujet avec l'ESA, qui ne devra pas contracter d'emprunt. Il est d'ailleurs apparu au sein du groupe de travail "Espace" du Sénat que les efforts de la Belgique en matière de navigation spatiale seront renforcés et poursuivis.

omstandigheden wordt daaraan gewerkt.

Wat u niet aanhaalt, en wat nochtans in de wereld van de innovatie en de privé-sector erg op prijs wordt gesteld, is het drukken van de administratieve lasten. Wanneer men tegenwoordig een innovatieprogramma indient en daarvoor een ondersteuning vraagt, gebeurt dat op een veel eenvoudiger wijze dan in het verleden.

Wij hebben onze aandacht speciaal toegespitst op research en development in een aantal sectoren die voor ons als sleutelsectoren worden aanzien. Ik bedoel daarmee de biotechnologie, de clean technologies, de ICT, de ruimtevaart, de luchtvaart en de BE-Net.

Een derde en laatste maatregel waarover niet wordt gesproken maar die uiterst belangrijk is, is de mobiliteit van het wetenschappelijk personeel, van de onderzoeker. Men heeft nu toegelaten dat voor de berekening van de carrière van die persoon niet alleen zijn publieke tewerkstelling in acht moet worden genomen, maar ook de privé-inspanningen die hij ooit in de private sector heeft verricht voor zover dit om wetenschappelijk onderzoek ging. Wat dat betreft, denk ik dat we op een vrij evenwichtige wijze aan het evolueren zijn. Het enige waarover moet worden gewaakt, is dat de 50%-regel verder kan worden doorgetrokken. Andermaal reken ik daarvoor op het groeipad dat zal worden voorgeschreven door de high-levelgroep onder leiding van professor Soete.

U kwam dan tot een van de onderwerpen die gevoelig liggen en waarvan ik vind dat u terzake een punt en geen punt heeft. U hebt een punt als u zegt dat ik met de ESA in een moeilijkheid zit. Bij de ESA wordt geen 45 miljoen euro bespaard, zoals u zegt. Ik heb mij daar ook vorige keer erg tegen verzet. U zult zich dat nog heel goed herinneren. Het gaat om een betaling die wordt uitgesteld met een aantal maanden.

Er is geen sprake van een uitstel of afstel van betaling. Het werd bovendien onderhandeld met de ESA. De heer Dordain weet zeer goed dat België die de vierde en erg belangrijke sponsor van de ESA is, de engagementen die ons land heeft aangegaan zal nakomen. Meer dan waarschijnlijk zal de ESA niet tot lening moeten overgaan. We hebben de afspraak gemaakt de betalingen in 2005 aan een vlugger ritme te laten plaatsgrijpen dan dit in het verleden het geval was. De vastleggingskredieten zijn er, de ordonnaceringskredieten lopen met iets vertraging, maar er zal uitbetaald worden.

Ik wil verwijzen naar de werkzaamheden van de werkgroep ad hoc Ruimtevaart van de Senaat, waar een hele vinnige discussie zich heeft ontplooid, niet alleen tussen senatoren en volksvertegenwoordigers, maar ook tussen de private sector en de universiteiten. Uit deze discussie blijkt heel duidelijk dat de inspanningen die België doet inzake ruimtevaart verder geconsolideerd zullen worden en zullen worden voortgezet.

Het college in Brugge is een instelling die me na aan het hart ligt. Aan de bestuurders, waarvan sommigen u heel goed bekend zijn en aan de directeur heb ik gezegd dat het niet alleen een one shot-operatie is geweest die niet voor herhaling vatbaar is. Bij de begrotingscontrole 2005 wil ik zien welke mogelijkheden ons geboden kunnen worden om ervoor te zorgen dat dit college in Brugge vooruit kan.

Le collège d'Europe à Bruges me tient beaucoup à cœur. Ses responsables auraient bien voulu s'agrandir mais la réduction de leur dotation les en empêche. Je leur ai assuré que cette réduction ne se reproduirait pas.

L'enveloppe pour les frais de personnel des institutions scientifiques fédérales n'est pas diminuée, son montant étant de 62,7 millions d'euros, ce qui représente un enchérissement de 2,6 millions d'euros par rapport à 2004. Et il faut encore y ajouter les crédits supplémentaires pour l'industrie aéronautique, la sécurité et la numérisation des institutions, et j'en passe. Par conséquent, les perspectives pour notre politique scientifique ne sont pas aussi sombres que d'aucuns voudraient le faire croire.

Men is niet zozeer gegeneerd door hetgeen zich hier heeft voorgedaan - men had op die kosten gerekend -, maar het was hun vurige wens te kunnen uitbreiden en die uitbreiding zou gedeeltelijk geblokkeerd worden, tenminste indien een en ander repetitief zou zijn en indien er dus geen enkele inspanning van de Belgische overheid zou komen. Ik heb de verzekering gegeven, net zoals in de commissie, dat het om een eenmalige operatie gaat.

Ik wil nog een woord kwijt over het budget. Er is verwezen naar de personeelsenvelop alsof die zoals een soufflé was ineengestort. Ik moet u toch zeggen dat de personeelsenvelop voor 2005 62,7 miljoen euro bedraagt en dat is zonder personeelskredieten van het organiek fonds, wat goed is voor nog eens 6,8 miljoen euro. Dat betekent dus dat de personeelsenvelop gestegen is met 2 miljoen euro ten opzichte van de aangepaste envelop van 2004. Met andere woorden, er is geen terugloop zoals wordt voorgesteld, maar vooruitgang. Het is weliswaar niet de vooruitgang waarop velen hadden gehoopt en voor een stuk hadden ingecalculleerd.

Waarover niet wordt gesproken, zijn de bijkomende kredieten, namelijk 344.000 euro voor onderzoek en ontwikkeling in de vliegtuigindustrie, 360.000 euro voor de bijstand op het gebied van veiligheid in de federale wetenschappelijke instellingen.

En er is ook het budget dat nu is vrijgemaakt voor het digitaliseringsprogramma: 2,2 miljoen euro in 2005, om op kruissnelheid te komen vanaf 2006 met 4,3 miljoen euro. Er is de ondersteuning van de activiteiten van de VZW Kunstberg en er zijn de onderhoudscontracten voor een airco- en verwarmingsinstallatie in een aantal federale wetenschappelijke instellingen. Dat is een oude verzuchting die nu uiteindelijk, na al die jaren, kan worden ingewilligd.

Wat dat betreft denk ik dat de bilan voor wetenschapsbeleid niet zo zwartgallig moet worden voorgesteld zoals men dat soms in de commissie deed en zoals vandaag werd herhaald.

Quant à votre intervention, madame Ghenne, je n'aborderai que deux points qui engagent ma responsabilité. Tout d'abord, l'énergie. C'est à juste titre que vous m'avez demandé si le consommateur avait retiré un avantage de la libéralisation du marché. La réponse est non. Comme je vous l'ai dit en commission, nous ne sommes qu'au début du stade; si, sur papier, nous avons une libéralisation, elle n'est pas encore véritable puisqu'en matière de production, de distribution, de gestion du réseau et de livraison, nous devons continuer l'exercice.

Je me sens quelque peu pris de court car ce que vous me demandez, c'est l'exécution rapide de ce qui a été décidé à Gembloux. Je suis tout à fait d'accord avec vous mais expliquez-moi pourquoi le PS, alors que j'avais fait une proposition sur l'entièrete de ce qui avait été convenu à Gembloux, a répondu par la négative en ne souhaitant se concentrer que sur trois points, c'est-à-dire le recours, l'off-shore et la dégressivité. Et on ne parle pas du VPP, ni du plan pluriannuel, ni encore de la bourse de l'énergie alors que tout était prêt dans le projet de loi que j'avais préparé. On ne peut pas demander l'exécution rapide de l'accord de Gembloux et le limiter à trois points.

C'est l'un ou c'est l'autre. Je constate quand même une différence

Om op de vragen van mevrouw Ghenne te antwoorden wil ik terugkomen op twee punten betreffende materies waarvoor ik bevoegd ben.

Ten eerste zitten we nu in de startfase van de liberalisering van de energiemarkt. De liberalisering moet voortgezet worden op het stuk van de productie, het transport, het netwerkbeheer en de levering. De consument kan de gevolgen van de liberalisering dus nog niet voelen.

U eist dat de liberalisering snel haar beslag krijgt. In Gembloux heeft de PS evenwel mijn voorstel over de markt in haar geheel verworpen; de prioriteit moet voor

entre ce qui est dit dans cette Chambre et ce qui est défendu au kern par vos ministres.

En ce qui concerne l'informatisation, vous plaidez, à juste titre, pour que la fracture numérique ne s'élargisse pas. Mais, dans ce cas, expliquez-moi pourquoi Mme Déom, en commission, à l'occasion de la discussion des droits d'auteur, s'est opposée au fait que les ordinateurs ne soient pas pris en considération. Autrement dit, le disque dur utilisé pour usage personnel ne serait pas pris en compte alors qu'elle souhaite qu'il le soit.

Cela signifie que le prix moyen d'un ordinateur, du type de ceux que vous avez vu dans cet hémicycle, coûterait 500 euros de plus. S'il existe vraiment un élément pouvant agrandir la fracture numérique, c'est bien ce système. Si vous m'avez bien compris, il me semble que, lorsque nous discuterons des droits d'auteur dans le milieu de l'informatique, vous comprendrez que le message que nous voulons donner est à peu près le même. Autrement dit, nous devons rendre l'accès à l'ordinateur possible pour le plus grand nombre de personnes.

En ce qui concerne la carte d'identité électronique, je comprends vos questions. Toutefois ce domaine ne relève pas de mes compétences, mais de celles du secrétaire d'État, qui réalise cet exercice en lien avec le ministre de l'Intérieur. Pour ma part, je ne peux que demander que l'on fasse l'effort le plus rapidement possible parce que je crois que dans l'informatisation de la société, cela peut avoir un rôle très important. Ce rôle répond en outre à un point que vous retrouverez dans ma lettre de politique générale, c'est-à-dire le service universel, que je veux absolument obtenir et pour lequel j'ai prévu huit mesures tout à fait particulières. Quatre d'entre elles émanent soit de mon administration, soit de mon cabinet; les quatre autres ont été proposées par les acteurs du monde de l'informatique. Je pense donc qu'il existe plusieurs possibilités pour avancer dans ce domaine.

Voilà, monsieur le président, ce que je voulais dire aux deux intervenants sur les volets Economie et Energie.

de PS uitgaan naar de rechtsmiddelen, de offshore en de degressie. Wat uw fractie in de Kamer verdedigt, is niet wat uw ministers in het kernkabinet bepleiten.

Ten tweede wil u op het vlak van de informatisering beletten dat de digitale kloof nog groter wordt.

Ik begrijp dan ook niet waarom mevrouw Déom bij de bespreking van het auteursrecht in de commissie er voorstander van was ook de pc's - en dus ook de harde schijven bestemd voor persoonlijk gebruik – in aanmerking te nemen. Een dergelijke benadering zorgt er echter voor dat de kloof nog groeit.

We delen de bekommernis om de informatica toegankelijker te maken en we moeten dit standpunt ook vertolken tijdens de bespreking van het auteursrecht met de mensen uit de informaticasector.

Ik begrijp uw vragen met betrekking tot de elektronische identiteitskaart, maar niet ik, maar wel de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Informatisering van de Staat, zijn op dat vlak bevoegd.

Ik ben voor de invoering van de elektronische identiteitskaart, aangezien ze zou bijdragen tot de universele dienstverlening zoals ik die zie. Mijn beleidsnota bevat trouwens acht maatregelen in die zin.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer de minister, voor uw antwoord.

Madame Laruelle, vous avez maintenant la parole.

**02.67** **Sabine Laruelle**, ministre: Monsieur le président, je répondrai aux questions de Mme Ghenne.

Madame, j'en parlerai dans l'ordre dans lequel vous les avez abordées.

En ce qui concerne la franchise, vous avez évidemment parfaitement raison de dire qu'il faut mettre en place un dispositif. Il faut surtout mettre en place un dispositif qui ne visera pas à donner un grand

**02.67** **Minister Sabine Laruelle**: Wat de franchising betreft, pleit ik voor een wettelijke regeling van de betrekkingen tussen de franchise-nemer en de franchisegever. Het gaat om een belangrijke sector, die in ons land ongeveer 3.500 mensen telt.

coup de frein à la franchise. Il s'agit bien de donner un cadre pour que cette relation entre franchiseur et franchisé se passe le mieux possible. En termes de personnel, la franchise occupe aujourd'hui en Belgique plus de 3.500 personnes.

C'est donc évidemment un secteur extrêmement important. C'est pourquoi le gouvernement a approuvé, il y a 15 jours, un avant-projet de loi relatif à l'encadrement pré-contractuel de la franchise. Comme vous souhaitiez que je fournisse un peu de travail à la commission et que nous ne nous en tenions pas à des intentions, vous serez très certainement saisis de ce dossier au début 2005.

En ce qui concerne le commerce ambulancier, le projet de loi va arriver en commission. Il a suivi son parcours législatif et il répondra aux demandes des trois grands secteurs - les forains, les brocanteurs et les marchés. Bien entendu, nous rencontrons fréquemment les représentants des différents secteurs, car ils doivent être abordés de manière différente.

Pour la franchise, j'ai demandé à mon administration de réaliser une enquête sur le terrain. Cette enquête a été menée, et nous en tirerons certains enseignements pour déterminer des critères afin que, lors des contrôles de brocantes, les fonctionnaires chargés de ces contrôles puissent à l'avenir disposer de plus de critères susceptibles de les aider à distinguer le brocanteur professionnel du faux particulier.

En ce qui concerne le problème des faux indépendants, je ne peux qu'être d'accord avec vous quand vous affirmez qu'il s'agit d'un dossier important. J'ai préparé un avant-projet de loi qui fait l'objet de discussions au sein du gouvernement. Vous savez également que mon collègue de l'Emploi, M. Vandenbroucke à l'époque - mais le dossier est repris par Mme Van den Bossche - a également déposé un avant-projet de loi. Nous sommes donc en train de discuter pour voir dans quelle optique nous devons avancer. Il s'agit évidemment d'un problème d'appréciations différentes au sein de la majorité, mais nous arriverons à vous proposer un projet début 2005.

En ce qui concerne les starters et l'encadrement nécessaire à leur donner, je suis évidemment tout à fait d'accord avec vous également. C'est bien pourquoi le Fonds de participation, le seul outil fédéral à même d'octroyer un financement public aux petites et moyennes entreprises — en ce compris les professions libérales —, le seul outil public qui puisse encadrer financièrement les professions libérales, s'est doté d'une mesure permettant aux starters d'être encadrées pendant 18 mois.

C'est une mesure qui rencontre beaucoup de succès mais, malheureusement, elle ne fonctionne pas depuis suffisamment de temps encore pour qu'on puisse tirer un enseignement sur l'avantage de cet encadrement. Nous sommes persuadés qu'il y en a un, mais on ne peut pas vous donner des chiffres indiquant si les starters encadrées connaissent moins de faillites que les autres. L'outil existe et cet encadrement se fait gratuitement pour les starters, ce qui est très important.

En ce qui concerne les guichets d'entreprises et la Banque-Carrefour, ce sont des dossiers auxquels mon collègue de l'Economie et moi-

Daarom heeft de regering onlangs een voorontwerp betreffende de omkadering van de precontractuele fase van de franchising goedgekeurd. We zullen dit ongetwijfeld begin 2005 in commissie kunnen bespreken.

Ook het wetsontwerp betreffende de ambulante handel zal in commissie worden besproken. Het komt tegemoet aan de vragen van de voorreizigers, van de handelaars in curiosa en van de markten.

In dat verband heeft mijn administratie een onderzoek uitgevoerd op grond waarvan we criteria zouden kunnen opstellen die de met de controle belaste ambtenaren tot leidraad zouden kunnen dienen.

Het probleem van de schijnzelfstandigen is een belangrijk dossier, waarover ik een voorontwerp van wet heb voorbereid. Dat wordt momenteel besproken door de regering. Minister Van den Bossche heeft het voorontwerp van wet van haar voorganger Frank Vandenbroucke overgenomen. Het probleem is dus dat een en ander binnen de meerderheid verschillend beoordeeld wordt.

Wij willen systemen zoals de kruispuntbank en de ondernemingsloketten bevorderen. Daartoe werd onlangs een campagne in twee fasen opgestart.

De financiering van de ondernemingsloketten vraagt nog wat tijd. Ik heb de Unie van Ondernemingsloketten ontmoet en hen afdoende cijfers gevraagd. Tot op heden doen de bezoeken op het terrein die door mijn administratie worden afgelegd, echter tal van vragen rijzen. Zo vragen heel wat loketten blijkbaar geen vergoeding voor hun diensten. Men moet zich tevens afvragen hoeveel dossiers

même sommes excessivement attentifs. Le gouvernement a décidé de lancer une campagne de promotion du guichet d'entreprises. Cette campagne a démarré samedi passé et se fera en deux phases. La deuxième phase débutera en janvier. Comme vous l'avez souligné, cette campagne de promotion renvoie au portail fédéral afin d'avoir accès aux guichets d'entreprises.

Quant à la problématique du financement ou du sous-financement des guichets d'entreprises, je crois qu'il faut donner le temps au temps. J'ai rencontré la fédération des guichets et je leur ai demandé des chiffres complets. Je ne peux pas proposer un dossier au gouvernement en ne me basant que sur une lettre où l'Union des guichets me dit qu'elle est en grande difficulté financière et qu'elle a besoin d'aide sans y joindre aucun élément probant, sans aucun bilan, sans aucune comptabilité, sans aucun budget.

Notre administration a déjà fait un certain nombre de visites aux guichets et l'analyse de ces premières visites sur le terrain pose pas mal de questions, par certains aspects, vu qu'il ressort de cette enquête que 20% des guichets ne demandent pas à être rétribués. S'ils ne demandent pas de rétribution, ils ne peuvent pas être en équilibre budgétaire, c'est évident.

Le deuxième problème rencontré par ces guichets d'entreprises est le suivant. Il existe aujourd'hui 240 guichets sur l'ensemble de la Belgique pour 9 à 10.000 starters. Il faut savoir qu'en 2004, le nombre de starters a fortement augmenté. Mais, même si on compte 10.000 guichets par an, avec 250 guichets, on a vite fait de calculer que chaque guichet ne s'occupe que de quelques dossiers. J'ai donc demandé aux guichets d'entreprises – il est vrai qu'ils étaient moins pressés de répondre à cette question que de trouver une solution au problème du financement – quel était le nombre moyen de dossiers nécessaires par guichet pour atteindre l'équilibre. Plus il y aura de guichets, moins il y aura de dossiers par guichet et moins ils seront aptes à atteindre l'équilibre budgétaire. Par conséquent, sur ce point également, un certain nombre de décisions devront être prises.

Je terminerai par le sucre. Vous savez que ce dossier est extrêmement important. Nous avons pris connaissance des nouveaux délais de la Commission européenne. J'ai rencontré la commissaire à l'Agriculture ce mardi. La Commission devrait nous faire une nouvelle proposition pour mai, juin 2005, après les décisions du panel de l'OMC. Les décisions devraient alors être prises pour début décembre 2005, avant la conférence interministérielle.

**Le président:** S'il n'y a plus d'interventions, il me reste à remercier Mme la ministre et M. le ministre pour leur patience et les réponses qu'ils ont apportées au parlement. Je remercie les collègues qui sont restés jusqu'à la fin de la séance ainsi que les services qui ont été fortement mis à contribution et qui méritent un peu de repos.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

*La séance est levée à 02.48 heures. Prochaine séance le jeudi 23 décembre 2004 à 14.00 heures.*

*De vergadering wordt gesloten om 02.48 uur. Volgende vergadering donderdag 23 december 2004 om 14.00 uur.*

gemiddeld per loket zouden moeten worden behandeld om een evenwicht te bereiken.

Ik heb de commissaris die over Landbouw gaat, dinsdag gesproken over het belangrijke suikerdossier. De Commissie zal tegen mei-juni een voorstel op tafel leggen. Tegen december 2005 zouden er dan knopen doorgehakt worden.

