

SEANCE DU MERCREDI 1^{er} FEVRIER 1989
VERGADERING VAN WOENSDAG 1 FEBRUARI 1989ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 1602.

PROJETS DE LOI ET INTERPELLATION (Discussion):

Projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'année budgétaire 1988.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Vandermarliere, Cardoen, Grosjean, Op 't Eynde, Didden, M. Colla, ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 1602.

Discussion et vote des articles, p. 1613.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1988.

Interpellation jointe de M. Appeltans au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles sur « le dossier Athus-Meuse ».

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Vandermarliere, Grosjean, Schellens, Taminiaux, Mme Aelvoet, MM. Hotyat, Henneuse, Appeltans (interpellation), M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 1616.

Discussion et vote des articles, p. 1629.

Projet de loi contenant le budget des Affaires culturelles communes pour l'année budgétaire 1988.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. De Backer, De Belder, M. Tobback, ministre de l'Intérieur, de la Modernisation des Services publics, et des Institutions scientifiques et culturelles nationales, p. 1632.Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1988-1989
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1988-1989

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 1602.

ONTWERPEN VAN WET EN INTERPELLATIE (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1988.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren Vandermarliere, Cardoen, Grosjean, Op 't Eynde, Didden, de heer Colla, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 1602.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1613.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988.

Toegevoegde interpellatie van de heer Appeltans tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen over « het dossier-Athus-Meuse ».

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren Vandermarliere, Grosjean, Schellens, Taminiaux, mevrouw Aelvoet, de heren Hotyat, Henneuse, Appeltans (interpellatie), de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 1616.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1629.

Ontwerp van wet houdende de begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1988.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren De Backer, De Belder, de heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken, van de Modernisering van de Openbare Diensten, en van de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen, blz. 1632.

Discussion et vote des articles, p. 1638.

Projet de loi contenant le budget des Dotations aux Communes et aux Régions pour l'année budgétaire 1988.

Discussion générale. — *Orateurs*: M. Declerck, M. Schiltz, Vice-Premier ministre et ministre du Budget et de la Politique scientifique, p. 1640.

Discussion et vote des articles, p. 1643.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1638.

Ontwerp van wet houdende de begroting der Dotaties aan de Gemeenschappen en aan de Gewesten voor het begrotingsjaar 1988.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heer Declerck, de heer Schiltz, Vice-Eerste minister en minister van Begroting en Wetenschapsbeleid, blz. 1640.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1643.

PRESIDENCE DE M. SWAELEN, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER SWAELEN, VOORZITTER

M. Vannieuwenhuyze, secrétaire, prend place au bureau.

De heer Vannieuwenhuyze, secretaris, neemt plaats aan het bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 14 h 15 m.

De vergadering wordt geopend te 14 h 15 m.

CONGES — VERLOF

MM. Bosmans, Noerens, pour devoirs administratifs, et Eicher, en mission à l'étranger, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Bosmans, Noerens, wegens ambtsplechten, en Eicher, met opdracht in het buitenland.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN
POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE VOOR HET
BEGROTINGSJAAR 1988

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES POUR L'ANNEE BUD-
GETAIRE 1988

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1988.

Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'année budgétaire 1988.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer Vandermarliere.

De heer Vandermarliere. — Mijnheer de Voorzitter, aangezien deze begroting betrekking heeft op het vorige jaar, zal ik mij hoofdzakelijk bepalen tot het formuleren van enkele algemene opmerkingen die kenschetsend kunnen zijn voor het beleid van de posterijen, de telegrafie en de telefonie.

Als wij het beleid van de Regie analyseren, vallen volgende cruciale opmerkingen op en/of rijzen volgende vragen. Allereerst is iedereen het wel eens met het belang van de telecommunicatie. Daarbij moeten wij onmiddellijk de vraag stellen of in een telecommunicatiebedrijf het openbaar karakter absoluut voor 100 pct. moet worden afgeschermd. Tevens kunnen we ons afvragen in hoeverre het al dan niet noodzakelijk is de Regie een grote sociale rol te laten vervullen naast haar onbetwistbare economische rol en, zo ja, hoe deze twee tegenover elkaar moeten worden afgewogen en gedefinieerd.

Tenslotte hebben wij een algemene positieve vaststelling, namelijk dat de Regie op het eerste gezicht een gezond bedrijf is waarvan de winst de jongste jaren fors is toegenomen. In vergelijking met de ons omringende landen is dat resultaat eerder bescheiden door de al te grote financiële lasten. Vandaar dat sinds maanden, zelfs jaren, van verschillende zijden is aangedrongen op de aanwerving van een manager. De vorige minister van PTT is aan deze wens tegemoet gekomen en heeft een contract gesloten met een commerciële manager die de RTT-top moet bijstaan. Het contract vergt ongeveer 12 miljoen en heeft een maximale duurtijd van achttien maanden.

Dit initiatief is beslist toe te juichen, maar volstaat het? Heeft de Regie geen nood aan een aantal bijkomende specialisten zoals bijvoorbeeld creatieve experts uit de bankwereld die een actief schuldenbeheer kunnen voeren?

Heeft de RTT geen marketingmensen nodig om het lamentabel commercieel beleid op te krikken? Heeft de RTT niet een beter personeelsbeleid nodig, vooral op het niveau van het technisch personeel? Wie de Regie een beetje kent, weet dat zij echt goede ingenieurs in dienst heeft, die echter jammer genoeg niet aan de bak komen. Zij kunnen nauwelijks promotie

maken en hun loon ligt ver beneden dat van vergelijkbare functies in sommige andere sectoren. Daarom gaan de beste krachten na enige tijd in op meer verleidelijke toekomstperspectieven.

Het antwoord op deze vragen is in feite de ondertoon van wat wij een vernieuwd beleid voor de Regie zouden kunnen noemen. Wij wachten met belangstelling af of oplossingen in het RTT-beleid anno 1989 zullen worden verholpen.

Ook kijken we met veel belangstelling uit naar het reeds enige maanden aangekondigde parlementair debat over het zogenaamde groot Telecomwetsontwerp. Is de minister bereid binnen afzienbare tijd het beleid, dat beter zou moeten inspelen op de uitdagingen van de eengemaakte Europese markt van 1992, aan een breed parlementair debat te onderwerpen? Hoe zal de minister reageren op het feit dat de eenmaking van de Europese markt inderdaad een verdere liberalisering van de telecomunicatiesector impliceert? Zal het op middellange termijn haalbaar blijven om halsstarrig de infrastructuur, met andere woorden het net zelf, onder monopolie te houden?

Ik stel deze vraag omdat vandaag de dag zeer duidelijk blijkt dat de eindapparatuur wel geliberaliseerd is of nog zal worden. Voor de mobilfoon, de telefax en het tweede telefoontoestel is dat nu reeds het geval, en de resultaten zijn verbluffend. We herinneren ons immers maar al te goed dat het opheffen van het RTT-monopolie op de mobilfoon eind 1987 een waar schokeffect tot gevolg had. De maandelijkse aangroei bedroeg ongeveer 1 350 toestellen, terwijl het tijdens de periode van het RTT-monopolie om een paar honderd toestellen ging.

Deze groei gaat nog steeds crescendo, omdat nu zeven privé-bedrijven de markt trachten te veroveren. Ook voor de RTT rinkelt de kassa, want de trafiek is verhoogd en nieuwe abonnementsgelden vloeien binnen. Er is echter ook gebleken dat de RTT amper zes maanden na de liberalisering nog nauwelijks 10 pct. van de nieuwe mobilfoons verkoopt. Een duidelijker voorbeeld van falende commerciële aanpak bestaat niet. Het, nu zelfs achterhaald, Russisch principe, dat zo vaak wordt aangehaald, namelijk «of een ambtenaar nu veel of weinig verkoopt, maakt voor hem niets uit», was jammer genoeg voor de Regie een leuze geworden.

De liberalisering van de eindapparatuur gaat nog steeds verder. Indien mijn inlichtingen juist zijn, zal in het midden van dit jaar het eerste telextoestel en de modem worden vrijgegeven en zal in 1991 het eerste toestel volgen.

Wij zien dat de grote discussie in Europa rond de exploitatie van de telecommunicatiediensten draait. In Groot-Brittannië en in Nederland pleit men voor een nogal liberale koers. Frankrijk en België willen het monopolie behouden. De fundamentele vraag is nu of de minister denkt dat hij met een onvoorwaardelijk behoud van het monopolie de Regie voor Telegrafie en Telefonie slagvaardig kan maken om concurrentieel de uitdaging van de eengemaakte Europese markt van 1992 aan te kunnen.

In het koninklijk besluit nr. 437 van 5 augustus 1986 werd voor de Belgische posterijen een saneringsplan uitgevaardigd dat gebaseerd was op drie fundamentele punten: ten eerste, de beheersing van de produktiekosten en het vrijmaken van grotere investeringsmogelijkheden; ten tweede, een verhoogde dienstverlening tegen de laagste prijs en ten derde, een dynamisch en motiverend personeelsbeleid.

Behalve voor de structurering van de snelpost, voor de bouw van twee nieuwe sorteercentra, Antwerpen X en Charleroi X, en de aanpassing van drie andere, is 2,5 jaar na het uitvaardigen het koninklijk besluit nr. 437 nog maar weinig ondernomen voor de vernieuwing van het postwezen. Volgens een mededeling van de beroepsvereniging van het Vlaams kaderpersoneel der posterijen zijn er sinds 1987 wel enkele modelregio's gestart met een gemoderniseerde infrastructuur, met een meer uitgebreide dienstverlening aan de bevolking en met een meer efficiënte organisatie.

Een gedeelte van de bereikte hogere rentabiliteit kwam het personeel ten goede in de vorm van een premie, netto vier tot zeven pct. van het inkomen. Volgens de voornoemde beroeps-

vereniging van het Vlaams kaderpersoneel is dat een vorm van sectoriële loonpolitiek.

Bij toetsing van de werkelijk vooropgestelde doelstellingen van twee jaar geleden, kunnen wij niet anders dan constateren dat de posterijen het niet zo bijster goed doen. Ook moet wel worden beklemtoond dat onder de vorige regering, met de liberalen, de financiële toestand van de Regie der Posterijen is verbeterd. Sinds 1984 is de omzet met 5,7 pct. gestegen en is de *cash flow* verdubbeld. De exploitatiewinst is eveneens verhoogd; dit was te danken aan een grotere opbrengst van de brievenpost.

Op het gebied van investeringen en personeelskosten is er echter niets veranderd, zodat een verhoogde inspanning voor de algehele vernieuwing van de infrastructuur achterwege bleef.

Het urgentieplan van juni 1988 moest een onmiddellijke oplossing bieden voor de problemen rond de jaarlijkse vakantie van het personeel, enerzijds, en een structurele oplossing voor het tekort aan personeel in een aantal sorteercentra en postkantoren, anderzijds. De vorige minister van PTT verklaarde in de kamercommissie voor de Infrastructuur dat er 600 tewerkgestelde werklozen werden aangetrokken om gedurende de maanden juli, augustus en september 1988 de diensten te versterken, zodat de jaarlijkse vakantie probleemloos kon worden toegekend. Tegelijkertijd werden 500 statutaire personeelsleden aangeworven. Deze maatregelen, die onbetwistbaar bijdroegen tot een verbetering van het sociale klimaat, hadden echter ook een schaduwzijde.

In de pers lazen wij immers dat jonge uitkeringsgerechtigde werklozen van de plaatselijke RVA in de streek van Heist-op-den-Berg in juni 1988 formulieren ontvingen om zich kandidaat te stellen voor de betrekking van postbode. Wanneer zij het telefoonnummer vormden dat op het formulier stond, kwamen zij terecht op een vakbondskantoor te Mechelen. Het had er dus alle schijn van dat een vakbond medio vorig jaar optrad als uitzendbureau voor de RVA en misschien zelfs voor sommige regelingsleden.

De financiële bijdrage van de Staat wordt in het aanpassingsblad van de begroting van de Regie der Posterijen voor 1988 verminderd met 1,15 miljard. Dit was mogelijk omdat, enerzijds, het personeelsbestand met 500 eenheden verminderde, namelijk van 46 000 naar 45 500, waardoor de personeelslasten met 400 miljoen frank daalden, en, anderzijds, de exploitatieontvangsten stegen met 750 miljoen frank. Niettemin heeft de Regie der Posterijen thans een tekort van circa 2,5 miljard. De grootste omzichtigheid is dan ook aanbevolen bij de investeringen in het kader van het plan «post 90». Elke investering die van groothedswaanzin getuigt of overbodig blijkt, elke onomkeerbare beslissing en elke niet voldoende polyvalente keuze moeten worden vermeden. Zo kan men, bijvoorbeeld, ernstige vraagtekens plaatsen bij de toekomst van het sorteercentrum Brussel X als er een TGV komt, zeker nu EG-commissaris Van Miert verklaard heeft dat hij nooit principieel gekant was tegen het TGV-project.

Een ander gevoelig punt bij de Regie der Posterijen is het vervoer en de veiligheid van de transporten. Uit het antwoord van de minister van PTT in de kamercommissie bij de bespreking van de begroting blijkt dat het aantal overvallen daalt en dus ook de daaruit voortvloeiende schade. Tevens kan men uit de cijfers afleiden dat de door de Regie getroffen beveiligingsmaatregelen van de postkantoren vruchten afwerpen. Door bijkomende maatregelen is de Post er zelfs in geslaagd de indruk van kwetsbaarheid die vroeger bestond, om te buigen.

Ik constateer dat de minister van PTT een bijzonder korps van eigen veiligheidsagenten wil vormen. Dit korps zou 300 postbeambten tellen die na een meer doorgedreven opleiding en vorming de geldtransporten zullen begeleiden. Zij zullen een aanzienlijke gevarenpremie ontvangen. In de kamercommissie werd er de nadruk op gelegd dat de geldtransporten haast helemaal veilig verlopen ingevolge de steun die de Regie van de ordediensten heeft bekomen, na overleg op het hoogste niveau.

Ingevolge de goedgekeurde programmawet beschikt de post voortaan, in het kader van de haar toegewezen budgettaire mogelijkheden, over een permanente wervingsmachtiging die de huidige omslachtige en tijdrovende procedure aanzienlijk zal

vereenvoudigen en die zal leiden tot een soepeler en specifiek wervingsbeleid. Hiermede rekening houdend, maak ik ernstig voorbehoud bij de voorgenomen aanwerving van 300 veiligheidsagenten bij de posterijen, zowel op budgettair vlak, op het vlak van de efficiëntie als op het vlak van het personeelsbeleid in het geheel van de Regie der Posterijen.

Wat is de totale financiële repercussie die het geldtransport en of waardetransport bij de Regie der Posterijen jaarlijks vertegenwoordigen? Welke bijkomende financiële inspanning vergt de permanente personeelslast van 300 veiligheidsagenten en de afschrijving van 16 nieuw aan te kopen pantservoertuigen? Om een totaal overzicht te krijgen, moet men ook nog de financiële lasten verrekenen van de begeleidingsopdrachten, uitgeoefend door de ordestreijdkrachten.

Rekening houdend met deze financiële aderlating, mijnheer de minister, vraag ik mij af of dergelijke transportopdrachten niet beter zouden worden uitbesteed aan de privé-sector. Heeft men de privé-sector ooit gevraagd deze taak van de posterijen over te nemen? Zo neen, zou het dan niet wenselijk zijn een aanbesteding in overweging te nemen alvorens over te gaan tot nutteloze aanwervingen waarmede de slagkracht en het commercieel karakter van de Regie der Posterijen helemaal niet gediend zijn? Zou het niet veel beter zijn de privé-sector hierbij te betrekken in plaats van nieuwe dure pantservoertuigen aan te kopen en de ordestreijdkrachten bijkomende beveiligingsopdrachten te vragen? Ik ben benieuwd naar het resultaat van de voorstellen die vanuit die hoek zullen komen en naar het boni dat hier ongetwijfeld zal worden gerealiseerd.

Wij mogen niet vergeten dat er nog steeds geen afdoende beheersing is van de produktiekosten om de investeringsmogelijkheden te kunnen bevorderen. De dienstverlening dreigt onvoldoende ruimte te krijgen en het personeelsbeleid is noch dynamisch, noch gemotiveerd. De kaders zijn bij de Regie der Posterijen te weinig gestoffeerd om een dergelijk management aan te kunnen. Het aantrekken van een manager uit de privé-sector lijkt ook hier gewenst. Evenwel, zoals de zaken zich nu aankondigen, worden alle kansen op een grondige reorganisatie om de post om te smeden tot een dynamisch, modern en goed beheerd bedrijf, tenietgedaan door overwegingen die met dit alles geen uitstaans hebben.

Tot slot vraag ik u, mijnheer de minister, de problemen te bekijken die zich tijdens de maanden juli en augustus in de postkantoren van de kustgemeenten telkens opnieuw voordoen.

Tijdens deze periode zijn de betrokken postkantoren overbelast en hebben zij een tekort aan personeel. Als men weet dat bijvoorbeeld in mijn gemeente Blankenberge het aantal inwoners in de zomermaanden stijgt van 15 000 naar 150 000 moet men wel beseffen dat dit enorme problemen voor de dienstverlening meebrengt.

Ik dank u nu reeds, mijnheer de minister, voor de aandacht die u daaraan zal schenken.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Cardoen.

De heer Cardoen. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal de bespreking van de begroting van PTT voor 1988 aangrijpen om mijn ongerustheid te uiten ten opzichte van de uitvoering van het plan Post 90.

De herstructurering van de post, waarvan de noodzaak door niemand wordt betwist, krijgt stilaan bepaalde vormen. Ik stel vast dat bij de realisatie van het reorganisatieplan er op bepaalde domeinen nogal sterk wordt afgeweken van het vooropgestelde plan Post 90, zoals het werd uitgetekend door het Zwitsers studiebureau Team Consult.

De uitvoering van het nieuwe beleidsplan dat onder de leiding en begeleiding van Team Consult gestalte krijgt — uw voorganger heeft het contract met een jaar verlengd, mijnheer de minister —, doet bij mij een paar bedenkingen en vragen rijzen.

Het Consultantbureau stelde in zijn planning een modern en commercieel gericht overheidsbedrijf voor, door de oprichting van vijf marktdirecties. De minister blijkt echter deze optie te hebben verlaten en is enigszins teruggeslagen op de huidige en

nog bestaande structuur van de twaalf gewestdirecties. Wenst men inderdaad het aantal marktdirecties op te drijven en zo ja wat is hiervan de bedoeling? *Quid* met de vooropgestelde vijf sorteercentra? Blijft dit aantal behouden en zo neen, wat is de reden van de afwijking van de initiële plannen?

Het nieuw sorteercentrum te Antwerpen ressorteert onder het concept van de vijf sorteercentra en is derwijze opgevat om het postprodukt op te vangen en te verwerken voor de provincies Antwerpen en Limburg.

Ik merk ook dat bij ministerieel besluit van 9 december 1987, de oprichting van 65 uitreikingskantoren A (UKA) werd vooropgesteld.

In het nieuw ministerieel besluit van 19 december 1988 kwamen 66 UKA's voor.

Zij hebben als hoofdpstkantoren een centraliserende functie, maar ze hebben tot op vandaag geen bevoegdheden.

Hier wordt sterk afgeweken van de fundamentele doelstelling van het herstructureringsplan. Het gaat hier over veel meer dan alleen maar het bijsturen van het plan.

Binnen het herstructureringsplan blijft het grote doel de dienstverlening, «dag plus één-operatie» of eenvoudiger gezegd «vandaag gepost, morgen besteld». Dit is zeker geen luxe als we willen optornen tegen de toenemende concurrentie. Het plan Post 90 moet zo snel mogelijk over het hele land operationeel zijn, wat inhoudt dat de 65 of 66 UKA's planmatig moeten worden uitgebouwd. De basisprincipes van Post 90 mogen in geen geval worden aangetast. De UKA's mogen evenmin hun functie verliezen. Het gaat niet op in dit verband aanpassingsmogelijkheden, die meestal met verbouwing te maken hebben, in te roepen. Men verwijst wel eens naar de moeilijkheden die de posterijen ervaren om tot een serieuze samenwerking te komen met de Regie der Gebouwen, die in grote mate moet instaan voor de verbouwing van de lokalen.

De uitbouw van de UKA's is het strategisch element bij uitsteking om de deconcentratie binnen de Regie te realiseren waarbij de kleine sorteercentra als zoveel profitcentra kunnen functioneren. Om efficiënt te zijn dienen deze sorteercentra over een grotere autonomie te beschikken ten opzichte van de klanten. Ik begrijp de ingrijpende heroriëntering niet, zeker niet als ik zie dat ondertussen 550 uitreikingskantoren B, of UKB's worden uitgebouwd, verspreid over gefusioneerde gemeenten. Deze UKB's zijn ongetwijfeld een onmiskenbare nuttige schakel in de keten Post 90. Zij opereren onder de voorgedij en het beheer van de UKA-directie.

Als we de geplande UKA's niet tijdig uitbouwen, zal de nieuwe sorteerketen met meer geautomatiseerde bewerkingen en een grote spreiding in ruimte en massa niet rendabel zijn. De helft van de investeringen, namelijk 10,8 miljard, zal niet haar volle rendement halen.

Van de 66 geplande UKA's kunnen er 28 onmiddellijk starten met een beetje goede wil van de minister. Daartoe volstaat het enkele kleinere verbouwingen te doen. Ik kan me echter niet van de indruk ontdoen dat de politieke kabinetten met hun beslissingen het gezonde bedrijfsmanagement van de overheidssdienst willen doorkruisen.

Toch zijn er ook heel wat positieve vaststellingen. Ik geef dat zeer graag toe. De snelpost of taxipost is een groot succes. Wij constateren ook met genoegen dat de posttrafiek aangroeit.

Ik kan enigszins begrip opbrengen voor het standpunt van de minister dat de 2,5 pct. produktiviteitsverhoging een te hoge prijs is voor de produktiviteitspremie van het personeel. De experimenten van Oudenaarde en La Louvière bewijzen dit en de ervaring in onder meer de UKB's leert ons dat de 12 minuten per dag produktiviteitsverhoging niet haalbaar is met het huidige personeelsbestand.

Om tot een regularisatie van het achterstallig verlof en rustverlof te komen moet men gedurende één jaar nog altijd 6 753 bijkomende eenheden inzetten. Het is asociaal dat vele postpersoneelsleden vaak niet de kans krijgen om twee weken opeenvolgend verlof per jaar te nemen. Ik hoop ook dat de minister enige redelijkheid en begrip zal tonen voor de eis van het

personeel om een dubbele compensatie voor zaterdagwerk te bekomen. In het wervingsplan 1989 treft mij bijzonder dat men slechts in een recrutering van 100 eenheden voorziet die halvedagprestaties zullen verrichten. Dit voor zover de gegevens waarover ik beschik zouden overeenstemmen met het wervingsplan.

De besparing op het personeel zal, naast de normale afvloeiing van 1 500 à 2 000 per jaar, in grote mate moeten geschieden bij de huidige sorteercentra en door de ontvetting van de centrale diensten. De kantoren die in belangrijke mate een sorteerfunctie overnemen, zullen, binnen een beperkte tijdslimiet, het grootste volume van het produkt te verwerken krijgen. Het ligt daarbij voor de hand dat voor de personeelsbezetting voor een groot deel halftijdse arbeidskrachten kunnen worden ingezet.

Mijnheer de minister, enkele jaren geleden, onder het ministerschap van uw voorganger, mevrouw D'Hondt, had ik de gelegenheid om in Arnhem in Nederland, een dergelijk sorteercentrum te bezoeken. Ik heb daar gezien dat de personeelsleden die het produkt sorteren en verwerken voor het grootste deel mensen zijn die niet statutair gebonden zijn en werken van 17 uur tot 21 à 22 uur. Vandaar dan ook mijn bezorgdheid omtrent het wervingsplan 1989 dat slechts in 100 halftijdse betrekkingen voorziet. De keuze om deeltijdse arbeid om te zetten in voltijdse arbeid zou de financiële ondergang van de posterijen betekenen.

Om te eindigen, heb ik nog enkele vragen.

In het regeerakkoord spreekt men terecht van grotere beheersautonomie voor openbare bedrijven. Een meer autonoom management voor de post dat, onafhankelijk van de politieke voorgedij, meer beslissingsbevoegdheid aan de directie van de post toekent kan de herstructurering van de post versnellen en nieuw dynamisme brengen. Ik leg er nogmaals de nadruk op dat meer autonomie voor de Regie slechts doeltreffend is als deze autonomie wordt doorgetrokken tot het niveau van de hoofdpstkantoren.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in verband met deze autonomie voor de posterijen? Welk programma en welke timing heeft u om deze autonomie te realiseren?

Tijdens de vorige legislatuur werd door de post een nieuw personeelsstatuut voorgesteld. Dit is beslist een eerste stap in de goede richting. Hoe is dit ontwerpstatuut verder geëvolueerd en wanneer zal het kunnen worden toegepast? Een personeelsstatuut moet erop gericht zijn de vorming, opleiding en kwaliteitsverbetering van het personeel gemakkelijker te introduceren. Het accent bij de beoordeling van elk personeelslid dient te worden gelegd op het element kwaliteit en produktiviteit. Deze statutaire aanpassing zal de zo noodzakelijke pecuniaire revalorisatie van de functies van het postpersoneel mogelijk moeten maken.

Het aantal ziekte-dagen ligt bij de post zeer hoog. Een van de oorzaken daarvan is ongetwijfeld de onderbezoldiging van een groot gedeelte van het personeel. Momenteel telt men ongeveer dertig dagen afwezigheid wegens ziekte per personeelslid en per jaar. Uw voorganger, mijnheer de minister, beloofde maatregelen te nemen om dit probleem op te lossen. Graag vernam ik wat de inhoud is van die maatregelen.

Rond het nieuwe personeelsstatuut ligt blijkbaar alles stil. Welke zijn de redenen daarvoor? Vreest men misschien de keuze voor minder, maar meer gekwalificeerde, eventueel goed bijgeschoolde, goed bezoldigde en gemotiveerde ambtenaren?

Tot daar, mijnheer de minister, een aantal vragen en enkele bedenkingen. Als algemeen besluit wil ik stellen dat door de ombuiging van het Post 90-plan de hele herstructurering van de post in gevaar dreigt te komen.

In het kader van de bespreking van de begroting van PTT voor 1989, zullen wij het herstructureringsproces van de Regie der Posterijen opnieuw evalueren. Intussen zullen we met een waakzaam oog de evolutie op de voet blijven volgen. Wij hopen, mijnheer de minister, dat u er zal in slagen de nodige investeringen uit te voeren, maar dat u tevens aandacht zal besteden aan bepaalde aspecten van het personeelsbeleid

teneinde de noodzakelijke competitieve slagkracht van Post 90 te bereiken. (*Applaus.*)

M. le Président. — La parole est à M. Grosjean.

M. Grosjean. — Monsieur le Président, s'il est vrai que nous nous trouvons dans un domaine un peu moins irréal qu'hier lorsque nous examinons le budget dépensé d'un ministère disparu, il faut néanmoins reconnaître que, discuter du budget 1988 des PTT ne présente plus, à mon avis, qu'un aspect anecdotique. C'est la raison pour laquelle mon intervention sera brève.

Dans le contexte actuel, ce qui attire de prime abord l'attention, ce sont évidemment les problèmes de sécurité posés par les attaques spectaculaires qu'ont connues les fourgons de la Régie des Postes dans les derniers mois.

Ce n'est certes pas le lieu pour discuter de détails relatifs à ces questions, mais il me paraît souhaitable de rappeler au ministre l'extrême attention qui doit être accordée à ce problème tant dans la prévention de tels actes de banditisme que dans la protection des agents de la Régie des Postes.

Un autre sujet important de préoccupation est le problème de la gestion du personnel à la Régie des Postes.

Votre prédécesseur avait ébauché une politique qui tranchait résolument avec la situation connue auparavant. Pour une part, le solde restant des jours de congé et de compensation a pu être apuré, encore que de sérieuses difficultés subsistent. Une politique active a également permis de pallier les difficultés dues au manque d'effectifs en certains endroits. Continuer à agir dans ces deux directions sera, me semble-t-il, un élément important pour la valorisation du travail des postiers.

J'aborde maintenant un domaine qui me paraît singulièrement négligé ces temps derniers. La presse est remplie d'articles concernant la réforme des institutions publiques de crédit. Cette réforme ambitieuse n'est pas à commenter ici. Il n'empêche que de plus en plus d'observateurs s'interrogent à juste titre sur la place réservée à l'Office des chèques postaux dans cette réforme. Personne ne semble s'en être préoccupé, personne ne semble y penser. Je crois, dès lors, qu'il serait utile d'entendre le ministre à ce propos et de connaître ses ambitions.

L'Office des chèques postaux remplit envers l'Etat un rôle non négligeable, mais cette institution a besoin d'un grand coup de neuf pour pouvoir s'adapter aux conditions actuelles du marché.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, s'il s'agira d'un grand coup de pinceau créatif ou d'un grand coup de couteau mortel?

Permettez-moi de revenir un instant sur l'arrêté ministériel du 9 décembre 1987 fixant la localisation des bureaux distributeurs A (BDA) et les zones qu'ils sont chargés de desservir (BDB).

Vous n'ignorez pas que la localisation des BDA est très importante et que, très normalement, un personnel très nombreux y est affecté.

Si le choix opéré en 1987 par le ministre en charge des PTT ne peut être considéré comme mauvais ou négatif, il n'en demeure pas moins qu'en plusieurs endroits, en Wallonie, le choix ne semble pas avoir été innocent sur le plan politique.

D'une part, les distances entre certains bureaux A et leurs satellites B étaient trop importantes, d'autre part, quelques localités importantes semblent avoir été négligées, par exemple, Hornu, Beauraing, Seraing, Saint-Vith.

Enfin, la localisation de certains bureaux distributeurs B devrait encore faire l'objet de discussions. Dans cette optique, je crois qu'il est bon de réaliser la fusion de la distribution pour certains petits bureaux, en fonction de la fusion des communes, mais en ne se limitant pas nécessairement à un seul bureau par commune fusionnée comme le prévoyait initialement le plan concocté par Team Consult.

Je crois d'ailleurs savoir que des propositions émanant d'une organisation professionnelle ont été introduites au cabinet. Puis-je vous demander d'y apporter votre meilleure attention ?

J'en viens maintenant au département de la RTT.

Incontestablement, le grand projet de votre prédécesseur consistait en une réforme profonde de la RTT, en vue de lui donner une plus grande autonomie et de séparer certaines tâches de contrôle et de normalisation des tâches de gestion.

Il semble que ce grand dessein ait eu quelque peine à être traduit en texte. Agirez-vous dans le même sens que votre prédécesseur ? Comment ce projet s'intégrera-t-il dans la réforme des entreprises que l'on nous promet pour un avenir plus ou moins proche ?

Je plaide, à cet égard, pour la plus grande cohérence possible dans la réforme du secteur public.

Enfin, je crois qu'il serait très utile d'entendre le ministre à propos de l'état d'avancement du dossier du contrat du siècle et, singulièrement, sur le respect des engagements pris sous le gouvernement précédent en matière d'enveloppes de recherche et développement, notamment pour les PME.

Monsieur le ministre, vous avez certainement, comme moi, pu prendre connaissance, ce matin, dans un grand quotidien de la capitale, d'un article qui ne manque pas de virulence envers le très important avant-projet destiné à bouleverser le paysage belge des télécommunications.

Les critiques ne manquent pas, pas plus que votre volonté de ne pas trop en tenir compte.

Il est évident que le temps presse, puisque c'est le 30 juin de cette année que s'appliquera la directive européenne qui oblige tous les pays de la CEE à libéraliser la vente des terminaux de télécommunications et — tel que je l'ai exposé — à séparer ou non de leurs Régies la fonction d'exploitation du réseau de celle du pouvoir d'agrégation et de contrôle.

Sachant, d'une part, que la Belgique a introduit un recours contre cette exigence européenne et connaissant, d'autre part, l'urgence de prendre option définitivement, j'aimerais savoir si vous comptez revoir votre copie ou si, fidèle à la ligne de conduite de votre prédécesseur, vous estimez devoir maintenir, dans le service public, un maximum de potentialité et de pouvoir de décision.

Tels sont, monsieur le Président, les éléments que je voulais épingler dans le cadre de la discussion de ce budget. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Op 't Eynde.

De heer Op 't Eynde. — Mijnheer de Voorzitter, aan de orde is de bespreking van de begroting van PTT voor 1988.

Uit het verslag van de kamercommissie blijkt dat deze begroting slechts de laatste twee dagen van november 1988 in de bevoegde commissie werd besproken. Vandaag is de openbare vergadering van de Senaat aan de beurt om over dit ontwerp te debatteren.

Hoewel wij de laattijdigheid van deze bespreking betreuren, menen wij dat er verzachtende omstandigheden kunnen worden ingeroepen. Ten eerste is er het haast bovenmenselijk werk dat reeds door de vorige minister van PTT, de heer Willockx, werd verricht om de opgelopen achterstand op te halen. Ten tweede zijn zowel de aanpassing van de begroting van 1988 als de begroting van 1989 bij de aanvang van dit kalenderjaar ingediend en kunnen weldra in de commissie worden besproken.

Wij verheugen ons erover en wensen de minister nu reeds te feliciteren, dat op die manier vanaf 1989, een oude traditie in ere wordt hersteld volgens welke de begrotingen voor het lopende jaar bij het begin van het overeenkomstig kalenderjaar door Kamer en Senaat kunnen worden besproken en aangenomen. In het verleden was het in beide Kamers immers vaak meer regel dan uitzondering de fundamentele begrotingsdebatten pas te houden wanneer de uitgaven van de ingeschreven middelen reeds maanden, zoniet jaren waren gebeurd.

In het eerste deel van mijn uiteenzetting ga ik in op de problematiek van de posterijen in België. Vervolgens zal ik kort de situatie van de RTT behandelen.

Zoals wij uit het verslag van de in de bevoegde kamercommissie gevoerde besprekingen kunnen opmaken, blijkt duidelijk dat het de vaste wil van de vorige minister van PTT was de modernisering en de rationalisering van de Posterijen onverminderd voort te zetten. Ook wij zijn ervan overtuigd dat een grondige evaluatie van de bestaande structuren en werkmethodes van de Posterijen absoluut noodzakelijk is, willen wij het voortbestaan ervan blijven waarborgen.

Terecht ging de minister er daarbij van uit dat het door het privé studiebureau Team Consult opgestelde herstructureringsplan Post 90 aan belangrijke bijsturingsimpulsen diende te worden onderworpen, dit in samenwerking met de consultant en de diensten van de post zelf. Na ruim overleg zou dan eerstdaags een gedetailleerd en in de tijd uitgewerkt herstructureringsplan op ruime schaal worden verspreid onder alle geledingen van het bedrijf.

Gelet op het belang van deze reorganisatie en de aanzienlijke impact ervan op de structuur en de werking van de post, had ik graag van de nieuwe minister van PTT vernomen of het zijn bedoeling is de reeds ingeslagen weg — dus rationalisatie en modernisering op basis van een aangepast Post 90-plan — verder te bewandelen, dan wel of hij de mening is toegedaan dat hieraan nog fundamentele wijzigingen dienen te worden aangebracht om de grootscheepse operatie tot een goed einde te kunnen brengen.

De vorige minister van PTT verklaarde reeds dat, hoe waardevol de in het Post 90-plan vervatte analyse ook moge zijn, het niet kan worden ontkend dat de realisatie ervan op bepaalde moeilijkheden stuit. Als voorbeeld haalde hij de problemen in verband met Brussel X aan.

Kan de minister een beeld schetsen van de maatregelen die reeds werden genomen en/of in uitvoering zijn om Brussel X optimaal te laten functioneren binnen het globale nieuwe postconcept en welke maatregelen eventueel in de toekomst noodzakelijk zijn ?

Gekoppeld aan deze nieuwe organisatorische poststructuren, dient uiteraard de nodige aandacht te worden besteed aan een aangepaste beveiling van de postkantoren, evenals van de transporten die door de postdiensten worden verricht.

Uit de vergelijking van het aantal op postkantoren gepleegde overvallen — 88 in 1987 en 56 in 1988, dit weliswaar slechts voor de periode januari tot november — kan worden afgeleid dat de door de post geleverde inspanningen op het gebied van de beveiliging van loketten, de plaatsing van elektrische deuren, het merken van bankbiljetten en de installatie van gepantserde kluizen bij de dienstingangen, vruchten hebben afgeworpen en dat de post langzaam maar zeker haar imago van slecht beveiligde, kwetsbare dienst aan het wegwerken is.

Als door de toenemende ingebruikname van gepantserde wagens voor de posttransporten heel wat minder overvallen worden gepleegd dan voorheen, dan kan men zich toch afvragen of de stijl waarmee de ordediensten zich van deze beveiligingstaken moeten kwijten, niet iets discreter zou kunnen zijn. In dit verband heeft het bericht van de beslissing van de minister over de oprichting van een bijzonder korps postmannen geldtransportbegeleiders, zoals het vorige week in de kranten verscheen, ons enigszins verrast. Indien het juist is dat het aantal overvallen op geldtransporten van de post de jongste tijd op spectaculaire wijze is toegenomen, kan er sterk aan worden getwijfeld of deze tendens zal kunnen worden tegengegaan door het inzetten van deze speciaal opgeleide en getrainde, al dan niet zwaar bewapende — want dit is nog niet uitgemaakt — postmannen.

In tegenstelling tot de zienswijze van collega Vandermarliere, vinden wij het zeker aanbevelingswaardig voor deze taak geen beroep te doen op de diensten van privé bewerkingsfirma's. Niets wijst erop dat het absoluut noodzakelijk zou zijn in ons land nog een extra politiedienst aan de reeds bestaande veelheid van ordediensten toe te voegen. Ware het niet zinvoller, als men toch de weg van de extrabewaking wil inslaan, de uitvoering

van dergelijke taken toe te vertrouwen aan daarvoor reeds opgeleid en getraind personeel van de bestaande korpsen?

Wij vragen ons trouwens af of reeds wetenschappelijk werd aangetoond dat het op die manier beveiligen van geldtransporten ook werkelijk leidt tot een permanente daling van het aantal overvallen, dan wel of dit enkel tijdelijke potentiële gangsters afschrikt, die hun activiteiten op andere doelwitten zullen richten, zodat alleen een verschuiving van het criminaliteitsobject plaatsheeft.

Of nodigt dit hen ertoe uit om, eventueel zwaarder bewapend, opnieuw toe te slaan op posttransporten? Aldus kan een escalatie in het criminaliteitspatroon worden veroorzaakt.

Lagen Belgische of buitenlandse onderzoeken ten grondslag aan deze maatregelen? Werden onze belangrijkste criminologische universitaire onderzoekscentra — en ik denk hierbij in de eerste plaats aan dit van de Rijksuniversiteit te Gent — betrokken bij het beleidsvoorbereidend onderzoek van dit probleem?

Terecht kan worden gevreesd dat deze maatregelen slechts tijdelijk effect zullen hebben en in geen geval de problematiek definitief zullen oplossen.

Wij hebben met genoegen geconstateerd dat het bij de post — in tegenstelling tot wat vroeger bleek — toch mogelijk is een op efficiëntie gerichte tewerkstellingspolitiek te volgen. In het kader van het urgentieplan van juni 1988, dat erop gericht was enerzijds een onmiddellijke oplossing te bieden voor het probleem van de jaarlijkse vakantie van het personeel en anderzijds een meer structurele oplossing te geven voor het tekort aan personeel, werden 600 tewerkgestelde werklozen aangenomen en 500 statutaire personeelsleden aangeworven. Trouwens, vanmiddag vernamen wij in het nieuws dat nog eens 900 bijkomende personeelsleden in dienst kunnen treden.

Het sociaal klimaat werd aanzienlijk verbeterd door de definitieve benoeming van 1 865 hulpkrachten en door de bevordering van 1960 personeelsleden.

Graag had ik van de minister vernomen wat zijn verwachtingen zijn aangaande het tijdelijk aantrekken van nieuwe personeelsleden voor het dienstjaar 1989. Zullen opnieuw tewerkgestelde werklozen als vakantieversterking worden aangeworven? Zo ja, hoeveel zullen het er ongeveer zijn?

Tenslotte dient ook het streven naar een nieuw bedrijfsklimaat in de post even te worden belicht, en als positief en absoluut noodzakelijk te worden geëvalueerd.

Door middel van een campagne die in het najaar van start ging wil men de reorganisatie en het moderniseringsproces in de post ondersteunen door een actie die specifiek is gericht naar het personeel. Om dit te bereiken, dient de betrokkenheid van het personeel bij de reorganisatie en bij de modernisering gestimuleerd, de informatiestroom in het bedrijf verbeterd, de opleiding en de vorming geoptimaliseerd en een commerciële en marktgerichte aanpak bevorderd te worden.

Opvallend is evenwel dat minister Willockx tijdens zijn uiteenzetting in de kamercommissie slechts als laatste element het nastreven van een meer klantvriendelijke politiek vermeldde alsook het feit dat deze actie pas later zal uitmonden in een verbeterd en moderner imago van het postbedrijf bij het grote publiek.

Zou het daarentegen niet meer aanbeveling verdienen deze beide doelstellingen zoveel mogelijk parallel en in synergie te verwezenlijken?

Wat de postproblematiek betreft, wil ik afronden met de vraag of het in de bedoeling ligt het gebruik van een boodschappenkarretje voor de postmannen, zoals onlangs naar buitenlandse voorbeeld in Gent in gebruik is genomen, te veralgemenen.

Wat de deelsector TT betreft, is het voor ons overduidelijk dat het openbaar telecommunicatiebedrijf optimaal moet worden voorbereid op einde 1992, datum waarop de eengemaakte Europese markt werkelijkheid zal zijn.

Rekening houdend met de richtlijnen van de EG, die onder meer de liberalisering van de eindapparatuur opleggen, evenals de toelating van concurrentie op het vlak van de diensten met

toegevoegde waarde, zal de nodige waakzaamheid aan de dag moeten worden gelegd opdat, vooral in de vernieuwde context, geen afbreuk wordt gedaan aan de grote sociale rol die ons telecommunicatiebedrijf te vervullen heeft.

Kan de minister reeds een realistisch beeld schetsen van wat de effectieve impact van 1992 op dit gebied voor België zal zijn?

In de loop van 1988 werd een netto-aangroei van het aantal telefoonaansluitingen met 125 000 eenheden verwacht. Hiermee bereikt men bijna 4,5 miljoen abonnees en een densiteit van 35 pct. Kan de minister zeggen of deze doelstelling werd gerealiseerd? Welke invloed heeft deze aangroei gehad op de wachttijd voor nieuwe abonnees? Is dit reeds gedaald tot gemiddeld twee à drie weken of zijn de cijfers die minister Willockx heeft gegeven — Hasselt gemiddeld 83 dagen, Brussel 60 dagen, Antwerpen 56 dagen — nog steeds een droevige realiteit? Uit onderzoek zou zijn gebleken dat in 35 pct. van de gevallen de vertraging bij de aansluiting te wijten is aan een fout van de aanvrager zelf, bijvoorbeeld omdat zijn woning nog niet klaar is of omdat hij of zij pas op latere datum verhuist. Is het niet wenselijk het publiek beter voor te lichten om aldus vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen en te pogen het aantal wachtenden, en dus ontevreden, zoveel mogelijk te beperken?

Door de aanzienlijke verbetering van de financiële toestand van de Regie kon minister Willockx meedelen dat reeds in de begroting voor 1989 ruimte werd geschapen voor een sectoriële aanpak. Hoewel wij vandaag de begroting voor 1988 bespreken, is dit een zo belangrijke aangelegenheid, zeker voor het personeel van de RTT, dat het nuttig is dat de minister nu reeds enige inlichtingen verschaft over de inhoud van het beleid dat hij ter zake in de toekomst wil voeren.

Reeds op 30 juni 1987 nam de Europese Commissie een belangrijk initiatief met de publikatie van het zogenaamde Groenboek over de ontwikkeling van de telecommunicatiesector in de toekomst. In dit document stelt de Commissie vast dat de traditionele organisatiestructuren van de PTT-administraties van de EG-lid-staten onvoldoende aangepast zijn om optimaal te kunnen functioneren binnen het raam van de snel evoluerende communicatiebehoeften van de moderne samenleving. Daarom opteert de Europese Commissie voor een doorgedreven liberalisering van de communicatiesector en legt zij daarvoor een aantal concrete beleidslijnen vast. Zo moet men vasthouden aan het principe dat de telecommunicatie-administraties het exclusieve recht behouden op het aanbieden en exploiteren van de netwerkinfrastructuur. Deze administraties dienen eveneens hun specifieke taak als universele dienst naar behoren te kunnen vervullen. Andere diensten daarentegen moeten vrij worden aangeboden.

Tenslotte is de Europese Commissie van mening dat er een strikte scheiding dient te komen tussen de exploitatie enerzijds en de regulering, normering en het verlenen van vergunningen anderzijds. Om deze doelstellingen te kunnen realiseren, is het uiteraard noodzakelijk, snel het vereiste wettelijk werk te verrichten. Uit het Kamerverslag weten wij dat een eerste stap in die richting reeds in november van vorig jaar werd gedaan. Kan de minister ons inlichten over de stand van zaken van dit dossier? Hoever is men gevorderd met de creatie van het wettelijk raamwerk?

Graag had ik ook iets vernomen over de reeds door uw voorganger aangekondigde tariefherstructurering. Deze operatie komt tegemoet aan de wens om de dienstverlening aan publiek en bedrijfsleven te optimaliseren in het snel evoluerend internationaal kader en zal een effect van ongeveer 1,6 miljard op de begroting van 1989 hebben.

Voorts zal 900 miljoen worden uitgetrokken voor de verdere daling van de internationale en meer in het bijzonder de intercontinentale tarieven. Deze politiek van dalende tarieven zal onze PTT-diensten een aanzienlijk commercieel voordeel opleveren. Toch had ik graag geweten wat de toekomst van deze politiek zal zijn, zowel op het vlak van de binnenlandse als van de internationale communicatie: welke wijzigingen in tarieven en/of tariefstructuren zullen nog worden aangebracht, waar kunnen nog dalingen worden verwacht op nationaal of inter-

nationaal vlak, welke modulering van de tarieven wordt nog overwogen?

Tot slot, mijnheer de minister, wens ik nog enkele beschouwingen te formuleren in verband met het bij de RTT werkzame personeel.

Het is overduidelijk dat de snelle technologische evolutie steeds meer gekwalificeerd personeel vereist.

Voor het jaar 1988 bleef het personeelsbestand, uitgedrukt in budgettaire eenheden, ongewijzigd op 26 158. Ten opzichte van 1982 betekent dit evenwel een daling van ongeveer 10 pct. Volgens sommigen zouden er bij de RTT, in de komende jaren, 10 000 tot 12 000 personeelsleden moeten afvloeien. Indien niet tijdig de passende maatregelen worden genomen om de RTT ook op commercieel vlak een agressieve politiek te laten voeren, zal er een ernstig probleem ontstaan. Daarom is het absoluut noodzakelijk ook op dit gebied de RTT een ruime autonomie toe te kennen. Het is onze overtuiging dat onze nationale telecommunicatie-infrastructuur alleen in dergelijke omstandigheden in staat zal zijn op een verantwoorde wijze de uitdagingen van 1992 te kennen, tijdig en op gepaste wijze te onderkennen, op te vangen en te beantwoorden.

In de wetenschap dat de, door minister Willockx gedurende de afgelopen maanden geleverde inspanningen, door u, mijnheer de minister, zullen worden voortgezet en waar nodig aangepast, versterkt en uitgebreid zullen worden, rest mij u alleen de verzekering te geven dat mijn fractie deze begroting voor 1988 unaniem zal aannemen. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Didden.

De heer Didden. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal een vijftal punten behandelen bij de bespreking van de begroting. Ten eerste zal ik, in aansluiting op de uiteenzetting van collega Cardoen, de standpunten van de Vlaamse christen-democraten inzake overheidsbedrijven in het algemeen weergeven. Het is toch belangrijk bij een debat over twee zulke grote overheidsbedrijven onze positie ter zake goed af te bakenen. Ten tweede wil ik de bepalingen over overheidsbedrijven uit het regeerakkoord nagaan en kijken waar wij thans staan. Ten derde zal ik het hebben over de uitvoering van het plan Post 90, waarover ook collega Op 't Eynde gesproken heeft. In een vierde en vijfde punt zal ik tenslotte enkele concrete vragen stellen.

De Vlaamse christen-democraten hechten, ten eerste, veel belang aan de dienstverlening van de overheidsbedrijven aan de bevolking. Wij zijn dus geen voorstander van een privatisering die enkel en alleen een maximale «ontstaatsing» tot doel heeft. Wij zijn, vervolgens, voorstander van een grotere beheersautonomie, van een rechtstreekse verantwoordelijkheid van de instelling zonder politieke inmenging in het dagelijks beheer. Wij willen dus afstappen van de rol van keizer-koster die de ministers thans nog al te vaak spelen. Ten derde moet het beheerscontract de sleutel vormen tot de beheersautonomie; het moet, met andere woorden, een beleid op termijn mogelijk maken. Dit is uitermate belangrijk indien wij de bepalingen uit het regeerakkoord willen realiseren en indien de overheidsbedrijven, ook al bekleden zij soms een monopoliepositie, enigszins concurrentieel willen functioneren. Ik denk hier aan het voorbeeld van de terminals van de heer Op 't Eynde. Ten vierde vinden wij dat een echte responsabiliteit een aangepaste kapitaalstructuur vergt, anders is een beheersautonomie niet mogelijk.

Het regeerakkoord bepaalt dat met het oog op de Europese éénheidsmarkt de overheidsbedrijven voor communicatie en vervoer zich moeten aanpassen en hun ontwikkelingspotentieel moeten verbeteren. Hiertoe moeten zij echter ten minste aan twee voorwaarden voldoen.

Ten eerste, moet het statuut van de overheidsbedrijven, en meer bepaald van de twee bedrijven waarover wij het vandaag hebben, in een grotere autonomie inzake beheer voorzien. Wij wachten dus op een telecomwet en een postwet, die de normering autonoom organiseren. Dit impliceert systematische meerjaren-overeenkomsten, waarin de taken van de dienstverlening, de rechten en de financiële verplichtingen aan de Staat alsmede

de investeringen van strategisch belang voor de industrie en de wetenschap uitgestippeld zijn. Elke dienst moet autonoom kunnen functioneren binnen het kader van deze beheersovereenkomst.

De tweede voorwaarde die in het regeerakkoord staat heeft betrekking op de uitbreiding van de financiële middelen. Er worden diverse alternatieve financieringsvormen opgesomd zoals *non-voting shares*, achtergestelde leningen, investeringscertificaten, kruiselingse financiering tussen overheidsbedrijven, deelname van het personeel of van de verbruikers in het kapitaal. Bij ontoereikendheid van deze alternatieve financieringsvormen kan men ook een beroep doen op privé-kapitaal, echter nooit op zulke wijze dat de Staat minder dan 50 pct. van de stemmen zou hebben. Bovendien zou geen enkele privé-partner meer dan 10 pct. van de stemmen kunnen bekomen. In hoeverre werd dit alles uitgevoerd?

Waarom zijn er zowel voor de PTT als voor de RTT supplementaire afdrachten aan de Rijksbegroting of vermindering van dotaties uit de Rijksbegroting gepland? Dat rijmt niet met de financiële middelen waarover deze bedrijven moeten beschikken. Ik neem aan dat dit een afwijking is van het regeerakkoord.

De heer Erdman, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Blijkbaar verkiest men dat de leden van de regering tevreden zijn, dan dat het regeerakkoord wordt uitgevoerd. Ik krijg de indruk, maar ik hoop dat ik verkeerd ben en dat de minister mij van deze dwaling zal weten te overtuigen, dat men de autonomie van de overheidsbedrijven reeds vooraf heeft opgegeven. Het rijk van de keizer-koster moet verder gaan.

Is de PTT zich wel voldoende bewust van de grote uitdaging van 1992?

Tenslotte is in het regeerakkoord voor de uitwerking van zowel de verhoogde kapitaalstructuur als het autonome beheer de oprichting van een commissie van experts opgenomen. Zij zal in elk bedrijf de opdrachten kritisch bestuderen met het oog op de bevordering van de coördinatie van de overheidsbedrijven op nationaal en internationaal niveau. Is deze commissie, die expliciet in het regeerakkoord is vermeld, reeds opgericht? Uit wie is ze samengesteld en welke zijn haar voorstellen?

Wij weten dat op 23 november 1988, — er werd reeds door een vorige spreker op gewezen, — de procedure tot de modernisering van overheidsbedrijven en de RTT werd besloten. Wij zijn daar echter helemaal de mist ingetreden.

Mijnheer de minister, hoever staat het zowel met de telecomwet als met de postwet, waarin het statuut van parastatale instellingen E of andersoortige parastatale instellingen dan wij op het ogenblik kennen, met grote beheersautonomie en eigen kapitaalstructuur, wordt opgenomen?

In verband met het plan Post 90 wil ik aan de uiteenzetting van de heer Cardoen volgende opmerkingen toevoegen. Het is nuttig om de doelstellingen van het plan in herinnering te brengen. Het beoogt onder meer de kwaliteitsverbetering van de postdiensten door het systeem dat brieven die vandaag worden gepost een dag later besteld zijn.

Het plan Post 90 voorziet ook in een aantal maatregelen ter verbetering van de infrastructuur door het aantal sorteercentra te reduceren, maar ook in het jongste koninklijk besluit blijft hierover onduidelijkheid bestaan.

Het is voorts de bedoeling het marktaandeel van de postdiensten te verhogen. Volgens de cijfers is dit tot en met 1987 in de goede richting verlopen. Jammer genoeg beschikken wij nog niet over de cijfers van 1988. In het jaar 1990 zou het marktaandeel 3,5 miljard poststukken moeten bedragen.

De produktiviteit moet worden verhoogd door een optimaal gebruik van het personeel. Het kwantum wordt echter niet alleen behouden maar zelfs provisioneel opgevoeld. Nochtans was in het plan Post 90 vooropgezet dat er slechts 39 500 personeelsleden zouden overblijven. Dit aantal is naar mijn

mening ruimschoots overschreden. Er was ook bepaald dat de staatssubsidie in verhouding zou staan tot de dienstverlening.

De concrete uitwerking van de doelstellingen van het plan Post 90 kunnen naar Nederland worden gerelateerd. Bij de oprichting van «een nieuwe post» stelde men in Nederland drie doelstellingen voorop. Een, de commerciële functie, hetgeen wij ook in de oorspronkelijke plannen van Team Consult terugvinden. Twee, een directe besturing, met andere woorden de grotere autonomie. In de huidige Belgische uitvoering is daar nauwelijks iets van te bemerken. Drie, verhoging van de doelmatigheid door allerlei besparingen van directe en indirecte kosten.

Het nevralgieke punt van de herstructurering van de posten, de oprichting van de «hoofdontvangerijen» is op het ogenblik blijkbaar niet meer prioritair. Het hele systeem was echter gestoeld op een soort nieuwe postcodering waardoor via sorterings- en bedelingscentra het geheel vrijwel volkomen automatisch zou verlopen.

Daarvan zien wij niets. Nochtans waren er ongeveer 20 miljard investeringen gepland, gespreid over vijf jaar. De helft daarvan zou besteed worden aan de UKA's. Wat komt daarvan terecht?

Een tweede punt uit de doelstelling is de produktiviteitsverhoging of een besparing van de directe kosten. In een omzendbrief wilde de minister nochtans de produktiviteitspremie afschaffen. Kan de minister ons hierover uitleg verstrekken?

Het derde punt uit het plan Post 90 betrof de kwaliteitsverbetering via een ruimere dienstverlening, ook aan de loketten, en de bevordering van de deeltijdse arbeid. Daar blijkt niet veel van terecht te komen.

Het vierde punt van het plan Post 90 betreft de verbetering van het personeelsstatuut. Er zou een soort commercieel statuut moeten komen.

Wij vinden van die verbetering geen spoor, niet in de bespreking van de begroting in de Kamer, noch in de documenten die wij her en der hebben kunnen bemachtigen. Het uitbouwen van de UKA's en het personeelsplan zijn belangrijke elementen in het beleid. Wij zouden hieromtrent graag concrete gegevens krijgen om het beleid te kunnen beoordelen. We hebben vandaag wel vernomen dat een aantal bijkomende postmannen werden aangesteld. Wij betreuren dat niet, maar in welk kader past deze aanstelling?

Mijnheer de Voorzitter, ik heb geprobeerd na te gaan wat er terecht is gekomen van de doelstellingen van het regeerakkoord en van het plan Post 90.

Nu wil ik in de marge nog twee kleine vragen stellen. Onlangs werden er 900 nieuwe postmannen aangesteld. In drie postgewesten werden er meer dan 100 aangesteld, terwijl het gewest Hasselt dat een zeer hoog aantal niet opgenomen compensaties telt — u kent mijn bezorgdheid voor mijn streek — slechts een beperkt aantal postmannen kreeg. Op welke criteria berust deze verdeling van nieuw postpersoneel?

Een laatste punt betreft de mutaties. Volgens sommigen zouden de mutaties niet op een objectieve beoordeling berusten en met favoritisme te maken hebben. Ik hoop dat u dat zult ontkennen, mijnheer de minister. Op welke criteria steunen deze mutaties en worden deze criteria streng toegepast?

Mijnheer de Voorzitter, ik heb het bij deze bespreking niet willen hebben over de Regie van Telegrafie en Telefonie, maar alle opmerkingen die ik heb gemaakt over de overheidsbedrijven, meer bepaald over de beheersautonomie en de kapitaalstructuur, gelden natuurlijk ook voor de Regie. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Colla.

De heer Colla, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, het verheugt mij, zelf kamerlid

zijnde, dat mijn eerste contact als nieuwe minister van PTT met het Parlement kan plaatshebben in de Senaat, de wijze kamer van het Parlement.

Mijn antwoord bestaat uit twee delen. Het eerste deel bevat een aantal algemene opmerkingen. Het tweede deel bevat reeds een antwoord op enkele concrete vragen die werden gesteld. Ik dank de sprekers voor hun belangstelling. Bij een aantal punten zal ik nog nieuwe elementen toevoegen ter actualisering van het verslag van de kamercommissie en de verklaringen die mijn voorganger, de heer Willockx, bij de bespreking in de Kamer heeft afgelegd.

Op enkele concrete vragen, onder meer de laatste twee vragen van de heer Didden, kan ik nu geen gedetailleerd antwoord verstrekken. Ik zal dat schriftelijk doen. Voorts houd ik mij ter beschikking van de bevoegde senaatscommissie en zullen wij wellicht spoedig een debat kunnen houden over de begroting 1989 die in de Senaat zal worden ingediend.

Mesdames, messieurs, en raison des circonstances et de l'ordre des travaux parlementaires, je suis parfaitement conscient du fait que notre premier contact n'a pas lieu dans les conditions les plus optimales. D'une part, nous devons aborder la discussion du budget 1988 alors que le premier mois de 1989 touche pratiquement à sa fin; d'autre part, j'hésite encore à me prononcer sur les problèmes afférents aux PTT.

Les honorables sénateurs qui mettent, à juste titre, l'accent sur le sérieux qui préside au traitement de tout dossier par le Sénat, comprendront certainement que je n'en suis actuellement qu'à une phase d'étude, phase qui, il est vrai, doit être intensive et aussi brève que possible.

Cela ne m'empêche pas d'estimer que vous avez immédiatement droit à des informations sur un certain nombre de principes de base qui, dans le cadre de l'accord gouvernemental, me serviront de point de départ pour concevoir et exécuter la politique future en matière de PTT.

Globalement, mes intentions s'inscrivent dans une politique de changement dans la continuité. Continuité car je peux adhérer aux lignes de force tracées par mon prédécesseur. Changement parce qu'aussi bien la poste que la RTT se situent dans un contexte socio-économique et international en mutation constante.

Concrètement, je donne la priorité à quatre principes de base.

Ten eerste horen de Post, Telegrafie en Telefonie en telecomunicatieactiviteiten door hun economische sleutelfunctie in onze samenleving, voor een essentieel deel thuis in de sfeer van de openbare diensten zodat meer bepaald het in stand houden, het moderniseren en ontwikkelen van de Regie van de Post en de Regie van Telegrafie en Telefonie een blijvende bekommerning vormt.

Ten tweede moet de dienstverlening worden aangezien als de leidraad van het beleid, zoals door een spreker werd aangehaald. De Post en de RTT staan op de eerste plaats ten dienste van de gemeenschap en de gebruiker.

Ten derde, de politiek van de openbare bedrijven, en in het bijzonder van de PTT, moet stoelen op een aantal rationele principes, namelijk: goed management, efficiënt beheer, moderne behandelingstechnieken, adequate commercialisering en rendabiliteit. Ik ben niet bang om die principes vooruit te schuiven.

Ten vierde, de drie genoemde elementen moeten kaderen in een optimaal sociaal klimaat, wat ook goed gekwalificeerd en gemotiveerd personeel veronderstelt.

L'ambition des responsables politiques des Postes et de la RTT doit viser à faire de ces deux entités des entreprises publiques qui, tant sur le plan économique que social, pourront souffrir la comparaison avec toute autre entreprise publique ou privée. Il est évident que cet objectif ne sera pas toujours facile à atteindre et qu'il exigera du temps.

Cette réflexion ne doit cependant pas servir d'alibi pour justifier une perte de temps. Cela implique, étant donné les problèmes qui se posent, que nous devons nous mettre au travail de façon mesurée, sans toutefois faire miroiter des espérances irréalisables à brève échéance.

Dans ce cadre, le Parlement et le gouvernement se trouvent confrontés directement à des défis fondamentaux: la réalisation de l'autonomie des entreprises publiques, le bon aiguillage de la nouvelle poste et, pour ce qui regarde la RTT, la mise en place d'une législation adaptée qui nous permettra de nous inscrire dans le cadre esquissé par la Communauté européenne et ce, encore avant la fin de la première moitié de 1989.

Opdat Parlement en regering deze uitdagingen, die zeer precies kunnen worden geformuleerd, te zamen met succes zouden kunnen aanpakken moeten twee communicatiekanalen maximaal worden benut.

In de eerste plaats moet een optimale dialoog mogelijk zijn met de mensen die verantwoordelijkheid dragen bij de RTT en de Post zelf.

Een tweede dialoog moet zich afspelen op het politieke niveau en vertoont twee aspecten. Enerzijds is een frequente, vruchtbare en concrete dialoog vereist tussen regering en Parlement, inzonderheid de bevoegde commissie. Dit mag normaal van elk regeringslid worden verwacht. Anderzijds — en deze vaststelling steunt op de ervaring die ik deze dagen heb opgedaan — moet ook een dialoog tot stand komen tussen de verantwoordelijken in de regering en de provinciale en lokale politieke autoriteiten. Ik neem mij voor enerzijds op systematische manier steden, gemeenten en provincies een dossier voor te leggen met betrekking tot de problemen bij RTT en Post opdat zij als een soort draaischijf kunnen dienen voor het doorspelen van lokale problemen aan het nationaal beleid terwijl anderzijds door een betere informatie de algemene politiek beter zal kunnen worden gevoerd op het lokaal vlak.

Ik wil nu concreet ingaan op een aantal belangrijke toespraken die wij hier vandaag hebben gehoord. Vooraf wil ik de Senaat echter nog enige informatie verstrekken.

Er is de jongste tijd op alle vlakken veel gesproken over het voeren van een verantwoord ecologisch beleid. Dit is goed.

Naar mijn mening moet dergelijk beleid afzonderlijk worden ontwikkeld. Bovendien moet het in de verschillende beleidsdoelmeinen worden geïntegreerd.

Daarom gaven wij de Regie van Posterijen en de Regie voor Telegrafie en Telefonie de opdracht, na te gaan hoe het globale wagenpark zo vlug mogelijk kan overschakelen op het gebruik van loodvrije benzine. Dit was een van onze eerste beslissingen.

Aan de hand van de vragen en de opmerkingen, licht ik de PTT even door.

Met betrekking tot de RTT hebben de belangrijkste opmerkingen te maken met de Europese context en met de modificaties die deze onderneming in dat verband moet ondergaan. Er zijn twee Europese richtlijnen ter zake: de richtlijn van juli 1986 die te maken heeft met wederzijdse erkenning van eindapparatuur en de richtlijn van 16 mei 1988 die handelt over de liberalisering van de eindapparatuur en waarvoor een kalender wordt opgesteld. Deze richtlijnen veronderstellen reeds een aanpassing van de Belgische wetgeving.

Ten eerste is de louter technische omzetting noodzakelijk van de Europese normering in de Belgische wetgeving, onder meer in verband met de wederzijdse erkenning van de normen voor eindapparatuur. Daardoor zijn wij verplicht om tot een onafhankelijk normerings- en controle-instituut te komen. Deze nieuwe wetgeving moet medio 1989 in werking treden. Indien dit niet zo is, kunnen de Europese normen afdwingbaar worden gemaakt door de rechtbanken.

Daarbij komt nog een tweede probleem. Wanneer deze wetgeving is vertaald in de Belgische wetgeving, ontstaat een situatie waarbij de RTT geconfronteerd wordt met een geliberaliseerde markt voor steeds meer produkten van eindapparatuur. Wil de onderneming zich tegen deze concurrentiële situatie verdedigen, dan is het noodzakelijk dat ze daarvoor de nodige middelen

krijgt; dit veronderstelt een grotere autonomie en een grotere soepelheid in de beheers- en beleidsmethode.

Ik geef er de voorkeur aan deze twee elementen samen in een nieuwe Belgische wet op te nemen. Het is voor de RTT belangrijk dat zij een structuur alsook financiële middelen krijgt waardoor zij op een soepele manier kan inspelen op deze situatie. In dit verband is vaak verwezen, onder andere door de heer Vandermarliere, naar de concurrentiepositie van de mobilfoon.

Van een marktaandeel van 100 pct. is de RTT teruggefallen op 5 à 6 pct. Dat is mee de reden waarom ik aandrang op een gelijktijdige behandeling van de twee delen, het omzetten van de Europese richtlijnen in een nationale wetgeving en het aanpassen van de RTT-structuren. Immers, sinds de liberalisering van het eindprodukt, de mobilfoon, heeft de RTT niet kunnen concurreren omdat ze niet was uitgerust om op een markt haar man te staan. Dat is de reden waarom de twee pijlers tegelijkertijd aan u moeten worden voorgelegd. De vraag werd gesteld of ik bereid ben deze kwestie te regelen via de normale parlementaire weg. Dit spreekt vanzelf, aangezien de regering een ontwerp van wet zal indienen dat aanleiding geeft tot een parlementair debat.

In het verlengde van deze Europese context wil ik de aandacht vestigen op twee problemen. Ten eerste, de discussie op het Europese vlak is nog niet beëindigd. Op de komende vergaderingen van de Europese ministerraad zal België ook een rol te spelen hebben. Ten tweede, het dossier dat daarmee nauw verbonden is en telkens opnieuw te berde komt, betreft de eventuele privatisering van een bedrijf als de RTT.

Wat de discussie op het Europese vlak betreft, heeft de Europese Commissie via haar Groenboek feitelijk haar kaarten reeds op tafel gelegd in verband met de hele situatie in de sector van de telecommunicatie voor de komende jaren.

Twee zaken zijn daarbij duidelijk en er werd reeds over beslist. Ten eerste, de klassieke telecomadministraties behouden de exclusieve rechten — een monopolie, ik ben niet bang om het woord te gebruiken — inzake het aanbieden en de exploitatie van wat men noemt de netwerkinfrastructuur. Anderzijds werd ook beslist alles wat te maken heeft met de eindapparatuur weg te halen van onder de monopolieomantel. Daarmee is echter de discussie niet ten einde. De Europese ministerraad zal nog beslissingen moeten nemen in verband met de basisdiensten. Vallen die ook, of niet meer, onder de exclusieve rechten van instellingen als de RTT? Deze diensten zijn de telefonie, de mobilfonie, semafoon, telex, het pakket geschakeld netwerk, ISDN en de dienst verhuurde geleidingen. Ik ben van oordeel dat deze diensten onder de exclusieve rechten van de RTT en de klassieke administraties van de verscheidene landen moeten blijven vallen. Ik geef u — en ik hoop u te overtuigen — drie goede redenen voor mijn standpunt.

Ten eerste, dit soort diensten zijn nauw verbonden met de infrastructuur van de RTT als zodanig. Het zijn als het ware transportdiensten.

Ten tweede, in elk land, en zeker in het onze, moet de garantie bestaan dat gelijk waar en onder gelijkaardige voorwaarden iedereen kan gebruik maken van deze diensten. De beste garantie daarvoor is een openbaar bedrijf als de RTT.

Ten derde, de leefbaarheid van de RTT moet op termijn worden gegarandeerd.

Voor welke uitdagingen wordt de RTT geplaatst? Om te beginnen is er de uitdaging van de voortdurende expansie én modernisering én onderhoud van de infrastructuur. Dit vergt grote en belangrijke investeringen. Om dit te kunnen doen, moeten er voldoende financiële middelen kunnen worden gegenereerd ten einde niet te vervallen in de oude situatie die nu stilaan is verholpen en waarbij veel te veel een beroep werd gedaan op geleend kapitaal. De exploitatie van de diensten moet een bedrijf als de RTT in staat stellen om in lengte van jaren deze fundamentele opdrachten in verband met het onderhoud en de modernisering van de infrastructuur aan te pakken.

Het tweede afgeleide probleem is de privatisering. Dat probleem duikt telkens op bij een bedrijf als de RTT.

Ik moet in alle eerlijkheid en zonder polemisch te worden, verklaren dat dit toch verwondering wekt. De klassieke houding is de overheidsbedrijven met de vinger te wijzen en te beweren dat zij niet goed werken, niet rendabel en verlieslatend zijn. Daaruit put men de motivering dat er maar één oplossing is, namelijk de privatisering.

Dit geldt ook, althans in de uiteenzetting van de heer Vandermarliere, voor de RTT. Dit verwondert mij omdat de RTT een bedrijf is dat performant is, dat economisch rendabel is en dat goede resultaten kan voorleggen.

De resultaten kan u in elke publikatie terugvinden. Het eigen vermogen vermeerderd, de schulden op lange termijn vermindert, maar vormen nog steeds gedeeltelijk een probleem. De omzetcijfers stijgen; de netto-financiële lasten verminderen. De bruto-winst vergroot: 1,8 miljard in 1985, 7 miljard in 1988. De prognose voor 1989 is 7,9 miljard.

Er is gesproken over het buitenland, maar ik durf de vergelijking inzake het exploitatieresultaat te maken. Ik weet wel dat de financiële lasten het resultaat vertroebelen.

Inzake het exploitatieresultaat is de RTT bijna even performant als zijn Franse homologe en presteert de RTT beter dan de Nederlandse. Dit argument valt dus weg.

De resultaten van mijn prognose worden geboekt in de context waarbij men voor 1989 rekening houdt met twee factoren: de monopoliewinst en de vennootschapsbelasting. Dit betekent voor de schatkist een opbrengst van ongeveer 5 miljard.

Ik wil niet stout worden, maar het volgende moet mij toch van het hart. Ik heb gisteravond een document geconsulteerd dat ik al lang in mijn bezit heb en dat is geschreven door de Vice-Eerste minister en minister van Begroting van de vorige legislatuur in verband met het privatiseringsdossier. Ik kan de tabellen tonen. Bij de pogingen om de RTT te privatiseren, werd een schema opgesteld. Men dacht eraan een eerste schijf van 25 pct. van de RTT, dus een vierde, te verkopen voor 5 miljard. De privé-bedrijven zullen de vennootschapsbelasting wel gedeeltelijk genereren, maar als men die weg opgaat, soupeert men de RTT in vier jaar op, wat mij een weinig rationele politiek lijkt te zijn, vooral met het oog op onze globale budgettaire bekommelingen.

Dat neemt niet weg dat ik mij uiteraard niet verzet tegen bepaalde samenwerkingsvormen tussen de RTT en derden, inbegrepen de privé-sector of andere overheidsbedrijven.

Het is mogelijk dat wij binnenkort een voorstel zullen voorleggen inzake de eindapparatuur, de commercialisering en de moderne technieken. Samenwerking en zelfs filialen zouden mogelijk zijn tussen de RTT, privé-bedrijven en andere openbare bedrijven, inbegrepen sommige OKT's.

Inzake de RTT zijn nog twee elementen aangehaald in het debat: het commercieel beheer van de RTT en de aanwerving door mijn voorganger van een commercieel consultant.

Wij moeten uitgaan van twee vaststellingen en feiten.

Ten eerste is de RTT kwalitatief en technisch sterk performant. Onze moderniseringsgraad is hoger en werd sneller bereikt dan in de meeste van de ons omringende landen. Objectief gezien scoort enkel Frankrijk op dat vlak beter dan wij. Ik benadruk — en ik ben niet de eerste, ook de heer Willockx heeft dat gedaan — dat deze sterkte ook een zwakte inhoudt. Voor alles wat te maken heeft met de commercialisering is de RTT niet goed uitgerust. Deze commercialisering is nochtans noodzakelijk, niet alleen voor produkten waarvoor de concurrentie zich doet gevoelen, maar zelfs voor produkten waarop de monopoliepositie blijft bestaan. In die context heeft de heer Willockx een commercieel consultant aangeworven, die de opdracht heeft een nauwkeurige analyse te maken van de huidige situatie, de situatie in het buitenland te bekijken en beleidsvoorstellen uit te werken. Daarvoor werd de heer Villerin uitgekozen. Op het ogenblik heeft hij een opdracht van zes maanden, maar deze kan tweemaal worden verlengd. Op het einde van de eerste periode van zes maanden zullen wij een eerste evaluatie maken.

Ik maak even een zijsprongetje naar enkele opmerkingen over het personeel, de verbetering van zijn statuut en de betere motivering en werkvoorwaarden. Ik durf zeer zeker zeggen dat wij soms met een moeilijke situatie worden geconfronteerd, omdat de omstandigheden in de verscheidene overheidsbedrijven vrij sterk verschillen. Ik weet dat het soms rationeel, logisch en sociaal moeilijk te verdedigen is om grote verschillen tussen personen die tewerkgesteld zijn in verschillende overheidsbedrijven te laten bestaan, maar men eist van de overheidsbedrijven wel dat zij presteren en dezelfde resultaten behalen als de privé-bedrijven waarmee zij moeten concurreren.

Om dit te bereiken moeten de overheidsbedrijven goede mensen hebben en hen ook werkvoorwaarden bieden waardoor zij gemotiveerd zijn en blijven en waardoor een bestendige braindrain kan worden tegengehouden. Het probleem rijst niet alleen bij de RTT, maar ook bij de spoorwegen en op andere plaatsen. Eenzelfde soort problematiek vinden wij ook terug bij de discussie over de beloningsvoorwaarden van degenen die in gemeentebesturen en in intercommunales werken. Men moet zulke voorwaarden creëren dat ook de overheidsbedrijven op een specifieke markt hun rol naar behoren kunnen vervullen.

De heer Vandermarliere heeft gevraagd of de « sociale rol » van de RTT wel noodzakelijk is. Ik zal hem zonder omwegen mijn mening geven.

De heer Vandermarliere. — Ik heb niet gezegd dat hij niet noodzakelijk is.

De heer Colla, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Door de wijze waarop u uw vraag hebt gesteld, meende ik te mogen begrijpen dat u er vraagt tekenen bij plaatste. Ik ben van mening dat alle bedrijven, privé-bedrijven en openbare bedrijven, een maatschappelijke functie hebben. Bovendien durven privé-bedrijven en openbare bedrijven al eens sociale, in de ruime zin van het woord, activiteiten organiseren, zoals het sponsoren van een tennisturnooi. Als dit zonder bezwaren kan, waarom zou de RTT dan geen sociaal tarief mogen hebben voor bejaarden tot een bepaald inkomen en gehandicapten eveneens tot een bepaald inkomen en een bepaald percentage van gehandicapt-zijn? In mijn ogen moeten en mogen overheidsbedrijven steeds een verlengstuk zijn van het sociaal georiënteerde overheidsbeleid.

In mijn ogen moet een bedrijf als de RTT ook instaan voor een stukje sociaal beleid. Dat kan bijvoorbeeld door de tarieven. Wat werd gedaan is positief. Voor een bedrijf als de RTT kunnen de minder inkomsten die daaruit voortvloeien voor 1988 op ongeveer 814 à 815 miljoen worden geschat.

Het forum telecommunicatiebehoefte dat door minister Willockx werd opgezet, en de *task force* die werkt, zijn bijzonder belangrijke instrumenten. In de loop van de maand maart verwachten wij de eindverslagen van de werkgroepen. De huidige situatie wordt ontleed en er wordt gepeild naar de toekomstige behoeften. Op basis van die gegevens kan dan een globaal en coherent beleid worden ontwikkeld.

Een aantal vragen handelen over de telecomwet, ook in Europese context. De tijd dringt.

De heer Didden heeft herinnerd aan wat er in het regeerakkoord staat over de overheidsbedrijven in de communicatie- en in de verkeerssector. Nu is er misschien een relatieve windstilte. Een werkgroep poogt, conform de regeringsverklaring, een aantal algemene regels te bepalen, voor de overheidsbedrijven die in de sectoren communicatie en verkeer werkzaam zijn. Het probleem is dat de situatie zeer verschillend is. Men kan de situatie van de PTT nauwelijks vergelijken met die van de RTT. Minister Willockx heeft altijd verdedigd dat er, naast de algemene reglementering, voor de RTT een afzonderlijke telecomwet moet komen.

Er zijn twee beperkingen, de tijdsdruk en de complexiteit van de problematiek. Wij proberen een wetgeving te ontwerpen die de tand des tijds een beetje kan doorstaan. Wat de RTT betreft, zal er gehandeld worden over de aanpassing van de Europese wetgeving, over het nieuwe statuut van de RTT en over het

personeelsstatuut. De discussie is echter niet zo eenvoudig, want er moeten een aantal fundamentele keuzen worden gemaakt.

Ik antwoord nu op enkele concrete vragen.

M. Grosjean a traité du recours intenté par notre pays contre la directive de la Commission au sujet de la libéralisation des terminaux. La Belgique n'a pas introduit elle-même le recours, mais s'est bornée à s'associer à d'autres pays de la Communauté, dont la France, l'Allemagne et l'Italie. Je précise, par ailleurs, que ce recours ne concerne pas le contenu de la directive, mais bien la procédure suivie par la Commission.

De heer Op 't Eynde heeft een vraag gesteld over de tarieven. Ik zal kort de situatie schetsen. Mijn voorganger, minister Willockx, heeft aan de Ministerraad een principiële beslissing voorgesteld die werd goedgekeurd. Hierdoor werd er voor het binnenlands telefoonverkeer een tariefherstructurering en -vermindering gerealiseerd ten belope van 1,6 miljard frank. Voor het internationale verkeer bedroeg de enveloppe 9 miljard. De voorstellen inzake binnenlands verkeer werden voorgelegd aan de prijzencommissie en hierover zal ik een van de volgende dagen het advies ontvangen. Ik zal dit advies evalueren en op basis hiervan de beslissing eventueel bijsturen. Wij werken ook aan een voorstel voor de vermindering van de internationale tarieven. Wij denken hier onder meer aan de introductie van een vrijetijdstarief tussen 20 uur en 8 uur.

Mijnheer de Voorzitter, ik antwoord nu op de opmerkingen over de Regie der Posterijen. Er komt inderdaad een aanpassingsblad bij de begroting van 1988, waardoor de staatsbijdrage met 1,15 miljard zal worden verminderd. Die vermindering heeft natuurlijk niets te maken met de autonomie van de Regie der Posterijen, maar wel met de nog altijd niet zo florissante algemene budgettaire situatie van de Staat. Deze vermindering bewijst echter ook dat er de vorige jaren iets veranderd is bij de Regie der Posterijen, want men slaagt erin die adering te boven te komen.

Er wordt 400 miljoen bespaard op de personeelskosten. Er werd vanmiddag gezegd dat men omzichtig moet omspringen met het inkrimpen van het personeel. Dat is juist. Ook ik ben van mening dat men met de drastische verlaging van het personeel die in het rapport van Team Consult werd voorgesteld, in feite op het voetvolk schoot. Ook de voorstellen met betrekking tot de produktiviteitspremie waren psychologisch gezien niet goed en trouwens ook niet realiseerbaar. Dergelijke voorstellen werden dan ook geschrapt. Wij proberen nu door een aantal rationalisaties in de grote centra en vooral in de sorteercentra de personeelsbezetting te verminderen zonder echter aan het postcorps zelf te raken. Dat is een manier waarop wij de vermindering van de staatsbijdrage trachten te compenseren. De vermindering van de staatsbijdrage zal echter ook worden opgevangen door een toename van de ontvangsten ten belope van 750 miljoen.

Een tweede punt waarover heel wat reacties zijn losgekomen, is het probleem van de veiligheid. Iedereen is het er allicht mee eens dat de veiligheid een prioriteit is. Het gaat immers om het geld van vele burgers. Het gaat ook over de fysieke en psychische veiligheid van het postpersoneel. Het gaat tenslotte ook over de geloofwaardigheid van het postbedrijf zelf.

Bij mijn aantreden op het departement werd ik geconfronteerd met een reeks maatregelen die door mijn voorgangers werden getroffen, die ik toejuich en die blijkbaar ook succes hebben gekend. De daling van het aantal overvallen met 30 pct. in 1988 ligt er niet om. Deze maatregelen hadden een betere beveiliging van het wagenpark voor de geldtransporten op het oog, een betere beveiliging van de loketten en een betere beveiliging van de postgebouwen, onder meer van de toegangen voor het publiek en voor de postmannen zelf.

Er werden ook betere afspraken gemaakt tussen de politie, de rijkswacht en het departement van Binnenlandse Zaken.

Wij werden dan ook opgeschrikt door de opflakking van de overvallen in de eerste weken van 1989. Tot nu toe werden er zeven overvallen gepleegd, de ene al erger dan de andere. De overval die in Grivegnée plaatsvond, kan men zelfs geen klein banditisme meer noemen. Men mag echter niet in paniek gera-

ken. Men moet niet als een soort van cowboy allerlei maatregelen improviseren, maar koel en beredeneerd blijven.

Wij hebben vier maatregelen getroffen. Om te beginnen hebben wij de commissie die bestaat uit leden van het departement van Binnenlandse Zaken, de rijkswacht, de politie en de Regie der Posterijen, opnieuw bijeengeroepen. Wij hebben immers vastgesteld dat de bestendige politionele bewaking waartoe eerder was beslist, verslapte. Juist op dat ogenblik zijn er een aantal nieuwe aanslagen gepleegd.

Er zal opnieuw bestendig politiebegeleiding zijn bij de geldtransporten.

Ten tweede, in het kader van het globale postplan worden de uitreikingskantoren gehergroepeerd om het postplan uit te voeren en eveneens omdat dit ook een veiligheidsaspect is. Naarmate men de risicopunten vermindert, verhoogt immers de globale veiligheid.

Ten derde, het contract tot aankoop van 16 kleine pant-servoertuigen werd ondertekend. Dat was mogelijk omdat dit project in de *pipeline* zat. Belangrijk is dat deze voertuigen het postgebouw kunnen binnenrijden, waardoor nog eens een aantal gevaarlijke punten worden vermeden. Zij zijn een noodzakelijke aanvulling van het huidige wagenpark en kunnen over enkele maanden operationeel zijn.

Ik heb de oprichting van een speciaal korps van 300 personen voor begeleiding van geld- en waardetransporten aangekondigd. Er zal geen bijkomend personeel worden aangeworven en van een grotere budgettaire last is er geen sprake. Het is ook niet de bedoeling die personen te bewapenen of, zoals sommigen hebben geschreven, te trainen in gevechtssporten om er 300 Rambo's van te maken. Het wordt ook geen speciaal soort van politiekorps, hoewel de wet op de Regie zulks mogelijk maakt. Het is een voorstel dat wordt overgezonden aan het sectorieel comité waarin ook het Budget en het Openbaar Ambt zitting hebben.

Momenteel gebeurt dat vervoer door postmensen die zelf deze dienst kiezen, zoals zij ook andere diensten kunnen kiezen. Bij afwezigheden moeten echter personen worden ingezet die het werk nooit hebben gedaan. Het is onze bedoeling 300 personen, op vrijwillige basis, binnen het bestaand postpersoneel te recrutereren, en hen een supplementaire opleiding te geven. Daarbij doen zich twee psychologische factoren gevoelen. Vooraf psychologisch begeleiden kan helpen om in gevaarlijke situaties beter gebruik te maken van het materiaal dat ter beschikking is en koelbloedig te blijven. Daardoor kan wellicht veel onheil worden voorkomen. Voorafgaande psychologische begeleiding helpt ook om de negatieve aspecten na een confrontatie met het banditisme te verwerken. Een overal meemaken in een postkantoor of in een transportwagen is geen lachding.

Een belangrijk element in het debat was de herstructurering en de reorganisatie van de post. De heer Vandermarliere heeft herinnerd aan de doelstellingen van het koninklijk besluit nummer 437 van 5 augustus 1986. Zijn conclusie dat er na 2,5 jaar eigenlijk nog niets is gebeurd heb ik ook gelezen in een vrije tribune van een niet onbekende krant. Ik voel mij niet speciaal geroepen om mijn voorgangers in de bloemetjes te zetten voor wat zij al of niet hebben gedaan. De conclusie van de heer Vandermarliere is echter sterk overtrokken.

De heren Dillen en Capoen handelden over de uitvoering van het postplan 90. Wij willen de goede zaken die erin zijn opgenomen uitvoeren en het globale concept niet op zijn kop zetten. Wij willen in overleg met Team Consult, dat met wijzigingen akkoord is gegaan, een aantal dingen bijsturen. Het zou nogal dom zijn de gebreken die worden vastgesteld niet te verhelpen.

Wij proberen een goed plan stap voor stap uit te voeren. Men moet hierbij beginnen met de uitreikingskantoren. Het proefproject van het hoofdpstkantoor te Dendermonde, waar de heer Cardoen naar heeft verwezen...

De heer Cardoen. — Ik heb naar Oudenaarde en naar La Louvière verwezen.

De heer Colla, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Het project van het hoofdkantoor van Dendermonde is enigszins foutgelopen omdat onder meer de basisstructuur nog niet geheel in orde was. De idee van de 66 hoofdkantoren blijft bestaan, maar de oprichting moet stapsgewijze gebeuren. Eerst moet de basisstructuur worden aangepast door adequate gebouwen, een goede infrastructuur en behandelingsmethode en getraind personeel.

Op de vraag of de kleine sorteercentra vervangen worden door vijf grote sorteercentra kan ik het volgende antwoorden. Ik heb daar in principe niets op tegen, maar ik zal de uiteindelijke beslissing afhankelijk maken van een evaluatie op het ogenblik dat al deze hoofdkantoren zijn geïnstalleerd. Ik zal nagaan of de sorteercentra op een efficiënte manier werken en op grond van die evaluatie zal ik beslissen of de vroegere voorstellen moeten worden bijgesteld.

Ondertussen blijven Antwerpen X en Charleroi X verder werken, maar Brussel X is terecht ontvet. De post bestemd voor het buitenland wordt onmiddellijk naar kantoren aan de grens gebracht. Massa-afgiften van poststukken worden apart gehouden. De luchtpost gaat vanaf 1 februari rechtstreeks naar de Nationale Luchthaven op Zaventem. Het zes verdiepingen tellende gebouw van Brussel X is compleet onaangepast. Er bestaan plannen om op de terreinen van de NMBS een geheel gelijkvloers gebouw centrum op te trekken.

De heer Vandermarliere heeft gezegd dat er bij de Post nog niet veel is gebeurd en hij heeft verwezen naar de produktiekosten. Ik moet dat weerleggen. 80 pct. van de exploitatiekosten zijn personeelskosten. We zijn van 46 000 personeelsleden naar 45 063 gegaan. Eind 1988 waren er dus bijna 1 000 minder. Zoals ik daarstraks al zei « Schiet niet op het voetvolk, maar wel op de waterhoofden ». Het zijn de sorteercentra en de grote centra die moeten worden gerationaliseerd! Trouwens, Team Consult dat op tien jaar tijd een bestand van 35 000 personeelsleden nastreefde, heeft zelf toegegeven dat dat cijfer irreëel is. De Post zal altijd veel voetvolk nodig hebben om het postverkeer op te vangen. De trafik was overigens eind 1988 ten opzichte van 1987 met meer dan 5 pct. gestegen.

Ik wil dan afronden met de personeelsproblematiek. Vandaag zijn er 900 postmannen begonnen. Wat zijn onze beleidslijnen?

Alle natuurlijke afvloeiingen kunnen onmogelijk worden vervangen. Om het postverkeer goed te kunnen laten verlopen heeft men grote soepelheid nodig, vandaar ook om budgettaire redenen sommige nieuwe bepalingen in de programmawet. De 900 postmannen van vandaag zijn een eerste stap. In de maand april zullen er via het Vast Wervingssecretariaat 300 bedienden van het niveau opsteller bijkomen. In een latere fase zullen wij nog twee contingenten van elk 300 statutaire postmannen aanwerven. Om de moeilijke periode van juli, augustus en september te overbruggen zullen wij, indien nodig, een beroep doen op tewerkgestelde werklozen. Mede door de natuurlijke afvloeiing en door de rationalisering van de grote centra, zal eind 1989 het budgettair effectief lager liggen dan dat van eind 1988, zonder daarbij de werking van de Post in het gedrang te brengen en rekening houdend met de uitvoering van het plan Post 90.

Een bijkomend voordeel van die aanwerving van 900 postmannen is dat zij hun opleiding nu kunnen beginnen, zodat ze daarmee klaar zijn op het ogenblik dat de moeilijke vakantieperiode aanbreekt. Ook voor deze aanwerving is reeds een kleine bijsturing nodig. Een aantal kandidaten zijn niet komen opdagen omdat ze reeds een andere job hadden.

Mijnheer de Voorzitter, in deze maiden-speech voor de Senaat — die sommigen wellicht al te lang hebben gevonden — heb ik ondanks de korte inrijperiode naast een aantal algemene, ook een aantal concrete ideeën willen toelichten over het beleid dat ik wil voeren. Het is evident dat deze ideeën zullen moeten worden bijgesteld naarmate ik de gelegenheid krijg de diverse dossiers in te studeren. Het is mijn bedoeling mijn beleid verder uit te stippelen in nauwe samenwerking met het Parlement, zowel in de openbare vergadering als in de commissie, als op het persoonlijke vlak. (Applaus.)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Cardoen.

De heer Cardoen. — Mijnheer de Voorzitter, ik bewonder de minister voor zijn beheersing, in een vrij korte tijdsspanne, van de PTT materie.

Ik heb kennis genomen van de verklaring van de minister dat hij respectvol het plan Post 90 zal uitvoeren. Inzake de aanpak verschillen wij enigszins van mening. Waar de minister beweert van onderuit, dus bij de UKB's, te moeten beginnen, gaan wij er in onze fractie van uit dat zulks moet gebeuren onder de controle en door de directie van de hoofdkantoren, de UKA's.

Wij nemen ons voor de evolutie op de voet te blijven volgen en bij de bespreking van de begroting van PTT voor het begrotingsjaar 1989 de herstructurering van het plan Post 90 opnieuw te evalueren.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 530-1, session 1988-1989, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 530-1, zitting 1988-1989, van de Senaat.)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés:

*Crédits pour les dépenses courantes (Titre I)
et pour les dépenses de capital (Titre II)*

Article 1^{er}. § 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses à charge du budget des Postes, Télégraphes et Téléphones et afférentes à l'année budgétaire 1988, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs):

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . . .	15 091,5	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . . .	1,0	—	55,0
Totaux (Titres I et II)	15 092,5	—	55,0

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas

dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I)
en voor de kapitaaluitgaven (Titel II)*

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven ten laste van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1988 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

	Gesplitste kredieten		
	Niet- gesplitste kredieten	Vast- leggings- kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven . . .	15 091,5	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven . . .	1,0	—	55,0
Totalen (Titels I en II)	15 092,5	—	55,0

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatieafdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 3 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les frais de fonctionnement du cabinet du secrétaire d'Etat aux PTT (Division 11 — article 12.19).

Les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldverordeningen in verband met de werkingskosten van het kabinet van de staatssecretaris voor PTT (Afdeling 11 — artikel 12.19).

De uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overschrijden.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Un compte spécial est ouvert, dans la comptabilité de la Régie des Postes, traduit budgétairement par le Fonds 66.03.C du Titre IV.

A ce compte sont imputées comme dépenses la liquidation et l'ordonnancement, pour le compte de l'Etat, des dépenses courantes résultant des obligations contractées, du chef de l'ancienne administration des Postes, pendant les années 1971 et antérieures.

Les recettes de ce compte spécial se composent :

a) Du solde au 31 décembre 1971 de l'article 600.2.A du Titre IV du budget ordinaire des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année 1971;

b) Des sommes résultant de la perception, pour le compte de l'Etat, de toutes les créances vis-à-vis de tiers existant du chef de l'ancienne administration des Postes se rapportant aux années budgétaires 1971 et antérieures.

Le solde des opérations de recettes et de dépenses effectuées par la Régie des Postes pour le compte de l'Etat pour les années budgétaires 1971 et antérieures fera l'objet d'un décompte annuel.

Art. 3. In de boekhouding van de Regie der Posterijen wordt een speciale rekening geopend, budgettair vertaald als Fonds 66.03.C van Titel IV.

Hierop worden als uitgaven aangerekend de vereffening en de ordonnancerings, voor rekening van de Staat, van de lopende uitgaven die voortvloeien uit de verplichtingen aangegaan uit hoofde van het vroeger bestuur der Posterijen, gedurende de begrotingsjaren 1971 en vorige.

De ontvangsten van deze speciale rekening bestaan uit:

a) Het saldo per 31 december 1971 van het artikel 600.2.A van Titel IV van de gewone begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie van het jaar 1971;

b) De sommen voortkomend uit de inning, voor rekening van de Staat, van alle uit hoofde van het vroeger bestuur der Posterijen bestaande schuldverordeningen ten overstaan van derden, welke betrekking hebben op de begrotingsjaren 1971 en vroeger.

Het saldo van de verrichtingen in ontvangsten en uitgaven door de Regie der Posterijen gedaan voor rekening van de Staat voor de begrotingsjaren 1971 en voorgaande, zal het voorwerp uitmaken van een jaarlijkse afrekening.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. § 1^{er}. Par dérogation à l'article 14, § 3, de la loi du 6 juillet 1971, portant création de la Régie des Postes et à l'article 2 de l'arrêté royal du 7 avril 1954, pris en exécution de la loi du 16 mars 1954, relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, les montants perçus par la Régie des Postes pour l'année 1980, aux titres d'acomptes à valoir sur la rémunération et la dotation de l'Etat prévues respectivement aux articles 12 et 14, § 3, de la loi du 6 juillet 1971, susvisée, à charge des articles 32.01 et 02.02 du budget des Postes, Télégraphes et Téléphones (Titre I — Section 31), sous les imputations ci-après (en francs):

Art. 32.01	8 190 400 000
Art. 02.02	7 164 900 000
Total	15 355 300 000

apurent par confusion, sauf un solde de 198 067 619 francs à prendre en compte par virement d'écritures dans les recettes propres du budget de la Régie des Postes pour l'année 1988, les dettes et créances réciproques nées entre cette dernière et l'Etat pendant l'année 1980, telles qu'elles ressortent du rapprochement de ces acomptes avec les montants des droits constatés inscrits aux articles 14 et 15 des recettes dans le compte d'exécution du budget de la Régie des Postes, à savoir (en francs):

Art. 14	8 538 904 761
Art. 15	6 618 327 620
Total	15 157 232 381

§ 2. Par dérogation à l'article 2 de la loi du 16 janvier 1980 ajustant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1979, la Régie des Postes est autorisée à prendre en compte par virement d'écritures dans les recettes propres de son budget pour l'année 1988, la partie du solde de 683 682 547 francs non restituée à l'Etat par la Régie des Postes, à savoir 33 682 547 francs.

§ 3. La dette de l'Etat envers la Régie des Postes, actée à l'actif du bilan au 31 décembre 1986 en tant que créance à recouvrer pour un montant de 984 610 435 francs représentant le cumul de dépenses ordinaires liquidées par la Régie des Postes et afférentes aux obligations nées au cours des années budgétaires 1971 et antérieures du chef de l'ancienne administration des Postes — soit, la valorisation du reliquat des congés et repos dus au personnel (965 456 286 francs) ainsi que de charges diverses en matière de personnel (19 154 149 francs), telle qu'elle figure à la situation active et passive de la Régie des Postes envers le Trésor au 31 décembre 1971, arrêtée le 17 août 1979 par la Commission instituée conformément aux dispositions de l'article 6, § 3, alinéas 1 et 2, de la loi du 6 juillet 1971 portant création de la Régie des Postes, pour arrêter cette situation — est libérée à concurrence d'un montant de 231 750 166 francs représentant les apports en recettes propres prévus aux § 1^{er} et 2 ci-dessus.

Le reliquat de cette dette restant dû par l'Etat — à savoir 752 860 269 francs — est porté au débit du compte courant spécial « Régie-Etat » (article 66.03.C du Titre IV) à concurrence de 400 901 197 francs.

La Régie des Postes renonce à récupérer à charge de l'Etat le solde de sa créance au 31 décembre 1987 (351 959 072 francs).

Art. 4. § 1. In afwijking van het artikel 14, § 3, van de wet van 6 juli 1971, houdende oprichting van de Regie der Posterijen en van het artikel 2 van het koninklijk besluit van 7 april 1954 genomen in uitvoering van de wet van 16 maart 1954, betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, worden de bedragen ontvangen door de Regie der Posterijen voor het jaar 1980 als voorschotten op de vergoeding en de dotatie van de Staat respectievelijk bedoeld in de artikelen 12 en 14, § 3, van bovengenoemde wet van 6 juli 1971, lastens de artikelen 32.01 en 02.02 van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie (Titel I — Sectie 31) en volgens de hierna volgende aanrekeningen (in franken):

Art. 32.01	8 190 400 000
Art. 02.02	7 164 900 000
Totaal	15 355 300 000

bij versmelting aangewend tot het aanzuiveren, behalve een saldo van 198 067 619 frank in rekening te brengen door overdracht van geschriften in de eigen ontvangsten van de begroting van de Regie der Posterijen voor het jaar 1988, van de wederzijdse schulden en vorderingen ontstaan tussen deze laatste en de Staat tijdens het jaar 1980, zoals zij voortvloeien uit de vergelijking van deze voorschotten met de bedragen van de vastgestelde rechten geboekt onder de artikelen 14 en 15 van de ontvangsten in de uitvoeringsrekeningen van de begroting van de Regie der Posterijen, te weten (in franken):

Art. 14	8 538 904 761
Art. 15	6 618 327 620
Totaal	15 157 232 381

§ 2. In afwijking van artikel 2 van de wet van 16 januari 1980 houdende aanpassing van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie van het begrotingsjaar 1979, wordt de Regie der Posterijen gemachtigd in rekening te brengen door overdracht van geschriften in de eigen ontvangsten van haar begroting voor het jaar 1988, het gedeelte van het saldo van 683 682 547 frank dat door de Regie niet aan de Staat werd teruggegeven, te weten 33 682 547 frank.

§ 3. De schuld van de Staat ten opzichte van de Regie der Posterijen, geboekt op het actief van de balans van 31 december 1986 als vordering ten bedrage van 984 610 435 frank die de cumul vertegenwoordigt van de gewone uitgaven vereffend door

de Regie der Posterijen uit hoofde van verplichtingen ontstaan tijdens de begrotingsjaren 1971 en voorgaande met betrekking tot het vroeger bestuur der Posterijen — zijnde, de valorisatie van het relikaat van verloven en rust verschuldigd aan het personeel (965 456 286 frank) evenals diverse personeelslasten (19 154 149 frank) zoals zij voorkomt op de situatie actief en passief van de Regie der Posterijen tegenover de Schatkist op 31 december 1971, afgesloten op 17 augustus 1979 door de Commissie opgericht overeenkomstig de bepalingen van het artikel 6, § 3, alinea 1 en 2, van de wet van 6 juli 1971 houdende oprichting van de Regie der Posterijen, teneinde die toestand vast te leggen — wordt vrijgegeven ten bedrage van 231 750 166 frank zijnde de inbrengen in eigen ontvangsten voorzien in de § 1 en 2 hiervoor.

Het relikaat van deze schuld, dat verschuldigd blijft door de Staat — te weten 752 860 269 frank — wordt geboekt op het debet van de speciale rekening-courant « Regie-Staat » (artikel 66.03.C van Titel IV) ten belope van 400 901 197 frank.

De Regie der Posterijen verzaakt aan het invorderen, ten laste van de Staat, van het saldo van haar schuldvordering op 31 december 1987 (351 959 072 frank).

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (Titre IV)

Art. 5. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au Titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 18 410 800 000 francs pour les recettes et à 18 811 700 000 francs pour les dépenses.

Afzonderlijke sectie (Titel IV)

Art. 5. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet worden geraamd op 18 410 800 000 frank voor de ontvangsten en op 18 811 700 000 frank voor de uitgaven.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au Titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article.

Les fonds et comptes sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui ont opéré les recettes sont désignés par l'indice C.

Art. 6. De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel.

De fondsen en rekeningen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (Titre VII)

Art. 7. Est approuvé le budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones de l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 161 590 501 000 francs et pour les dépenses à 161 503 352 000 francs, non compris les opérations sur fonds de tiers.

Il comporte à l'article 12 « Travaux d'établissement à charge de la RTT, confiés à des tiers » des crédits d'engagements pour un montant de 16 930 000 000 de francs.

Les recettes sur fonds de tiers sont évaluées à 20 790 000 000 de francs et les dépenses sur fonds de tiers à 20 640 000 000 de francs.

Les dotations au profit des fonds sont prévues comme suit :

1^o Pour le fonds de renouvellement et d'amortissement : 25 458 481 000 francs ;

2^o Pour le fonds d'assurance : 300 000 000 de francs ;

La Régie des Télégraphes et des Téléphones est autorisée à utiliser les disponibilités du fonds de renouvellement et d'amortissement ainsi que du fonds d'assurance pour les travaux de premier établissement et pour les remboursements d'emprunts.

Instellingen van openbaar nut (Titel VII)

Art. 7. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1988 van de Regie van Telegrafie en Telefonie.

Deze begroting beloopt 161 590 501 000 frank voor de ontvangsten en 161 503 352 000 frank voor de uitgaven, de verrichtingen op fondsen van derden niet inbegrepen.

Zij bevat voor het artikel 12 « Werken van oprichting ten laste van de RTT, aan derden toevertrouwd », vastleggingskredieten voor een bedrag van 16 930 000 000 frank.

De ontvangsten op fondsen van derden worden geraamd op 20 790 000 000 frank en de uitgaven op fondsen van derden op 20 640 000 000 frank.

De dotaties ten bate van de fondsen worden voorzien als volgt :

1^o Voor het vernieuwings- en afschrijvingsfonds : 25 458 481 000 frank ;

2^o Voor het verzekeringsfonds : 300 000 000 frank.

De Regie van Telegrafie en Telefonie wordt ertoe gemachtigd de beschikbare gelden van het vernieuwings- en afschrijvingsfonds alsmede van het verzekeringsfonds aan te wenden voor de werken van oprichting en voor de terugbetaling van leningen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. Est approuvé le budget de la Régie des Postes de l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 47 182 637 000 francs et pour les dépenses à 49 494 695 000 francs, non compris les opérations sur fonds de tiers.

Il comporte à l'article 12 « Dépenses » des crédits d'engagement pour un montant de 4 350 000 000 de francs.

Les opérations sur fonds de tiers sont évaluées à 18 823 177 000 000 de francs pour les recettes et à 18 821 290 000 000 de francs pour les dépenses.

Le prélèvement au profit du fonds d'assurance est fixé à 390 500 000 francs.

Art. 8. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1988 van de Regie der Posterijen.

Deze begroting beloopt 47 182 637 000 frank voor de ontvangsten en 49 494 695 000 frank voor de uitgaven, de verrichtingen op fondsen van derden niet inbegrepen.

Zij bevat op het artikel 12 « Uitgaven » vastleggingskredieten voor een bedrag van 4 350 000 000 frank.

De verrichtingen op fondsen van derden worden geraamd op 18 823 177 000 000 frank voor de ontvangsten en op 18 821 290 000 000 frank voor de uitgaven.

De afneming ten bate van het verzekeringsfonds wordt vastgesteld op 390 500 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1988

Discussion générale et vote des articles

INTERPELLATION JOINTE DE M. APPELTANS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES REFORMES INSTITUTIONNELLES SUR « LE DOSSIER ATHUS-MEUSE »

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER APPELTANS TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN OVER « HET DOSSIER-ATHUS-MEUSE »

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1988, auquel est jointe l'interpellation de M. Appeltans.

Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988, waaraan de interpellatie van de heer Appeltans is toegevoegd.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

Het woord is aan de heer Vandermarliere.

De heer Vandermarliere. — Mijnheer de Voorzitter, de huidige begroting heeft betrekking op een jaar dat reeds voorbij is. Bovendien zijn wij reeds een maand gevorderd in een jaar waar de activiteit van het departement van Verkeerswezen belangrijke gevolgen van de gewestvorming zal ondervinden. Om deze twee redenen zal ik niet meer herhalen wat in de grondige bespreking in de Kamer van volksvertegenwoordigers werd gezegd, maar mij beperken tot het toekomstig beleid van vervoer en verkeer.

Mijn belangstelling gaat uit naar het fileprobleem op onze wegen, de overdreven snelheid op onze autowegen en de daarmee gepaard gaande onveiligheid en naar de problemen inzake het taalkader voor het bestuur van het vervoer, het bestuur van de luchtvaart en de diensten van de secretaris-generaal van het ministerie van Verkeerswezen. Deze punten kwamen meermaals ter sprake in de Kamercommissie en werden door de minister opgenomen in zijn nota houdende de beleidslijnen voor de toekomstige vervoer- en verkeerspolitiek. De minister herhaalt expliciet dat het de taak is van het departement van Verkeerswezen te zorgen voor een vlot, veilig, betaalbaar en leefbaar verkeer.

Op basis van een recent rapport van de *Round Table of European Industrialists* met als titel *Keeping Europe Mobile* pleit men nu terecht voor een globale en multidisciplinaire aanpak van de toenemende mobiliteitsbehoeften. Dit moet gebeuren over de grenzen heen van de klassieke scheiding tussen de industrie en de technologie, de infrastructuur, de exploitatie van verkeersmiddelen, de reglementering van het verkeer en het vervoer tot en met de stedenbouwkundige implicaties van het verkeersgebeuren.

In dat algemeen kader situeer ik het enorme probleem van de filevorming op onze wegen.

Graag wil ik dat doen aan de hand van de basisgegevens en conclusies van het colloquium over filevorming dat onlangs werd gehouden op een Benelux-interuniversitaire bijeenkomst van vervoerseconomen.

In de eerste plaats is er het probleem van de afnemende weginvesteringen. Dit geldt niet alleen voor België, maar is kenschetsend voor heel Europa. In de periode van 1975 tot 1984 daalde het investeringsvolume met ongeveer 32 pct. in constante waarde terwijl het wegverkeer in dezelfde periode met ongeveer 29 pct. toenam. De zware evenwichtsverstoring die hieruit volgt, veroorzaakt een toename van de noodzakelijke onderhoudswerken aan de wegennetten. Door voldoende onderhoud zou men ook de nieuwe investeringen kunnen beperken.

In België hangt de wegenbouw bijna uitsluitend af van overheidsbestellingen. Vanaf 1983 zijn de investeringen inzake wegenbouw afgenomen, in sommige jaren zelfs met bijna een derde. In 1983 werd nog om en bij de 19 miljard geïnvesteerd. In 1986 kenden wij een dieptepunt en liepen de investeringen terug tot 12,5 miljard. Hoewel het nog te vroeg is om een oordeel te vellen over de invloed van de overdracht van de wegeninfrastructuur naar de Gewesten, zoals bepaald door de wet van 8 augustus 1988, mag men nu al zeggen dat elke verwijzing naar de huidige nationale toestanden zoek zal zijn.

Wanneer wij spreken over investeringen vergeten wij vaak al te vlug het macro-economisch gegeven waarover het meestal gaat, namelijk de wagen zelf. De jaarlijkse autoproduktie in België vertegenwoordigt een waarde van meer dan 300 miljard. Bovendien hangen ongeveer 800 000 arbeiders rechtstreeks of onrechtstreeks af van de auto.

De fiscale ontvangsten die de auto oplevert bedroeg in 1986 meer dan 200 miljard. Dit is ruim 15 pct. van de totale belastingontvangsten van de centrale overheid. Dit is een gegeven dat wij zeker niet uit het oog mogen verliezen wanneer sommige maatregelen worden voorgesteld die tot doel hebben rechtstreeks of onrechtstreeks het autobezit en/of het autogebruik bestraffend af te remmen.

Sommige vervoerseconomen gaan op dit punt zelfs zover te beweren dat op basis alleen van de ontvangsten en uitgaven die rechtstreeks aan de sector van het wegvervoer kunnen worden toegeschreven, iedere 100 frank van de overheid 150 frank belastinginkomen oplevert aan deze sector, de wegenactiviteiten. Als men deze analyse die in 1986 werd uitgevoerd, zou uitbreiden tot de indirecte ontvangsten en kosten, dan zou deze sector in totaal ongeveer 90 pct. dekken van de uitgaven die hij veroorzaakt. Deze analyse houdt evenwel helemaal geen rekening met de onbetwistbare economische en maatschappelijke voordelen van het weggebruik en evenmin met de hogere belastingaanslag van de eigendommen die door de wegen worden aangedaan. Hier kunnen aanzienlijk meerwaarden ontstaan. De gevolgen voor het milieu zijn echter niet in cijfertaal om te zetten, want er bestaat geen enkele betrouwbare methode om een dergelijke beoordeling te maken. Preventieve acties ten opzichte van het milieu kunnen wel een belangrijke uitgangspost vormen.

De vraag naar mobiliteit dwingt ons tot een uitvoerige analyse. In deze context moet men niet alleen spreken van de behoefte aan mobiliteit maar tevens van het beheer van de mobiliteit. De mobiliteitsbehoefte wordt bepaald door drie factoren: de ondernemingen, de gezinnen en de overheid. De ondernemingen hebben tot doel te streven naar rendabiliteit en een economisch optimum. Deze doelstelling is bepalend voor de keuze van hun vestigingsplaats, die ook afhankelijk is van sociale en omgevingsfactoren. Hun ruimtelijke mobiliteit is dan ook zeer beperkt.

De gezinnen zoeken een optimale verhouding tussen hun inkomsten, hun uitgaven en hun welzijn. Bepalende factoren daarbij zijn onder meer de gezinssamenstelling, de inkomens-

verwerving, vorming en kinderopvang, en de mogelijkheden tot vrijetijdsbesteding. Voor vele gezinnen is het tijd-ruimtedrag met betrekking tot de vrijheidsgraad aan sterke beperkingen onderhevig. Tenslotte treedt de overheid, in een « sociaal gecorrigeerde » markteconomie als de onze, reglementerend en beleidsmatig op met het oog op het verhogen van de maatschappelijke welvaart en het welzijn. Een infrastructuurbeleid is in dit opzicht essentieel.

Met betrekking tot een nog steeds toenemende mobiliteitsbehoefte, sterke beperkingen van ruimtelijke vrijheidsgraden en de reële moeilijkheden om spoedig tot een gedragsverandering te komen, is de overheid er nog niet in geslaagd een efficiënt structuurbeleid te voeren. De mobiliteitstoename is een teken van een groeiende economische en sociale activiteit alsook een middel om tot een groter welzijn te komen dat afhankelijk is van ieders keuze. Een verplichte mobiliteitswijziging is dus een onaanvaardbare aanslag op de consumptiepatronen die onze groei en ons welzijn bepalen.

Tekenend hiervoor is bijvoorbeeld het fileprobleem. Dit is geen probleem van een overmatig of een te veelvuldig gebruik van de auto als vervoermiddel, zoals dit wel eens vertekend wordt voorgesteld, doch veeleer een maatschappelijk probleem. De oorzaken moeten dieper worden gezocht.

Ten eerste kunnen we de enorme groei van de tewerkstelling aanstippen, die we de jongste jaren in België hebben gekend, vooral in de dienstverlenende sector. Hierdoor is de pendel naar de steden aanzienlijk toegenomen.

Ten tweede is er de forse verandering van onze verplaatsingsgewoonten. Er is niet langer een grote verwevenheid tussen de woonplaats en de plaats van het werk of de plaats van vertrek naar het werk.

Ten derde moet ik de steeds strenger wordende stedenbouwkundige voorschriften aanstippen als een aanmoediging van het gebruik van de auto als individueel vervoermiddel.

Ten vierde, en hopelijk verandert dit in de toekomst, is er nog altijd het onaantrekkelijk karakter van het openbaar vervoer.

Tenslotte, en ten vijfde, vindt het fileprobleem zijn oorsprong in de specifieke organisatie van ons arbeids- en produktieproces. We kunnen hierbij aanstippen, de aanleg van industrieterreinen rondom grote en middelgrote steden, de structuur van onze Belgische industrie, waarbij het goederenverkeer voor 70 pct. en het personenverkeer voor 90 pct. over de weg gebeurt en ten laatste het verschijnsel van de zogenaamde piekuren.

Ik weet wel, het verkeersbeleid behelst meer dan het alleen maar een oplossing vinden voor het fileprobleem. Maar deze problematiek is de afgelopen jaren zo cruciaal geworden in het verkeers- en vervoerbeleid van ons land, dat hier een prioritaire aanpak wel noodzakelijk is.

Ook de minister heeft ter zake enige suggesties in petto. Als ik hem goed heb begrepen denkt hij onder meer aan: een verhoging van de accijnzen en andere belastingen op de brandstof, eigenlijk nog bovenop de belastingverhoging die reeds van 1 januari wordt toegepast; een eventuele verhoging van de rijbelasting; een invoering van een nieuwe belasting op het zogenaamd « alleen rijden »; een eventueel verbod op het gebruik van de personenauto met minder dan twee personen op sommige uren van de dag, dit op de grote verbinding- en autowegen tussen de grote stedelijke agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik en Gent.

Zoals u bekend is hebben wij in de liberale gelederen een aantal alternatieven uitgewerkt, die niet zozeer een oplossing voorstaan in de zin van dwangmaatregelen om het privé-vervoer af te remmen, maar veeleer moeten worden gezien in een reeks van praktische, concrete ingrepen die stoelen op een indringende analyse van het fileprobleem.

Ik wens hier zeker niet in herhaling te vervallen door *in extenso* de alternatieve PVV-voorstellen te herhalen, maar ik

wijs toch op de volgende noodwendigheden: ten eerste denken wij dat er dringend een verbetering moet worden gebracht aan de wegeninfrastructuur door selectief uitgevoerde investeringen. Wij menen dat hier absolute voorrang moet worden gegeven aan de infrastructuur voor het doorgaand verkeer op de ring om Antwerpen en om Brussel. Een begrotingskrediet van 1,5 miljard is hiervoor een absolute prioriteit.

Ten tweede moet het gemeenschappelijk privé-vervoer sterker worden aangemoedigd door bijvoorbeeld het aanleggen van parkeerplaatsen met *carpooling* en het koppelen van bijvoorbeeld privé-pendelbussen aan nieuwe eindstations van tram en metro om deze parkings met het stadscentrum te verbinden. Andere vormen van gemeenschappelijk privé-vervoer, zoals bijvoorbeeld taxistop, dienen bovendien fiscaal aangemoedigd te worden.

Ten derde moet een niet-aflatende modernisering worden tot stand gebracht van het gemeenschappelijk openbaar vervoer. Het is bekend dat de jongste jaren niet zonder succes een aantal maatregelen werden genomen om het verlies aan reizigers tegen te gaan. Zo werd de idee gelanceerd van de klokvaste treinen. Overbodige stopplaatsen werden afgeschaft en parkings rond de grote spoorwegstations werden drastisch uitgebreid. Daarenboven werden de prijzen van het openbaar vervoer sinds 1985 bevroren. Het is jammer dat aan dit beleid een einde werd gemaakt door de tarieven opnieuw te verhogen in plaats van de rationalisering en afslanking van de overtoollige diensten in het landelijk en stedelijk openbaar vervoer voort te zetten. Daarenboven houdt de modernisering van het gemeenschappelijk vervoer volgens ons ook in dat België zich inschakelt in het Europese TGV-net.

Ten vierde denken wij dat meer dan ooit moet worden onderzocht in welke mate school- en werksmilieu kunnen worden versoepeld om concentratie en overbelasting van het verkeer op bepaalde piekuren te voorkomen.

Tenslotte dachten wij dat het niet zo'n gek idee zou zijn de mogelijkheid te bestuderen een « transportcheque » in te voeren om de files te verminderen. Met dergelijke cheques, die door de bedrijven worden uitgereikt zoals bijvoorbeeld de maaltijdcheque, zouden de werknemers gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Tenslotte mag men zeggen, en daarover zijn we het misschien allen eens, dat zowel het filevraagstuk als het verkeersbeleid een gecoördineerde aanpak vergen van verschillende departementen. Of dit gemakkelijk zal zijn in deze jonge federale Staat is vooralsnog de vraag.

Een tweede punt dat ik even wil aankaarten, heeft betrekking op een volkomen ander terrein. Het gaat over de taalkaders bij het departement van Verkeerswezen. Via de pers hebben wij onlangs kennis genomen van het feit dat het Verbond van het Vlaams overheidspersoneel protesteerde tegen de nieuwe verdeelsleutel voor de taalkaders van de diensten van de secretaris-generaal, voor het bestuur van het vervoer en voor het bestuur van de luchtvaart van het ministerie van Verkeerswezen.

Ingevolge een gedeeltelijke verbreking door de Raad van State van de geldende taalkaders werden bij koninklijk besluit van 30 november 1988 nieuwe taalkaders vastgesteld voor de vermelde diensten. Volgens het Verbond van het Vlaams overheidspersoneel komt deze nieuwe vaststelling erop neer dat aan het Nederlandse taalkader 2 pct. meer betrekkingen worden toegewezen in de diensten van de secretaris-generaal en het bestuur van het vervoer, en 1 pct. in het bestuur van de luchtvaart, althans voor de betrekkingen, lager dan de graad van directeur of rang 13.

Deze nieuwe verdeelsleutel zou geenszins overeenstemmen met het wezenlijk belang van het Nederlandse taalgebied voor deze diensten, vooral voor het bestuur van de luchtvaart. De taken van deze dienst vloeien volgens het Verbond van het Vlaams overheidspersoneel immers in ruime mate voort uit de luchtvaartverrichtingen op de luchthaven van Zaventem, dat in het homogene Nederlandstalig taalgebied is gelegen.

Dit zou volgens het VVO met zich brengen dat de dossiers die hierop betrekking hebben in het Nederlands moeten worden

behandeld, wat niet het geval zou zijn. Zo zou Sabena al haar vliegtuigen in het Frans geregistreerd hebben, en dat wordt door het bestuur van de luchtvaart als Franstalig werkvolume beschouwd.

Tenslotte stelt het Verbond van het Vlaams overheidspersoneel dat in het nieuwe taalbesluit de betrekkingen van directeur en hogere rangen paritair toegewezen worden aan ambtenaren van de Nederlandse en van de Franse taalrol, hoewel dit precies een van de redenen was waarom de Raad van State in zijn eerder geciteerd arrest de taalkaders verbrak. Desbetreffend vernam ik graag van de minister in hoeverre de aanklacht van het Verbond van het Vlaams overheidspersoneel met de werkelijkheid overeenstemt, waarom in voorkomend geval geen rekening wordt gehouden met de uitspraak van de Raad van State en welke maatregelen de minister eventueel in overweging neemt om voor deze mankende toestand voor passende oplossingen te zorgen.

Ik rond mijn uiteenzetting af met een opmerking inzake de verkeersveiligheid. Blijkens statistische gegevens van de rijks-wacht wordt er op onze wegen, inzonderheid op onze autowegen en de tweemaal-twee-vakswegen steeds maar sneller gereden en vallen er steeds maar meer verkeersdoden te betreuren. Tijdens de eerste 9 maanden van vorig jaar steeg het aantal doden op dit type wegen met een bijna niet te geloven percentage van 55 pct. In dezelfde periode nam het aantal chauffeurs dat een loopje nam met de 120-km-per-uur-grens met 15 pct. toe.

Dit betekent met andere woorden dat er de eerste 9 maanden van 1988 64 mensen meer op de autowegen stierven. Daar bovenop raakten nog eens 83 mensen zwaar en 551 licht gewond. Samen maakt dat ongeveer 700 slachtoffers. De conclusie van dit alles kan zijn dat sinds de rijkswachtraders vrijwel nog enkel de overtredingen van meer dan 130 km per uur registreren — vaak op verzoek, zo luidt het, van de parketten, die de PV-vloed niet meer aankonden — de Belgische autobestuurder op de autowegen dus steeds maar sneller is gaan rijden, met de gekende gevolgen van dien.

Deductief redenerend kan men dus concluderen dat een milde aanpak het verkeer zeker niet veiliger maakt. Dit blijkt ook uit de eerste resultaten van de tweede anti-alcoholcampagne. Er werd dit jaar wat men noemt « mensvriendelijker » gecontroleerd, maar de vaststelling dat het percentage chauffeurs dat na een ongeval positief werd bevonden verhoogde van 7 tot 9,8 pct. doet vele vragen rijzen. Een stijging dus met nagenoeg 3 procentpunt of 40 pct. In dit verband vernam ik graag van de minister welke acties van verkeersveiligheid dit jaar nog op het getouw zullen worden gezet en of er al dan niet op deze specifieke punten een repressieve controle zal worden uitgevoerd.

Ik besluit. Vaststellend dat de periode van onderhavige begroting helaas reeds enige tijd voorbij is en verwijzend naar de alternatieven die de PVV voor sommige punten van de beleidsnota van de minister heeft geformuleerd, zal de PVV-fractie zich bij de stemming over de reeds achterhaalde begroting 1988 onthouden.

M. le Président. — La parole est à M. Grosjean.

M. Grosjean. — Monsieur le Président, j'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des récentes prises de position du ministre des Communications en matière de politique des transports.

Incontestablement la priorité est accordée aux transports publics et je m'en réjouis. J'espère que cette même priorité guidera le choix des exécutifs régionaux pour les transports publics urbains et vicinaux.

Sur un plan plus ponctuel, je souhaiterais interroger le ministre sur un problème de commande de matériel roulant. Il s'agit de 18 automotrices doubles commandées à l'industrie ferroviaire belge. Cette commande, financée d'une manière alternative, a reçu naguère le feu vert mais il semble que le bon de commande ne soit toujours pas parvenu aux entreprises concernées. Cela pourrait provoquer — spécialement pour les ACEC — de sérieuses difficultés à court terme. C'est pourquoi je demande un

traitement rapide de ce dossier, de manière à éviter ces problèmes et à préserver la crédibilité de l'entreprise à l'égard de ses partenaires étrangers.

Par ailleurs, je souhaite m'attarder sur le problème de la sécurité routière auquel je sais que vous êtes sensible, monsieur le ministre. A la lecture de votre note politique dont j'approuve l'analyse globale, j'ai constaté qu'elle mettait davantage l'accent sur les moyens de répression des infractions que sur la prévention et l'information des usagers de la route. Je ne pense pas que la peur du gendarme soit une panacée et j'estime qu'en complément d'une juste répression doit être menée une politique visant la création d'un nouveau civisme de la route. J'aimerais connaître votre avis sur ce point.

En matière ferroviaire, mon attention est retenue par l'épineux dossier de la liaison nord-européenne à grande vitesse. L'immobilisme semble prévaloir alors que, de toute évidence, le temps presse. Les études d'impact devraient être terminées au mois de mars. Pour autant que ce délai soit respecté, j'aimerais poser plusieurs questions subséquentes.

Quelles sont les retenues pour les prises de décisions importantes, tant au niveau national qu'international? Qui étudiera le détail du parcours, pour autant que l'on se mette d'accord rapidement sur la globalité du parcours? Qui établira les plans, les cahiers des charges et les estimations, notamment pour les ouvrages d'art? En effet, il apparaît que le service d'études de la SNCB ne pourra remplir cette tâche dans les délais requis. En outre, quel sera le type de marché et de financement? Comment sera utilisée l'aide financière que la Communauté européenne semble disposée à accorder cette année et l'année prochaine au TGV? De quelle manière la SNCB se trouvera-t-elle mêlée à l'élaboration des plans inhérents au tracé et pourra-t-elle éventuellement contrôler les projets établis par d'autres? Enfin, une partie du financement des travaux sur les sites actuels de la SNCB incombera-t-elle à cette dernière?

J'aborde un autre problème important, celui de la modification des statuts des entreprises publiques. La SNCB semble travailler sur des projets en matière de contrats de gestion et de cahiers des charges. Qu'en est-il exactement? Quelle est la cohérence entre ce travail et le projet plus global de réforme des entreprises publiques? Je précise que j'ai posé la même question au ministre des PTT.

Je dois encore évoquer le problème assez récent, mais plus régional, de ce que l'on appelle le dispatching à la SNCB.

Dans le cadre de la décentralisation qui préoccupe beaucoup les services de cette société à l'heure actuelle, la division T, c'est-à-dire les transports, envisage à moyen terme de regrouper davantage encore les postes de dispatching situés, pour la Région wallonne, à Liège, Charleroi, Mons et Namur. Le projet prévoit de les limiter à deux et de les développer à Namur et à Mons.

Ne connaissant pas les détails du problème, je suis étonné de constater que le dispatching, ou en d'autres termes la régulation de tout le transport voyageurs et marchandises, glisse vers l'ouest, c'est-à-dire de Liège vers Namur.

Or, la partie la plus importante du trafic des marchandises reste davantage opérationnel dans les gares de Kimkempois, Montzen, Visé et Gouvy, où le trafic est trois fois plus important qu'à Ronet, Stockem, Athus et Sterpenich. Il ressort en effet d'un décompte récent que Liège traite une moyenne journalière de 572 wagons chargés et de 668 wagons restitués, soit 1 240 wagons, alors que Namur en «régule» 352 au total.

Un autre argument peut être tiré du fait qu'un centre important de régulation devrait se trouver à proximité de la direction du district. Dans le cas présent, elle se trouve à Liège et couvre Liège, Namur, Luxembourg et même le Brabant wallon.

En cas de perturbation grave, c'est le directeur de district qui dirige la cellule de crise. Dès lors, on peut se demander si vraiment le transfert du dispatching de Liège vers Namur va dans le sens du rapprochement auquel je viens de faire allusion?

Enfin, selon les perspectives les plus probables, il semble que le TGV s'arrêtera à Liège-Guillemins. Cette circonstance implique la modernisation des lignes en provenance des Pays-

Bas ou du grand-duché de Luxembourg qui aboutissent dans cette gare.

Ces trois arguments me semblent être de nature à faire réfléchir ceux qui préconisent le glissement du dispatching.

Telles sont, monsieur le Président, les quelques questions et les constatations que je souhaitais exprimer dans le cadre de ce budget. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Schellens.

De heer Schellens. — Mijnheer de Voorzitter, in verband met het te volgen beleid van het ministerie van Verkeerswezen, spreken de Vlaamse socialisten hun voldoening uit over de globale visie bij het opstellen van de beleidsnota. Nu de hervorming van de instellingen een feit is, kan het beleid inzake vervoer en infrastructuur als een geheel worden geïntegreerd in de maatschappelijke context.

De leefbaarheid van de omgeving moet centraal staan. Daarom dient ook het regionaal mobiliteitsbeleid opgebouwd te worden vanuit een structuurschema voor verkeer en vervoer. Het fileprobleem kan enkel worden opgelost door een gezamenlijk mobiliteitsbeleid van de gewestelijke en de nationale regeringen. In het vervoersbeleid moet prioriteit gegeven worden aan de bevordering van het openbaar vervoer.

Het is wenselijk dat het stads- en het streekvervoer functioneel geïntegreerd worden in een maatschappij met regionale centra. Op die manier kan de frequentie, de snelheid en het comfort worden verbeterd.

Ondanks het nationale karakter van de NMBS zal een samenwerking tussen het stads- en het streekvervoer en de spoorwegen noodzakelijk zijn.

Op het vlak van veiligheid werden er reeds heel wat inspanningen geleverd, maar het probleem blijft bestaan.

Voor de bescherming van de zwakkere weggebruiker kan gedacht worden aan de aanleg van fietspaden en aan een vergroting van de verkeersveiligheid in het algemeen.

Met de invoering van de «zone 30» kan verbetering komen in kleine en middelgrote woonkernen, maar hierdoor wordt niet ingespeeld op de specifieke problemen van de grote agglomeraties, die alleen opgelost kunnen worden door verkeersplannen in navolging van wat in Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland is gedaan.

De gemeenten dienen gestimuleerd te worden om een verkeersveiligheidsbeleid te voeren en verkeersplannen op te stellen. De strategische ligging van Vlaanderen zal in de toekomst, meer nog dan nu, de mobiliteitseisen, voor personen en voor goederen opdrijven.

De uitbouw van de zeehavens dient op een planmatige manier te worden aangepakt. Ook de binnenvaart mag niet worden onderschat. Een coördinerende havencommissie kan de verdere ontwikkeling van de havens begeleiden.

In verband met de aanleg van de SST dient de nadruk te worden gelegd op het overleg met de betrokken Gewesten en gemeenten die bij de bevolking een bijzonder belangrijke voorlichtingstaak kunnen vervullen.

Een essentiële voorwaarde is de integratie van de SST in de bestaande netten, te zien in de totaliteit van het treinverkeer.

Mijnheer de Voorzitter, de Vlaamse socialisten zijn overtuigd van de dominante plaats die het vervoer in het economische en sociale leven inneemt. Zij zullen de begroting dan ook goedkeuren. (*Applaus.*)

M. le Président. — La parole est à M. Taminiaux.

M. Taminiaux. — Monsieur le Président, mon intervention portera sur deux secteurs qui touchent plus particulièrement ma région: la SNCB qui reste du ressort national et la SNCV bien qu'elle relève depuis cette année des compétences régionales.

Je poserai plusieurs questions.

En ce qui concerne la SNCB, nous restons toujours sous le coup de l'émotion provoquée par la fermeture de la gare de formation de Haine-Saint-Pierre, le 31 mai 1987.

De même, nous nous interrogeons au sujet de la gare de La Louvière-Sud, remarquablement située sur la dorsale wallonne, mais toujours installée dans des baraquements provisoires et cela depuis longtemps. Certains plaisants l'appellent « Stalag 17 ».

Quel est l'avancement de ce dossier, monsieur le Vice-Premier ministre ?

Une question analogue se pose au sujet de la suppression du passage à niveau numéro 13 à La Louvière et de la construction d'un passage souterrain à cet endroit. J'insiste sur ce point car cette voie de communication routière souterraine supprimerait les « bouchons » occasionnés par les nombreuses fermetures du passage à niveau. Il s'agit également d'un problème de sécurité.

Dès qu'il sera réalisé, ce souterrain permettra un accès rapide et aisé vers les usines Gustave Boël, vers le Hall des expositions, vers la gare de La Louvière-Centre et, surtout, vers l'échangeur autoroutier tout proche. De plus, il dégorgerait à coup sûr la circulation au centre-ville.

En outre, vous devez savoir que les inquiétudes de toute la région du Centre sont vives quant au sort que vous comptez réserver à l'atelier de traction d'Haine-Saint-Pierre.

Je rappellerai à ce sujet que l'audit de la SOBEMAP était favorable au maintien de cet atelier et prévoyait même d'y regrouper d'autres activités. Cette conclusion s'appuyait notamment sur la situation géographique, la capacité d'accueil, l'équipement ainsi que la qualité de la main-d'œuvre.

Cependant, une autre thèse était malgré tout — c'est d'ailleurs franchement étonnant — avancée par la direction de la SNCB. Elle n'envisageait ni plus ni moins que la suppression de cet atelier. Incompréhensible !

Nous en étions là vers la mi-1988. Depuis lors, il semblerait que le comité de concertation gouvernement-exécutifs se soit réuni à ce sujet.

Qu'en est-il à l'heure actuelle ?

Il faut parler aussi du Centre routier de La Louvière. En effet, certains bruits de suppression circulaient à son sujet.

Qu'en est-il actuellement ?

En vous présentant ces questions, j'espère vivement obtenir des réponses qui sécuriseront la population de la région du Centre qui a déjà largement contribué à la rationalisation.

J'en viens maintenant au secteur de la SNCV. Vous n'ignorez pas que la région du Centre s'interroge quant au démantèlement flagrant de ce service public.

Fin octobre 1986, le dernier tram, orné symboliquement d'une couronne mortuaire, a circulé à La Louvière.

A cette époque, un tract émanant de la SNCV annonçait notamment : « Confort, régularité, sécurité. Des atouts du transport en commun que nous pouvons vous offrir dans la région du Centre, d'ici à deux ou trois ans. En effet, nous voulons mettre à votre service les nouveaux trams articulés des vicinaux. Des trams de grande capacité, confortables, rapides. »

En 1989, on n'a toujours rien vu venir. Au contraire, on enlève des voies ou on les recouvre d'asphalte. A vrai dire, je devrais spécifier qu'on les recouvre d'asphalte sans les moyens adéquats et donc sans résultat satisfaisant. Il avait d'ailleurs fallu intervenir pour préserver l'état de la voirie.

En avril 1988, votre prédécesseur m'annonçait qu'un « schlam-mage » serait réalisé chaussée Houtart à Houdeng-Goegnies.

Par la suite, à ma question n° 8 du 30 mai 1988 vous m'avez répondu qu'une réparation du revêtement était prévue.

Vous ajoutiez qu'une demande de prix était en cours d'élaboration à la SNCV et que les travaux devraient être exécutés avant octobre 1988 et qu'entre-temps, des réparations provisoires seraient effectuées par le personnel de la SNCV aux endroits les plus dangereux.

En réalité, seules celles-ci ont été réalisées et avec de très petits moyens.

En conséquence, la chaussée, qui est une route nationale est transformée en véritable piste d'essai pour amortisseurs. C'est un univers désolant envahi par la grisaille.

Il me revient cependant qu'un « schlam-mage » reste programmé à charge du budget 1988. Et il paraît que l'adjudication aurait eu lieu tout récemment.

Les travaux prévus concerneraient la chaussée Paul Houtart, entre le pont Capitte et le carrefour formé par la rue Léon Duray et la rue des Trieux à Houdeng-Goegnies.

Il semblerait aussi qu'un plan triennal débute cette année encore. Il impliquerait soit le démontage des lignes ferrées, soit leur entretien. Ce programme nécessite une coordination entre l'administration des Routes, la SNCV et la ville de La Louvière.

Cette concertation indispensable aboutirait à une programmation qui serait scindée en trois phases lesquelles s'étaleraient sur trois ans à partir de 1990-1991.

Je me pose alors quelques questions.

Le plan de démontage et d'entretien des lignes ferrées débute-t-il effectivement en 1989 ?

Des engagements sont-ils pris au budget 1988 à son sujet ?

Le plan triennal actuellement en discussion envisage-t-il encore le passage des trams prévus dans la circulaire de 1986 dont j'ai cité des extraits tantôt ?

D'autres moyens de transport en commun sont-ils prévus ?

Beaucoup d'interrogations intéresseront évidemment la Région wallonne, mais des études ont-elles déjà été menées par votre département à ce sujet ?

Et puis, on n'oublie pas chez nous que des investissements importants avaient été consentis pour l'équipement ferré en 1984 : les voies ont été remplacées à Bracquengnies, des grands travaux ont été réalisés sur la section à double voie Haine-Saint-Paul (Jolimont, bifurcation) — Haine-Saint-Pierre.

La voie y a été entièrement renouvelée et une caténaire ultra-moderne a été mise en place.

Les voies ayant été asphaltées, n'apparaît plus que la caténaire qui se dresse, tel un monument érigé en l'honneur de l'espoir.

J'aborde maintenant un problème qui vient à nouveau de soulever l'émotion de la clientèle et du personnel de la SNCV dans la région du Centre.

Ce problème a certainement été étudié en 1988 pour des raisons budgétaires. C'est pourquoi je vous demanderai quelles sont les économies que vous escomptiez en tirer, tous paramètres confondus.

Il s'agit du plan de restructuration de la circulation des autobus dans l'entité louviéroise. Un plan qui devait, en théorie, être appliqué aujourd'hui.

En bref, disons qu'il supprime quelques voyages « tôt » et « tard », qu'il élimine plusieurs dédoublements et qu'il diminue les fréquences, plus particulièrement les dimanches et les jours fériés où il y aurait un autobus toutes les deux heures.

Examinons les conséquences de ce plan de restructuration pour les usagers.

Par la suppression des voyages « tôt » et « tard », il est clair que des problèmes graves sont posés aux voyageurs qui empruntent l'autobus pour se rendre vers leur lieu de travail.

Cette amputation touche principalement les travailleurs qui sont astreints à suivre un horaire « à pauses ».

Quant à la suppression des derniers autobus, il saute aux yeux qu'elle empêchera les citoyens de se rendre au centre-ville pour assister à des animations culturelles, à des spectacles ou à des réunions qui ont généralement lieu en soirée. C'est évidemment le moins fortuné qui en sera la victime.

Par ailleurs, on ne peut ignorer que la suppression des dédoublements aura un effet négatif immédiat aux heures d'entrée et

de sortie des écoles. En effet, à ce moment-là, les véhicules de transport en commun affichent souvent « complet ».

J'ai d'ailleurs le souvenir, lorsque j'étais directeur d'école qu'il arrivait même que des élèves soient laissés sur le trottoir car le tram ou le bus était bondé. C'est arrivé même à des adolescents handicapés, et ce bien avant la restructuration proposée actuellement.

Il est évident aussi que la diminution de la fréquence entraînera de nombreux inconvénients pour les voyageurs qui n'ont que les transports en commun pour se déplacer.

Prenons le cas d'un voyageur partant de Binche et devant se trouver à La Louvière à 10 heures. Il devra emprunter l'itinéraire le plus long, monter à Binche à 8 heures 43 pour arriver à La Louvière à 9 heures 38. De plus, comme le trajet traverse plusieurs zones, le coût de son déplacement sera davantage onéreux.

En outre, il ne sera plus possible à certains citoyens de se rendre en autobus au chevet d'une personne hospitalisée sans devoir subir des délais d'attente importants.

Ainsi, un habitant de Familleureux qui désire se rendre à l'hôpital de Tivoli, à La Louvière, durant les heures de visite, c'est-à-dire de 15 heures 30 à 16 heures 30, devra prendre le bus à 14 heures 25 et arrivera à destination à 14 heures 50. Il devra attendre ensuite quarante minutes avant de pouvoir saluer la personne hospitalisée.

Non seulement le délai d'attente est important, mais la visite sera brève car le bus pour le retour part à 15 heures 50.

Si le voyageur veut rester plus longtemps au chevet du malade, il devra patienter et attendre l'autobus suivant qui passe deux heures plus tard, soit à 17 heures 50.

Il apparaît donc clairement que si ce plan était appliqué, il aboutirait à supprimer, à brève échéance, les services du week-end.

Les conséquences de cette restructuration sont évidentes et ce qui me choque le plus, c'est qu'elle ne tient aucun compte des plus démunis qui n'ont pas la chance de posséder un moyen de transport individuel.

Ce plan entraînera inmanquablement une nouvelle perte de clientèle et porte donc, en lui, les germes de futures suppressions.

Les horaires, tels qu'ils ont été modifiés, ignorent les heures de visite dans les hôpitaux et ne s'adaptent pas à la situation créée par l'existence de nombreux établissements scolaires.

Ce nouvel élagage dans les services à rendre au public par la SNCV, dans notre région du Centre, porte atteinte directement au droit de déplacement des citoyens.

Est-ce vraiment ainsi que l'on valorisera, que l'on promotionnera cet outil ?

Heureusement, et je souhaiterais en obtenir confirmation, je viens d'apprendre que l'échéance d'application du plan de restructuration prévue normalement pour aujourd'hui, serait retardée de deux mois. Mais si le contenu ne change pas, ce ne sera que du bois de rallonge.

Je garde cependant confiance car, selon mes informations, la commission des transports de Charleroi aurait refusé de l'appliquer.

Mais pourquoi donc, une telle commission n'existe-t-elle pas dans la région du Centre ?

C'est, en tout cas, le vœu des organisations syndicales qui en souhaitent la création avec des représentants de la direction, des syndicats et des usagers.

Je pense sincèrement que la constitution d'une telle commission serait bien utile pour tenir compte de la réalité du terrain dans le cadre des impératifs de gestion.

Dans ce contexte, on pourrait concilier les intérêts en cause, en respectant la clientèle, facteur fondamental pour la promotion de ce service public.

Je vous demande, dès lors, pour terminer, monsieur le Vice-Premier ministre, ce qui empêche la formation de cette commission dans la région du Centre ? *(Applaudissements.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Aelvoet.

Mevrouw Aelvoet. — Mijnheer de Voorzitter, het heeft weinig zin om de begroting van 1988 in 1989 te bespreken. Daarom bepaal ik mij tot een aantal bedenkingen bij de beleidsnota van de minister, want die is wel actueel, en tot een ander actueel onderwerp, de SST.

Die beleidsnota is anders dan de bestuursopties van de verantwoordelijken die de afgelopen jaren het vervoer in ons land hebben bepaald. De huidige nota is niet meer hoofdzakelijk een pleidooi voor nieuwe wegeninfrastructuur en een keuze tegen het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers. Er is dus een verandering in de goede richting. Het mobiliteitsbeleid moet tegemoetkomen aan de behoeften van alle burgers, ook van de niet-gemotoriseerde burgers.

De milieubelasting door het auto- en vrachtwagenverkeer wordt voor de eerste maal officieel erkend. Een combinatie van verschillende vervoermiddelen, in plaats van het huidige automonopolie, is noodzakelijk.

Welke waarde moeten wij hechten aan de intentieverklaring van de minister van Verkeer ?

Heel wat materies van de huidige beleidsnota behoren sinds de tweede fase van de staatshervorming niet meer tot het nationale pakket, maar zijn aan de gemeenschapsministers van Verkeer en Openbare Werken overgedragen.

Is er reeds overleg geweest met gemeenschapsminister van Verkeer Sauwens ?

Wij stellen vast dat het bijvoorbeeld met de optie voor een moratorium op de open ruimte, hetgeen Agalev reeds geruime tijd nastreeft, blijkbaar toch niet zo nauw wordt genomen, aangezien de Vlaamse minister van Verkeer heeft aangekondigd het verkeersknelpunt in Groot-Bijgaarden met een aantal rijstroken te zullen verbreden.

Het voorstel om de pendelaars met snelbussen naar het centrum van Brussel te brengen getuigt geenszins van een complementaire visie op de mobiliteit maar het zet het én-én-beleid van de afgelopen decennia voort dat tot de marginale situatie van het openbaar vervoer in België heeft geleid.

Sinds half januari is het stads- en streekvervoer een gewestelijke materie. Het dossier van de Antwerpse pre-metroverbinding met de Linkeroever dateert echter al van lang vóór de bevoegdheidsoverheveling. De werken aan dit metroproject, volgens de groenen het enige zinvolle en verantwoorde plan voor ondergronds openbaar stadsvervoer in België, zijn slechts langzaam opgeschoten en liggen nu stil, omdat de noodzakelijke kredieten om deze snelle tramverbindingen tussen de Linkeroever en het stadscentrum te realiseren niet werden toegekend.

De minister heeft onlangs verklaard dat het Vlaamse Gewest nu moet bepalen wat er in het openbaar vervoer zal worden geïnvesteerd en welke projecten de voorrang moeten krijgen.

De tramlijn naar Linkeroever was voor de minister zeker geen prioriteit, aangezien hij de werken liet stilleggen. Dit druist echter volkomen in tegen de ronkende verklaringen over de noodzaak van het doortrekken van tramlijnen tot in de regio om een deel van vastgereden wegverkeer « op het goede spoor » te zetten. Zo is de kans voorbijgegaan om de voorstanders van een grote ring rond Antwerpen één van hun argumenten te ontnemen.

Er werden evenmin initiatieven genomen om de efficiëntie van het tram- en busverkeer te verhogen via een betere doorstroming. Het koninklijk besluit van de heer De Croo, waarmee de minister de gemeenten maatregelen in die zin kon opleggen, is ongebruikt in de lade blijven liggen, zowel in de vorige als in de huidige legislatuur.

Nu wil ik enkele beschouwingen ontwikkelen over aspecten van verkeer en openbaar vervoer die wel tot de nationale bevoegdheid blijven behoren.

Een van de oorzaken van de inefficiëntie van ons openbaar vervoer is de slechte coördinatie tussen de diverse vervoermaat-

schappijen, met gebrekkige aansluitingen, hiaten, onnodige herhalingen enzovoorts.

De diverse maatschappijen proberen allemaal winst te maken, zodat concurrentie op interessante trajecten toeneemt terwijl het verkeer op zwakkere lijnen vermindert.

De afwikkeling van het Eurocity-plan geeft ons voorbeelden van de concurrentiële opstelling van de bedrijven; het IC-IR-plan doekte lijnen en stations op en voorzag in een premie voor de buurtspoorwegen, die de afgeschafte dienst met bussen zouden verzorgen. In een aantal gevallen heeft de NMVB echter nagelaten om een busdienst in te leggen zodat vele plaatsen zonder openbaar vervoer vielen. In het Vlaamse Gewest streeft de bevoegde minister naar een fusie van de MIVA, de MIVG en de NMVB. Een goede zaak volgens de groenen.

Hoe ziet de minister echter de afstemming van dit stads- en streekvervoer op het treinverkeer, dat wél nationale materie blijft?

De minister zal dus verantwoordelijk blijven voor de efficiëntie en de snelheid van de spoorwegen.

In het kader van het SST-dossier wordt met snelheid duchtig geschermd. In dit verband willen wij de aandacht vestigen op één voorbeeld: de treinverbinding tussen Antwerpen, Hasselt en andere Limburgse gemeenten en Duitsland. Tot 28 mei 1988 was er tussen Hasselt en Antwerpen om de 2 uur een IC-verbinding die er slechts 49 minuten over deed. De aansluiting met Genk liet echter te wensen over: een wachttijd van maar liefst 55 minuten! Sinds de herziening van het IC-IR-plan is de snelle IC-dienst vervangen door een IR-verbinding die één uur en 7 minuten duurt. De dienstregeling is bovendien zo goed dat pendelaars die 's morgens vóór 8 uur in Antwerpen willen zijn, in Hasselt om 6 uur 11 minuten op de trein moeten stappen! Dat zal de mensen nog meer ontmoedigen om het openbaar vervoer te gebruiken.

Een IC-verbinding van Antwerpen via Hasselt en Maastricht met Aken en Keulen was door de NMBS nochtans al in 1983 beloofd. Deze rechtstreekse trein zou voor Antwerpen een tijdswinst van één uur opleveren ten opzichte van de huidige verbinding met overstap te Brussel. Als het recente rapport van de departementen Transport, Infrastructuur en Marketing/Verkoop van de NMBS door de raad van bestuur wordt goedgekeurd is de realisatie van deze internationale verbinding echter definitief onmogelijk. De herstructurering zou namelijk gepaard gaan met een reeks besparingen, maar ook met de sluiting van een aantal baanvakken en/of lijnen. Eén daarvan is het goederenbaanvak Beverst-Lanaken, een onmisbare schakel in dit traject.

Zal de minister instemmen met het voorstel van de NMBS om, in dit TGV-tijdperk, de kans op een snelle internationale treinverbinding te vergooiden uit besparingsoverwegingen?

Zal de minister initiatieven nemen om de treinverbinding tussen Limburg en Antwerpen op een aanvaardbaar kwaliteitsniveau te brengen?

U zult merken dat ik voorbeelden citeer die niets te maken hebben met mijn eigen regio, maar wel met de grond van de zaak.

Met het oog op een meer evenwichtige verhouding tussen het aandeel van de trein en dat van het privé-vervoer in de verplaatsingen van personen moet het openbaar vervoer een concurrentiële positie verwerven tegenover het autoverkeer. Een van de factoren die zich hier mee doen gevoelen is uiteraard de prijs.

In dit verband vinden wij de tariefverhoging onbegrijpelijk. Wij hebben in het verleden moeten vaststellen dat tariefverhogingen leiden tot inkomstenderving door het afhaken van de passagiers. Het buitenland verschaft ons voldoende succesvolle voorbeelden van de aantrekkingskracht van een prijsverlaging.

Dit moet uiteraard kaderen in een globale aanpak. Een prijsverlaging op zich is geen argument om van vervoerswijze

te veranderen. De kwaliteit moet worden verbeterd. De techniek van een prijsverhoging werkt zeker ontmoedigend.

Ik eindig met een opmerking over de huidige evolutie van het SST-plan.

De milieu-effectrapporten zijn thans zeer actueel. Het maken van die rapporten werd toevertrouwd aan vijf studiebureaus. Diverse bureaus — vorige donderdag heb ik dat in Morsel kunnen merken — beklagen zich erover dat de toegemeten tijd voor het onderzoek veel te kort is. Het studiebureau Omgeving houdt zich bezig met het lot tussen Brussel en Nederland. Andere studiebureaus, onder meer Belgroma-Stabo, delen die mening. Wanneer men nagaat hoeveel tijd men in Nederland uittrekt voor het opmaken van een degelijk ernstig milieu-effectrapport moet men besluiten dat de toestand in België te wensen overlaat. Is de minister bereid deze bureaus uitstel te verlenen en in bevestigend geval, hoelang dan?

Daarop aansluitend verwijs ik naar een recent verslag dat werd doorgestuurd aan de Belgische Vereniging van steden en gemeenten over een vergadering die op 13 januari jongstleden heeft plaatsgehad en waar vertegenwoordigers van de schepencolleges van de gemeenten Bierbeek, Zaventem, Bertem, Oud-Heverlee, Leuven, Hoegaarden en Kortenberg hebben aan deelgenomen. Allen drongen aan op een verlenging van de termijn van het milieu-effectrapportonderzoek. Zij vroegen tevens inspraak van de gemeenten in de evaluatie van het ontwerp-MER-rapport vooraleer een definitief MER-rapport wordt opgemaakt. Wordt met deze vragen rekening gehouden?

Een volgend punt waarop ik de aandacht vestig is dat de vragenlijsten die door de diverse studiebureaus voor het bekomen van informatie aan de gemeenten zijn bezorgd, bijzonder verschillend zijn. Ik heb twee vragenlijsten in mijn bezit. De ene telt één pagina, de andere bijna vijf pagina's met vragen die slechts gedeeltelijk vergelijkbaar zijn.

Men kan zich afvragen welk studiemateriaal men gaat bekomen wanneer de vragenlijsten zelf reeds zover uit elkaar liggen.

Denkt u dan werkelijk dat het fameuze begeleidingscomité op universitair niveau in staat zal zijn dergelijke verschillen in aanpak op te vangen vooral wanneer u weet dat wij in Vlaanderen niet eens over een eigen wettelijke basis beschikken om de milieu-effectrapportering te organiseren aangezien de Europese richtlijn ter zake nog niet is omgezet in een decreet. Men kan zich uiteraard wel inspireren op de Europese richtlijn. In het Waalse Gewest heeft men reeds in 1985 een decreet uitgewerkt dat trouwens op bepaalde punten verder gaat dan de Europese richtlijn. Wat dat betreft, zitten wij dus met een hiaat.

Tenslotte wil ik nogmaals herhalen dat wij steeds van oordeel zijn geweest dat de SST niet is aangepast aan de Belgische situatie. Wij zijn voorstander van de verbetering van de internationale mobiliteit per spoor. Dit veronderstelt dat vele grote en kleine steden over de grenzen heen goed en vlot bereikbaar zijn, in het belang van de Europese burger en van het Europese leefmilieu. Het lost werkelijk niets op alleen steden van een bepaalde omvang supersnel te verbinden terwijl andere evidente verbindingen niet worden tot stand gebracht. Aldus wordt het autoverkeer in de internationale context niet teruggedrongen. Men opteert voor de realisatie van een bepaald project ten koste zelfs — dat zal later blijken — van het binnenlands verkeer, en men verwacht eens te meer de snelheidswinst met de globale reistijd die van doorslaggevend belang is voor de gebruiker van het openbaar vervoer.

M. le Président. — La parole est à M. Hotyat.

M. Hotyat. — Monsieur le Président, je me préoccupe depuis longtemps des problèmes de sécurité et d'organisation urbaine de la circulation et j'ai acquis une expérience en ces matières, professionnellement et par la gestion municipale. Aussi ai-je lu avec une attention particulière l'exposé du ministre des Communications, introductif au budget de son département.

Les propos du ministre dépassent largement l'année 1988 et engagent l'avenir. Il s'agit d'une véritable déclaration d'inten-

tions. Il a d'ailleurs donné à son exposé une large diffusion à la fois par une conférence de presse et par la publication d'une plaquette le reprenant. Sur le plan technique, en matière de sécurité routière, ce document fait la synthèse de points de vue de plus en plus largement partagés aujourd'hui par les praticiens de l'urbanisme et de la circulation. Dès lors, il n'est pas techniquement original ou novateur.

Mais sur le plan politique, il est important. Enfin, un ministre des Communications prend clairement position en faveur d'une politique volontariste en matière de sécurité de la circulation!

A cet égard, je regrette qu'il soit traditionnellement question de «sécurité routière» car ce terme est incomplet. En effet, les routes ne sont pas seules en cause; il s'agit, en réalité, de toutes les voiries carrossables, cyclables et piétonnes.

La prise de position du nouveau ministre des Communications contraste heureusement avec l'attitude de son prédécesseur, M. De Croo. Celui-ci a d'ailleurs confirmé son point de vue lors de la discussion en commission de la Chambre. Selon lui, il est virtuellement impossible d'élaborer une planification globale en la matière.

Je ne partage pas cet avis et je salue donc le courage dont fait preuve le ministre des Communications. En effet, le problème de l'organisation de la circulation revêt un caractère passionnel pour certains de nos concitoyens qui y voient une atteinte à leur liberté. Pour eux, l'automobile n'est pas seulement un moyen de déplacement privé ou éventuellement un outil de travail, voire un signe de standing, c'est aussi, et peut-être surtout, un symbole de liberté. Leurs réactions sont alors subjectives, même discourtoises sinon grossières. Au niveau municipal, j'en ai fait l'expérience. Le ministre l'a faite aussi si l'on en réfère à certains articles qui considèrent ses propositions comme «une véritable catastrophe pour les automobilistes» et en viennent à souhaiter la chute du gouvernement pour que son action ne puisse se développer!

Tout cela démontre qu'un effort considérable d'éducation doit être consenti. Notre liberté doit d'abord respecter la vie des autres. Il est utile de rappeler que 1 922 personnes ont trouvé la mort sur nos routes en 1987, et que 17 361 furent grièvement blessées. Notre liberté implique non seulement le respect de la vie des autres, mais également celui de la qualité de leur vie et de leur liberté propre. C'est là que se situe le point d'équilibre.

Lorsqu'on est au volant, conduire en respectant les autres, y compris ses passagers et les usagers les plus faibles de la voirie, est une question de civisme. Le ministre écrit très justement que l'«on inculque trop peu une mentalité positive à l'égard des autres usagers et, plus particulièrement, des piétons et des cyclistes».

Des efforts méritoires ont été faits par des communes et par la gendarmerie pour apprendre les règles de la circulation aux écoliers ainsi que le respect de celles-ci. Cette éducation qui devrait être généralisée et systématisée, devrait inclure le civisme, tout enfant étant un conducteur potentiel.

Le bon comportement du conducteur est, en effet, le facteur primordial qui permettra de réduire le nombre d'accidents.

Je passerai maintenant en revue quelques aspects de cette recherche de la sécurité de la circulation.

Le premier concerne la lutte contre l'alcoolisme au volant. Les milieux spécialisés savent, depuis plus de vingt-cinq ans, que l'alcool multiplie les risques d'accidents de façon exponentielle. Des études démontrent que la proportion d'accidents avec victime, où l'un des usagers au moins était sous l'influence de l'alcool, est d'au moins 40 p.c. Cela signifie, en 1987, pour la Belgique: 750 morts environ et plus de 7 000 blessés graves. C'est un tribut terrible!

Il convient de remarquer que les infractions, en la matière, ne sont pas marginales par rapport au taux maximum autorisé d'alcoolémie, qui est de 0,8 gramme par litre. Les prises de sang effectuées à la suite d'accidents de roulage sur la voie publique ont révélé que dans 73 p.c. des cas le taux d'alcoolémie se situe

au-dessus de 1,5 gramme par litre et dans 21,6 p.c. au-dessus de 2,5 grammes.

Autre constatation attristante: la classe d'âge la plus touchée est celle de 20 à 25 ans et, en particulier, les hommes avec comme conséquence une surreprésentation des jeunes dans les victimes d'accidents et notamment pendant les week-ends. Ces constatations justifient amplement que soit développée une politique attentive au comportement des jeunes conducteurs.

Au total, une action très ferme à l'encontre de l'alcoolisme au volant est nécessaire.

Le ministre des Communications projette, à cet égard, de ramener de 0,8 à 0,5 gramme par litre le taux maximum autorisé d'alcool. Cette initiative se justifie pleinement et rencontre d'ailleurs le projet de directive européenne ainsi que les recommandations de l'OMS et de l'OCDE.

Les études les plus récentes fixent, en effet, à 0,5 gramme le seuil à partir duquel les troubles deviennent apparents chez certains individus: les temps de réaction sont allongés, les réactions motrices troublées, le conducteur devient euphorique. Les pays du nord de l'Europe, les Pays-Bas et le Japon ont déjà adopté le taux de 0,5 gramme.

Il convient toutefois de noter que le taux en dessous duquel aucune modification du comportement n'est constatée se situe à 0,3 gramme par litre. Entre 0,3 et 0,5 gramme, des perturbations se produisent cependant déjà: l'estimation des vitesses et des distances est faussée et le risque d'accident s'en trouve nécessairement multiplié.

La campagne menée, au cours des fêtes de fin d'année, sur le thème «Le vrai chauffeur conduit sans alcool» était donc tout à fait justifiée.

C'est ainsi qu'il est estimé qu'une action spécifique devrait être développée à l'intention des chauffeurs professionnels. En effet, ceux-ci sont responsables soit de la conduite de cars, soit de celle de poids lourds.

L'instauration annoncée de l'analyse électronique de la respiration — déjà pratiquée dans d'autres pays — en remplacement de la prise de sang, constituera également un progrès; elle simplifiera, c'est évident, la recherche des infractions.

Sur le plan des mesures relatives aux véhicules, le ministre des Communications a l'intention de rendre obligatoire le port de la ceinture arrière dès que la plupart des voitures en seront équipées. Cet accessoire est placé sur les nouveaux véhicules depuis le 1^{er} janvier 1987.

Pourquoi le port de cette ceinture arrière n'est-il pas rendu obligatoire dès à présent si la voiture en est équipée? Toute vie sauvegardée en vaut la peine!

Sur un autre plan, certains de nos collègues ont évoqué le problème des files et des bouchons aux heures de pointe. A cet égard, la solution évidente et incontournable est la promotion et l'amélioration des transports en commun. Il n'est pas inutile d'indiquer que cela engendrerait également un accroissement de la sécurité, par le biais de la réduction du nombre d'accident qui en découlerait.

M. Swaen reprend la présidence de l'assemblée

Bien que ce sujet mérite réflexion, je n'aborderai pas ici la question de savoir si certaines limitations de vitesse doivent ou non être modifiées dans le sens de la hausse ou de la baisse. Cependant, dès lors que l'on fixe réglementairement de telles limitations, il convient qu'elles soient respectées. Il faut, hélas, constater que ce n'est pas le cas.

Votre note, monsieur le ministre, indique que des contrôles ont fait apparaître que la limitation à 60 kilomètres/heure est enfreinte par 55 p.c. des conducteurs. Or, cette vitesse est la vitesse maximale autorisée en ville, là où les situations conflictuelles avec les usagers les plus faibles sont les plus nombreuses.

Le problème du dépassement de la vitesse autorisée se pose également en ce qui concerne les autoroutes. J'ai pu lire dans

Le Soir de lundi un texte édifiant à cet égard. Permettez-moi de vous en donner lecture: « La gendarmerie de la région de Gand a eu une désagréable surprise, le 18 janvier dernier, en effectuant un contrôle de vitesse sur l'E17, en direction d'Anvers. En effet, sur les 1 312 véhicules de passage entre 18 heures 30 et 20 heures 30, 213 autos dépassaient la vitesse de 120 kilomètres/heure. Ce chiffre, déjà pas triste, devient fou quand on apprend qu'un brouillard « à couper au couteau » réduisait la visibilité à 50 mètres environ. »

Sur les 715 219 infractions relevées par la gendarmerie en 1986, 39 p.c. avaient d'ailleurs trait à la vitesse.

Il faut aussi souligner l'extraordinaire contradiction existant entre les limitations réglementaires de vitesse et les possibilités des véhicules: près de 40 p.c. des modèles présentés au salon de Paris, au début du mois d'octobre 1988, pouvaient dépasser les 200 kilomètres/heure!

Les moyens de lutte contre les excès de vitesse et autres fautes graves sont de divers ordres: modalités d'accès au permis de conduire ou de retrait de celui-ci, recherche des infractions, perception des amendes.

Je n'ai pas de remarques essentielles à formuler quant à ces mesures. J'insisterai plutôt sur l'aménagement des voiries dont traite également — et c'est heureux — votre note, monsieur le ministre.

En effet, une des constatations aujourd'hui bien établies et une conviction de plus en plus répandue montrent que la lutte pour la sécurité des usagers, notamment des plus faibles, et, par conséquent, contre la vitesse excessive, passe par des aménagements non seulement de la voirie, mais aussi de son environnement. Le fait d'enlever à une voirie son caractère de voie rapide pour lui conférer un caractère plus urbanisé par du mobilier urbain, par un éclairage adéquat, par des plantations, par un revêtement différent, joue un rôle important.

La notion de zone où la circulation non motorisée doit avoir la priorité sur la circulation motorisée a été introduite par l'arrêté royal sur les « zones résidentielles » ou « *woonerf* ». Cette notion vient encore d'être élargie par l'instauration des « zones 30 », où la vitesse est limitée à 30 kilomètres/heure, ce qui implique une distance normale de freinage égale à 12 mètres.

Il faut se réjouir de cette dernière décision, moins coûteuse en investissements et moins contraignante réglementairement que la « zone résidentielle ». Cette « zone 30 » présente l'avantage de pouvoir s'appliquer non seulement aux quartiers résidentiels, mais aussi aux zones de commerces, de services, d'écoles et aux espaces publics.

Les aménagements de voirie permettent aussi dans de nombreux cas de supprimer ou de réduire la présence de la police qui peut ainsi se consacrer utilement à d'autres tâches. Vous visez d'ailleurs vous-même à cet allègement en prévoyant la constatation d'infractions graves par le seul recours aux appareillages électroniques.

Ce sont les pouvoirs publics, gestionnaires de la voirie, communes et Régions, qui doivent prendre les mesures d'aménagement. Celles-ci relèvent de la législation sur l'urbanisme — matière régionale — alors que la réglementation de la sécurité routière reste nationale.

Comme vous l'avez vous-même écrit, une politique cohérente et coordonnée de sécurité de la circulation exige donc une concertation structurée entre le pouvoir national et les Régions, concertation portant sur la réglementation de la circulation et sur l'aménagement de l'infrastructure ayant pour objet la sécurité routière.

Pourriez-vous nous préciser comment vous concevez l'organisation de cette concertation? Se situera-t-elle dans le cadre de cette Conférence interministérielle pour le transport, dont vous annoncez la création et au sein de laquelle siègeront les responsables des Travaux publics et des Communications — tant du gouvernement national que des Exécutifs régionaux — et qui devrait, entre autres élaborer un plan général de transport « ayant pour objet la coordination et l'intégration de la politique

globale de mobilité »? Ou bien envisagez-vous une autre « conférence » spécialisée?

Quel que soit le choix final, il semble en tout cas indispensable que les responsables régionaux de l'Aménagement du Territoire soient également associés à cette concertation ayant pour but la sécurité de toutes les personnes qui circulent.

La promotion des moyens visant à cette sécurité est également essentielle. A cet égard, il faut se réjouir de la publication récente par l'Institut belge pour la sécurité routière, d'un inventaire des meilleures réalisations dans notre pays en vue d'une « nouvelle approche de l'aménagement des rues ».

Il faut aussi saluer le rôle pionnier qu'a joué la Fondation Roi Baudouin depuis le début des années 80 en publiant plusieurs ouvrages et en soutenant la notion de plan de circulation.

Globalement, la Belgique est cependant en retard par rapport à ce qui se fait dans d'autres pays, spécialement ceux qui sont situés plus au nord de l'Europe. Aussi, en terminant mon intervention, je formule l'espoir que tout ce qui nous est annoncé devienne rapidement réalité! (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à M. Henneuse.

M. Henneuse. — Monsieur le Président, la direction générale de la SNCB a créé la surprise au cours de sa conférence de presse de la semaine dernière. Au lieu du déficit de 4 359 millions prévu au budget pour 1988, c'est un bénéfice d'exploitation de plusieurs centaines de millions qui se dégagera à la clôture de l'année comptable.

Les raisons en sont diverses. La plus importante semble être l'astuce de la vente et puis de la location des mêmes matériels ferroviaires. Par ailleurs, la dette a été réduite de près de 15 milliards et, partant, la charge financière a été allégée.

Ces économies plutôt comptables, n'engendrant aucune conséquence sur le plan humain, ont été accompagnées d'une restructuration sévère ayant conduit la société à réduire lourdement l'effectif du personnel de 52 000 agents à 48 000 au 1^{er} janvier 1989 et à 47 000 en fin d'année.

Ainsi, à ce jour, 2 milliards d'économies ont été supportés par le personnel: deux milliards malheureusement très douloureux puisque 4 000 familles ont été touchées durement, sans compter les agents actuellement hors cadre et particulièrement inquiets pour leur avenir.

D'autres économies sont également la conséquence d'une diminution du service.

Ainsi, ne faut-il pas oublier les régions rurales qui ont vu disparaître soit leurs arrêts de train, soit leur ligne complète et qui ressentent durement les effets de ces suppressions sur leur vie locale.

Souvenons-nous également des travaux annexes pourtant promis fermement lors des électrifications, supprimés, eux aussi, pour cause d'économies budgétaires et qui font que, dans certaines villes de la dorsale wallonne, le chemin de fer a pris l'allure d'un rideau de fer qui les coupe en deux. Ce sont autant de dettes qu'il va falloir honorer et donc prévoir au budget 1989.

Souvenons-nous encore que le plan IC-IR n'a pas, à ce jour, été complété par l'indispensable adaptation des horaires des bus SNCB et SNCV aux horaires des trains. Une meilleure coordination serait non seulement plus confortable pour les voyageurs mais aussi très rentable pour les deux sociétés.

Je m'en voudrais de terminer cette intervention sans aborder le problème du TGV car c'est un véritable problème puisant ses données au niveau local, régional, national et international.

Il en résulte une complexité effrayante, la perplexité du parlementaire et l'incompréhension du citoyen. Complexité qui mêle, en outre, des enjeux écologiques, des ambitions de pôles régionaux, des intérêts économiques, des accords internationaux, sans compter que certains, profitant de la confusion, peuvent imaginer rénover leurs lignes actuelles en les faisant parcourir par le TGV, laissant à l'autre Région le soin d'assurer la rentabi-

lité de l'ensemble par la création de lignes nouvelles, économiquement indispensables mais dommageables et stériles au niveau local.

Je souhaiterais, monsieur le Vice-Premier ministre, que nous puissions faire toute la clarté sur les enjeux, les moyens et les solidarités qui doivent intervenir en la matière, afin qu'aucune Région ne se sente réellement sacrifiée au TGV. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Appeltans, zowel voor een uiteenzetting in de algemene beraadslaging, als voor zijn interpellatie.

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, in wat voor een land leven wij? Vandaag, 1 februari 1989, bespreken wij de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1988, nadat wij vier dagen geleden, in de krant van 28 januari 1989, een deelaspect van die begroting, namelijk de bedrijfsresultaten van de NMBS van het jaar 1988 konden lezen zoals die door directeur Schouppe werden verstrekt.

Als onderdeel van dezelfde begroting keuren we vandaag een miljardenverlies op de exploitatie van de NMBS goed, hoewel we sinds vier dagen weten dat er enkele miljoenen winst zijn geboekt. Dit hebben we in de krant kunnen lezen.

Ik weet dat de laattijdigheid van deze begroting niet ten laste mag worden gelegd van de minister of van de huidige regering. Integendeel, wij geloven dat de minister, na een zware inhaalbeweging, in de eerstvolgende weken of maanden de begroting 1989 zal voorstellen. Dat is verheugend.

Als lid van de commissie voor de Infrastructuur voel ik mij echter weinig tevreden als belangrijke informatie over het beleid alleen in de kranten is terug te vinden. Ik moet de minister en zijn kabinet feliciteren met de publikatie van zijn beleidsnota van december 1988 die wij niet alleen toegezonden kregen, maar die ook werd verspreid bij de bevolking. In die beleidsnota vinden wij een uitgebreide algemene visie terug die voor een aandachtig lezer belangrijke aanduidingen geeft over de krachtlijnen die bepalend zijn voor het te voeren beleid.

Wij voelen ons gelukkig met de invoering van de beheers-autonomie, hoewel dit niet mag leiden tot het afschuiven van de politieke verantwoordelijkheid. Wij zijn ervan overtuigd dat een grotere flexibiliteit, gekoppeld aan een ruimere verantwoordelijkheid zeker de bedrijfsresultaten op positieve wijze zullen beïnvloeden. Bovendien zal niemand ongelukkig zijn met een betaalbaar verkeerswezen. Ook de maatregelen inzake veiligheid en leefbaarheid kunnen alleen maar worden toegejuicht. Volgend jaar zullen we al deze intenties kunnen toetsen aan de realisaties.

Vandaag wil ik drie punten uitdrukkelijk onder de aandacht van de minister brengen.

Ten eerste, wij weten allen dat volgens het regeerakkoord de NMBS een nationale verantwoordelijkheid is en blijft. Dat neemt niet weg dat de invloed van de verschillende regio's niet weg te cijferen is. Immers, elke beleidsdaad heeft rechtstreeks of onrechtstreeks te maken met bestellingen, met werkgelegenheid. Wij zijn tegenstanders van het hanteren van de weegschaal die de milligrammen aanduidt. Maar zelfs als wij ons beperken tot de NMBS, blijkt dat deze nationale bevoegdheidsmaterie voortdurend wordt bevraagd vanuit de regio's en dat wij voortdurend geconfronteerd worden met vragen van ongelijke behandeling naar gelang de regio.

Of is het niet waar dat Vlaanderen niet kan rekenen op een evenwaardige uitbouw van het spoornet; of is het niet waar dat het personeelsbeleid gevoerd wordt in het voordeel van de Francofonen; of is het niet waar dat de NMBS onder zware druk staat van de Waalse politieke en industriële lobby, zeg maar de staalbedrijven en ACEC?

Indien dit alles — en ik zou dit lijstje nog veel langer kunnen maken — niet waar is, zou de minister ons echt een grote dienst bewijzen met dit duidelijk aan te tonen; ik zou hem daarvoor dankbaar zijn.

Wij weten — alweer uit een dagblad — dat de directeur van de NMBS niet op onze golflengte zit. Ik kan de minister nochtans verzekeren dat tientallen andere personeelsleden overtuigd zijn van het tegenovergestelde.

Ten tweede wil ik heel even wijzen op de onduidelijke houding, of de verschillende benadering van het SST-dossier. De houding van de NMBS-directie is een onvoorwaardelijk «ja» en de beslissingen en voorbereidingen van de raad van bestuur laten daarover geen twijfel bestaan.

Wij worden geconfronteerd met een politieke opstelling van onduidelijkheid, waarbij steeds verdere engagementen worden aangegaan, steeds met verwijzing naar en onder voorbehoud van de milieu-effectrapportering en de kosten-baten-analyse. Ook hier wil ik vragen om tijdige berichtgeving en toelichting in de commissie.

Ten derde verwijs ik naar een titel in de krant *Het Belang van Limburg* van gisteren: «Limburg kan fluiten naar een spoorlijn Hasselt-Maastricht.» Het gaat hier om een onderdeel van de snelle interstedelijke verbinding Antwerpen-Maastricht-Keulen. Wij beschikken over een verslag van de werkgroep van de drie spoorwegnetten: België-Nederland-West-Duitsland van het jaar 1983. Op basis hiervan ging de raad van bestuur van de NMBS akkoord om deze lijn tot stand te brengen ten laatste in 1987. Mevrouw Aelvoet heeft hierover informatie en details verstrekt.

De aanleg van deze lijn is van levensbelang voor de achtergebleven regio's die doorkruist worden. Als Limburger denk ik in de eerste plaats aan de Limburgse regio. Of hoeven we niet meer, zoals voor het SST-dossier, internationaal te denken?

Wij weten dat het probleem niet eenvoudig is. De minister is beslist op de hoogte van de details. We menen dat hij in het dossier voldoende argumenten kan vinden om vragen te stellen bij de houding van de NMBS. De minister weet beslist dat Limburg een eerder misdeelde spoorwegprovincie is. Ook in dit verband wensen wij uitgebreide informatie en een herziening van het standpunt. Wanneer zal de minister zijn standpunt bepalen?

De zonet geformuleerde vragen brengen de goedkeuring van de begroting 1988 niet in gevaar. Wij dringen wel aan op een duidelijke visie voor de toekomst. Wij vertrouwen erop dat ook de deelaspecten grondig worden doorgelicht en dat er geen ondoordachte beslissingen worden genomen. (*Applaus.*)

Mijnheer de Voorzitter, ik kom thans tot mijn interpellatie over het dossier Athus-Meuse en de benadeling van Vlaanderen.

Het verhaal is misschien eentonig — Multatuli heeft het al gezegd —, maar mijn interpellatieverzoek werd reeds op 21 december 1988 gedaan en wij zijn nu begin februari 1989. Daarom valt mijn interpellatie uiteen in twee gedeelten: het ene dat in december is voorbereid en het andere dat een gevolg is van verkregen inlichtingen.

Wij werden gealarmeerd door een kranteartikel waarin sprake was van een studie van juni 1988 die in NMBS-kringen bekend is als het dossier Athus-Meuse. De volledige titel van de studie zou luiden: «Optie inzake vervoersstrategie voor het verkeer van goederen en reizigers tussen Noord-België en Nederland en Zuid-België, met het groothertogdom Luxemburg, Oost-Frankrijk, Zwitserland en Italië.» Volgens die krant betreft het een technisch, bijzonder ingewikkeld document, waarvan de inhoud en weerslag de Vlamingen in de raad van bestuur van de NMBS wellicht is ontgaan.

Met deze studie als referentiebasis spreekt de informant van de krant van een schandaal. De raad van bestuur van de NMBS zou niet opteren voor de verbinding van de haven van Ant-

werpen tot het centrale punt van het goederenverkeer in het groothertogdom Luxemburg via Hasselt en Gouvy, die nochtans 12 pct. korter is dan de traditionele route langs Fleurus, Namen, Bertrix en Virton.

De noodzakelijke herziening en aanpassing van de routes zou een gevolg zijn van het zwaarder worden van de goederenwagons van de spoorwegen. Dit houdt eveneens de aanpassing van de sporen, en dus ook van de bruggen en van de duikers, in.

Een ideale gelegenheid dus om het vervoer vanuit Antwerpen richting Luxemburg aan een evaluatie te onderwerpen en te kiezen voor de meest economische en meest rendabele oplossing, rekening houdend met de diverse invalshoeken van dit dossier.

Indien wij de krant verder mogen geloven, wordt het aantal Waalse kilometers artificieel verhoogd, wat dan weer een weerslag heeft op de tewerkstelling vermits het aantal kilometers, afgelegd in het Gewest, hiervoor bepalend is. Andermaal een zeer gevoelig punt.

Het zou hier bovendien een zeer belangrijke investering betreffen van 6,6 miljard, 6 à 7 miljard die vooral uit de zak komt van de Vlaamse belastingbetaler om — en ik citeer de krant — dus om de Waalse spoorroute op kunstmatige wijze 25 km langer te maken.

— Om op dit overbodige traject acht nieuwe bruggen over de Samber te bouwen;

— Om 50 nieuwe maar overbodige diesellocomotieven te laten bouwen door de Waalse industrie;

— Om de tewerkstelling in Wallonië te bevorderen ten koste van Vlaanderen, vooral van Limburg.

Wij menen, mijnheer de minister, dat u onze ongerustheid ten volle kunt begrijpen en wij willen zekerheid over een aantal vragen die hier rijzen. Kan de minister ons het bestaan van voornoemde studie, kortweg het dossier-Athus-Meuse, bevestigen? Ik meen dat het antwoord hierop positief is. Is het juist dat de raad van bestuur van de NMBS dit dossier heeft goedgekeurd? Ook hier zou het antwoord positief zijn. Ik hoef dan niet verder in te gaan op de derde vraag die ik had gesteld, namelijk of de informatie van het krantartikel juist is. Heeft de minister of de regering reeds een standpunt ingenomen?

Wij zijn nu zes weken later en ik heb een aantal gegevens gekregen waarvan ik er een viertal toelicht.

Ten eerste, de NMBS-studie-Athus-Meuse is niet objectief. Deze studie gaat verscheidene reizen na voor het goederenvervoer van Antwerpen naar het Zuid-Oosten (Elzas, Luxemburg, Italië, Zwitserland). De variatie over Hasselt en Gouvy werd al in een vroeg stadium van de bespreking uitgeschakeld en werd dus niet volgens dezelfde methode bestudeerd en geëvalueerd als de variatie via Waals grondgebied.

Ten tweede, de studie-Athus-Meuse plant 55 nieuwe diesellocomotieven van 4 000 pk elk. Cockerill heeft vroeger al een prototype van een dergelijke locomotief gemaakt. De huidige tractie op de Ardense lijnen bedraagt tweemaal 2 200 pk, twee gekoppelde locomotieven dus met samen 4 400 pk. Dat zou in de toekomst verhoogd worden tot tweemaal 4 000 of 8 000 pk.

Nergens wordt in de studie deze grotere tractiebehoefte verantwoord. Wel is het zeker dat de NMBS beschikt over tientallen, meer dan 55 zelfs, onlangs afgestelde diesellocomotieven. Een Vlaamse firma heeft een van deze locomotieven met succes uitgerust met een krachtiger motor van 3 000 pk, zodat het alleszins goedkoper zou zijn het afgestelde park opnieuw te gebruiken in de plaats van geheel nieuwe locomotieven te bestellen.

Ten derde, de studie-Athus-Meuse houdt geen rekening met de hellingen. De spoorweg is een vervoermiddel waarin de factor hellingen zeer belangrijk is. De reisweg over Hasselt en Gouvy kent maar twee noemenswaardige hellingen. De voorkeursroute van de NMBS daarentegen, Athus-Meuse, kent ten minste tien zware hellingen. Uit de studie blijkt nergens dat bij de kosten rekening wordt gehouden met het kleinere aantal hellingen via Hasselt-Gouvy.

Ten vierde, een belangrijk aspect in heel deze aangelegenheid is de uitrusting van sommige spoorlijnen voor een toegelaten overdruk van 22,5 ton per as; het huidige maximum is 20 ton per as. De NMBS wil de lijn Antwerpen-Hasselt-Duitsland uitrusten voor 22,5 ton. Daarnaast zou ook de voorwaarde Athus-Meuse, die over Leuven-Ottignies-Fleurus-Namur-Dinant-Bertrix gaat, uitgerust worden voor 22,5 ton.

Een grote besparing is mogelijk wanneer men de as van Antwerpen tot Visé gezamenlijk gebruikt voor de treinen van 22,5 ton asdruk. Niet alleen goederentreinen zullen dus wagons tellen die zo zwaar zijn geladen. Het zijn overigens maar specifieke goederentreinen die zo zwaar wegen. Het zou een besparing zijn wanneer de treinen Antwerpen-Duitsland en de treinen Antwerpen-Luxemburg eenzelfde baan volgen tot Visé en daar een aparte route kiezen. Zo kan men de uitrusting voor 22,5 ton over de hele route Athus-Meuse besparen.

Tot daar, mijnheer de minister, mijn bedenkingen. Ik hoop dat ik iets heb bijgedragen tot het dossier, zodat de beslissing die ter zake is genomen nog gewijzigd kan worden. (Applaus.)

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

De heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, verscheidene sprekers hebben beklemtoond dat het hier gaat om een begroting waarvan de kredieten reeds helemaal zijn opgebruikt. Zij dateert trouwens van vóór de staatshervorming en handelt over materies die niet langer tot mijn bevoegdheid behoren. Dit is de reden waarom ik in Kamer en Senaat, bij de bespreking van deze begroting, een beleidsnota heb ingediend die toelaat het debat ietwat te verruimen.

Ik vind het normaal dat men, wanneer men de verantwoordelijkheid krijgt over een departement zoals Verkeerswezen, ten aanzien van het Parlement, probeert de beleidsintenties nader te omschrijven. Ik dank degenen die het woord hebben gevoerd, op mijn beleidsnota hebben ingespeeld en tevens de nadruk op de verdiensten ervan hebben willen leggen.

Ik heb een poging gedaan om een aantal nieuwe accenten te leggen, die ik in de loop van de volgende maanden verder zal uitwerken.

Je tiens à préciser que je me limiterai strictement dans ma réponse aux matières relevant de la compétence nationale et qu'il conviendra à l'avenir de traiter les questions relatives aux transports urbains et vicinaux dans les Conseils régionaux.

Les chemins de fer ainsi que les normes et la réglementation générale restant dévolus au pouvoir national, il est impérieux, comme l'ont souligné plusieurs intervenants, d'instaurer une concertation entre le gouvernement national et les Régions. Un dialogue devra également avoir lieu avec les instances européennes car de plus en plus de problèmes de communication et de mobilité se poseront à ce niveau à l'avenir.

Afin de favoriser la concertation et la coordination dans les secteurs des Communications et des Travaux publics, il conviendra de mettre à profit la possibilité qui nous sera offerte par la loi d'instaurer au sein des comités de concertation, des comités ministériels spécialisés.

Il y aura lieu d'aller plus loin encore sur le plan pratique en instituant, par exemple, une coordination entre les sociétés de transports urbains et vicinaux et la SNCB.

Sur le plan de la sécurité routière, comme le ministère des Travaux publics était associé à l'Institut belge de sécurité routière, il serait utile que les Régions le soient également.

Mijnheer de Voorzitter, ik zal het nu, ingaand op de diverse opmerkingen, hebben over het fileprobleem, over het probleem van de verkeersveiligheid, over de NMBS en over de TGV. Tot slot zal ik dan antwoorden op de interpellatie van de heer Appeltans.

Het fileprobleem is vrij complex en noch ik, noch iemand anders heeft hiervoor een mirakeloplossing. Wij mogen dit

probleem niet stellen in termen van óf privé-vervoer óf openbaar vervoer.

De diverse voorgestelde maatregelen zijn mijns inziens nuttig. Wij moeten alleen proberen ze te combineren. Ik heb er dan ook geen moeite mee om suggesties van de oppositie, zoals van de PVV, te integreren in mijn beleid.

Wij moeten oog hebben voor de verschillende elementen. Zo kunnen de begin- en einduren van werk- en schooltijd worden gespreid en kan de *car pooling* worden bevorderd. Wij kunnen het openbaar en het privé-vervoer ook beter op elkaar laten aansluiten. Wegens de verspreide woningbouw kan het openbaar vervoer alleen immers onmogelijk tot in de verste uithoeken geraken. Openbaar vervoer heeft te winnen bij concentratie en bij de ruimtelijke ordening zou hiermee rekening moeten worden gehouden.

Er moet worden gestreefd naar coördinatie en overleg tussen de nationale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten om samen een oplossing te vinden. Die oplossing moet in de eerste plaats niet komen van grote infrastructuurwerken. Ik geloof dan ook niet in de voorstellen die van de week werden aangekondigd voor de verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden. Zo'n maatregel verlegt alleen maar het probleem. Het gaat daar immers om een trechterprobleem bij de toegang tot Brussel. Men kan daardoor maar een beperkt aantal auto's absorberen.

De verkeersveiligheid ligt mij zeer na aan het hart. Ik wil dit probleem echter in een ruimer kader plaatsen. De auto moet zijn juiste plaats krijgen in de maatschappij. Soms heb ik de indruk dat onze infrastructuur enkel wordt uitgebouwd in het kader van de auto en niet in het kader van het hele maatschappelijk gebeuren. Ik denk hierbij aan het effect van het autovervoer op de luchtverontreiniging, het lawaai en de veiligheid. Zo moeten ook in woongebieden de voetgangers en de fietsers de voorrang krijgen en de auto maar op de tweede plaats komen.

Inzake verkeersveiligheid bevestig ik de beleidsnota. Het is namelijk mijn bedoeling in 1989 het Parlement enkele maatregelen voor te stellen, onder meer de verlaging van het toegelaten alcoholgehalte, de modernisering van de controle van het alcoholgebruik bij de chauffeurs, een verbetering van de opleiding waarbij de ervaring meer moet worden gevaloriseerd in verhouding tot de theoretische kennis, misschien door het opleggen van een stage met beperkingen, en het vergemakkelijken van de elektronische controles.

Ik wens geen louter repressief beleid te voeren. De eindejaars-alcoholcampagne was daarvan een voorbeeld. Ik geloof echter ook niet in het alleen zaligmakende van informatie en opvoeding.

Het beleid van verkeersveiligheid staat of valt met de mentaliteit van de bestuurders. Er moet een stok achter de deur bestaan die een invloed heeft op het gedrag van de weggebruikers, zonder daarom de kans op bekeuringen te vergroten.

Ik ben het niet eens met de heer Vandermarliere dat de eindejaarscampagne van 1988, met een beter evenwicht tussen opvoeding en repressie, minder effect zou hebben gehad dan de campagne van 1987. Integendeel, ik meen dat bij de eindevaluatie zal blijken dat het effect groter was dan bij de sterke repressieve campagne van 1987.

In de loop van 1989 zullen de campagnes voort worden gezet. Naast het probleem van het alcoholverbruik zal ook het probleem van de snelheid worden aangepakt. Er groeit een vorm van incivisme die niet langer duldbaar is. De snelheden waarmede in de mist werd gereden bij het ongeval enkele dagen geleden op de autoweg Gent-Kortrijk en eergisteren op de autoweg bij Bergen zijn een schrijnende illustratie van de heersende mentaliteit.

Voor mij is het onbegrijpelijk dat bij de ontwikkeling van de auto's en bij de reclame telkens de nadruk wordt gelegd op de kracht en op snelheden die op geen enkele weg mogen worden gereden, eerder dan op de veiligheid, het comfort en het milieuvriendelijke karakter.

De reclame in die sector moedigt daardoor eigenlijk een vorm van inciviek gedrag aan. Ook daar moet verandering in komen zodat de factoren verdwijnen die de chauffeurs vaak aanmoedigen tot een onaangepast gedrag waarbij zij de autosnelwegen en de gewone wegen eerder als een sportcircuit dan als een verkeersweg beschouwen.

Zo kom ik dan tot de problemen van de NMBS.

Je souhaiterais répondre en premier lieu aux questions très concrètes posées par notre collègue M. Taminiaux, et tout d'abord à propos du passage à niveau n° 13 à La Louvière. Celui-ci sera budgétisé à concurrence de 75 millions pour l'année 1990 et de 6 millions pour 1991; dans le planning actuel, l'ensemble devrait donc être réalisé pour 1991.

En ce qui concerne la centralisation des activités des ateliers de traction de Monceau, Saint-Ghislain et Haine-Saint-Pierre, le conseil d'administration du 10 mai 1984 a décidé de surseoir à l'exécution de ce projet en attendant une étude complémentaire sur les ateliers du département «Infrastructure». Cette étude vient d'être déposée au conseil d'administration du 31 janvier 1989 et doit encore faire l'objet d'un examen.

Le problème du centre routier de La Louvière s'inscrit dans le cadre général de la restructuration des centres routiers actuellement discutée au niveau de la direction et du conseil d'administration de la SNCB.

Voor mij is de beheersautonomie van economische staatsbedrijven een realiteit en hiermee anticipeer ik op wat volgens mij morgen het statuut van dit soort bedrijven moet zijn. Ik wil mezelf niet beschouwen als een beheerder van maatschappijen en men moet van mij niet verwachten dat ik mij zal inlaten met een aantal concrete beleids- en beheersopties van de NMBS, ook al omdat wij als overheid de NMBS een budgettair kader opleggen. Als ik mij met politieke opties voor de NMBS zou inlaten dan zou deze maatschappij achteraf bijkomende kredieten kunnen vragen om die opties in de feiten om te zetten. Wij moeten tot een juiste verhouding komen tussen de Staat enerzijds en de parastatale instellingen anderzijds!

Ik verheug mij overigens over het betere exploitatieresultaat van de NMBS, ook al heeft dit te maken met een beter schuldbeheer, maar dat behoort ook tot het beheer. Dit beter resultaat mag echter geen aanleiding geven tot euforie. De herstructurering van de NMBS moet worden voortgezet, omdat de last van de maatschappij in overeenstemming moet zijn met wat de begroting kan dragen, vooral als men weet dat de sanering van de openbare financiën een prioritaire doelstelling van de regering blijft.

De SST heeft te maken met het mobiliteitsvraagstuk op Europees niveau. Ik kan het de leiding van de NMBS niet kwalijk nemen dat zij pro SST is. Gezien vanuit de exploitatie van het spoor zou de NMBS worden gemarginaliseerd als zij dit project niet zou onderschrijven. Het spreekt vanzelf dat de aanleg van zo een snelle lijn rekening moet houden met omgevingsfactoren, vandaar het belang van milieu-effectrapporten.

Mevrouw Aelvoet, ik ben niet van plan de termijnen ter zake te verlengen. In het kader van de Europese besluitvorming waarin wij ook zijn ingeschakeld, is dat trouwens onmogelijk. Zelfs als men de termijnen verlengt, mag men verwachten dat er toch altijd iemand zal zijn die ze te kort zal vinden. De milieu-effectrapportering moet grondig gebeuren, maar moet ook besluitvorming toelaten.

Wij moeten er voor zorgen dat milieu-effectrapporten niet verzeild geraken in een procedure van besluitvorming die uiteindelijk besluiten onmogelijk maakt. Sommige wettelijke regelingen zijn volgens mij te bureaucratisch opgevat, wat de positieve idee van milieu-effectrapportering kan ondermijnen.

Milieu-effectrapporten zijn een zeer belangrijke factor om dit SST-project op een milieuvriendelijke manier te realiseren. Wij moeten ervoor zorgen dat de SST optimaal wordt geïntegreerd, zodat het spoorwagennet er ook voordelen uit kan halen.

De Gewesten zijn autonoom bevoegd voor het tracé en de bouwtoelatingen. Het project kan dus enkel tot stand komen na intens overleg met en na akkoord van de Executieven.

Ik hoop dat wij op Europees niveau zowel voor de exploitatie als voor de milieu-effectrapporten spoedig tot besluitvorming komen.

De heer Appeltans heeft een aantal vragen gesteld in verband met het dossier-Athus-Meuse.

In 1986 heeft de raad van bestuur van de NMBS de directie gevraagd om voor lange en middellange termijn een vervoersstrategie uit te stippelen voor het goederenverkeer tussen het noorden van België en Nederland enerzijds en het zuiden van België, het Groothertogdom Luxemburg, het oosten van Frankrijk, Zwitserland en Italië anderzijds. Na twee jaar werd deze studie, ook de studie-Athus-Maas genaamd, de raad van bestuur van de NMBS voorgelegd tijdens de vergadering van 25 oktober 1988.

Gelet op de financiële resultaten van de talrijke bestudeerde varianten, de strategie die de NMBS wil ontwikkelen in het kader van de Europese eenheidsmarkt van 1993 en de Europese kanalisatie van het gespreid vervoer, heeft de raad van bestuur van de NMBS de resultaten van deze studie goedgekeurd en als vervoersstrategie de reiswegen op de west-as in overweging genomen, waarvan de as Athus-Maas.

De in het *Belang van Limburg* van 20 december 1988 verschenen informatie is correct wat betreft het bestaan van de studie en de besluitvorming, maar wijkt op sommige punten af van de waarheid. De studie had als doel concrete keuzevoorstellen uit te werken voor de reiswegen en de tractiewijzen die moeten worden benut om, op de beste voorwaarden qua kosten/baten voor het Belgische, het Luxemburgse en het Franse net, het vervoer van volle wagenladingen te verwezenlijken tussen Belgische en Nederlandse productiecentra en verbruikcentra in het groothertogdom Luxemburg en het oosten van Frankrijk of de streken die via deze landen worden bereikt. De verschillende reiswegen werden bestudeerd met dezelfde werkhypothese, de nationale grenzen buiten beschouwing gelaten. De financiële resultaten van de bestudeerde varianten tonen duidelijk het economische belang aan van het kiezen voor de reiswegen van de west-as, met onder meer de as Athus-Maas.

Volgende preciseringen zijn noodzakelijk: de reisweg op de oost-as via Hasselt en Gouvy bedraagt 331,4 kilometer tegen 345,9 kilometer voor de reisweg via de west-as. Er is daar dus een verschil van 4 pct. en niet van 12 pct. zoals de heer Appeltans heeft vermeld.

De reisweg via de oost-as wordt gekenmerkt door een ongunstiger lengteprofiel. Dat beperkt de mogelijkheden van de verscheidene tractievoertuigen waarvan de inzet wordt overwogen. Het vervoer van een bepaald tonnage via de oost-as vereist bijgevolg een groter aantal krachtvoertuigen, dus een verhoging van de exploitatiekosten, in vergelijking met de west-as.

Het kiezen voor de zigzagreisweg van de west-as in Wallonië is kenmerkend voor het gunstige lengteprofiel dat een hogere vervoersnelheid van het goederenverkeer toelaat. Daardoor worden de huidige exploitatie-uitgaven verminderd en de te dragen investeringen gerechtvaardigd. De in Wallonië in overweging genomen reisweg op de west-as betekent het opnieuw op dubbel spoor brengen tussen Fleurus en Auvelais van de lijn 147 alsmede het aanleggen van een derde spoor tussen Auvelais en Ronet. In de op de west-as gekozen optie van de variëte 44a overweegt men geen aankoop van overbodige diesellocomotieven. Men wil de bestaande diesellocomotieven na hun normale gebruiksduur door krachtiger modellen vervangen. Het gaat hier dus in geen geval om een voortijdige vervanging.

Wanneer men de verschillende varianten met elkaar vergelijkt — ik zal u de cijfers bezorgen — kan men, in economische NMBS-termen, de keuze van de raad van bestuur goedkeuren.

De op de west-as gekozen strategie bevat enkel wijziging inzake reisweg en tractiewijze in het Waalse landsgedeelte ten zuiden van het station van Ottignies. De bestaande toestand van

trafiekvolume, reiswegen en tractiewijzen in het Nederlandstalig landsgedeelte blijft onveranderd. Dit geldt zowel voor de reiswegen op de west-as als op de oost-as. Er is dus ook geen enkele weerslag op de huidige tewerkstelling van Nederlandstalige treinbestuurders.

Als minister van Verkeerswezen heb ik akte genomen van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS.

Ik heb tevens de NMBS gevraagd in contact te treden met de CFL, de Luxemburgse spoorwegmaatschappij, en met de SNCF, de Franse spoorwegmaatschappij, om in detail na te gaan of elk van de in de studie-Athus-Maas geformuleerde concrete voorstellen verenigbaar zijn met de programma's die door deze maatschappijen gepland zijn. Op het ogenblik wordt met deze maatschappijen overleg gepleegd.

Tenslotte wil ik nog ingaan op de vragen van de heer Vandermarliere over het taalkader in het departement. De reactie van de heer Vandermarliere heeft mij enigszins verwonderd aangezien ik de adviezen van de Vaste commissie voor taaltoezicht nauwgezet heb gevolgd. Ik meen dan ook dat het taalkader van het departement, zoals het werd gepubliceerd, beantwoordt aan de noden zoals die bestonden voor de regionalisering. Het spreekt echter vanzelf dat binnen het raam van de herstructurering van het departement als gevolg van de recente staatshervorming, nieuwe taalkaders moeten worden uitgewerkt. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Appeltans.

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor de uitgebreide technische toelichting die hij heeft gegeven. Het ligt niet in mijn bedoeling over de technische kant van de zaak te discussiëren. U zal echter wel begrijpen, mijnheer de minister, dat ik in de veronderstelling dat uw cijfers juist zijn — en ik heb nog geen reden om daaraan te twijfelen — het geheel betwist. Ik wens te beklemtonen dat ik enerzijds de autonomie van de NMBS toejuich maar dat ik mij anderzijds toch ook afvraag in welke mate de minister nog controle kan uitoefenen op de NMBS en op het beleid dat die maatschappij voert.

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

De heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, in de toekomst zal de opdracht van dergelijke maatschappijen nauwkeurig worden omschreven in een beheerscontract. De politieke controle zal erin bestaan na te gaan of dat contract inderdaad wordt nageleefd. U heeft terecht het voorbeeld van Athus-Maas aangehaald. Indien voor een bepaalde goederenstroom, de NMBS van oordeel is dat een bepaalde formule bedrijfseconomisch verantwoord is en wij een andere formule zouden opleggen, heeft de NMBS het recht te vragen dat de Staat het verschil zou compenseren.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Appeltans.

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, ik kan de minister grotendeels volgen maar indien zou blijken dat de NMBS een totaal verschillend beleid voert in de regio's zullen wij toch onze politieke verantwoordelijkheid op ons moeten nemen om daartegen in te gaan.

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

De heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, het is evident dat de NMBS de nationale opdracht heeft om te zorgen voor het transport in de diverse regio's.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Het woord is aan mevrouw Aelvoet.

Mevrouw Aelvoet. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de politieke wereld wordt besloten een staatsonderneming beheersautonomie te geven, dan mag hier nadien niet op worden teruggekomen, en mogen geen detailvragen over genomen beslissingen worden gesteld. Dat is een ondergraven van de autonomie.

Anderszids is het enkel toekennen van financiële middelen niet voldoende. Er dient een politieke controle te zijn op de wijze waarop de opdracht globaal wordt vervuld. Met betrekking tot deze controle zijn een aantal kanttekeningen niet misplaatst.

Ik haalde slechts een voorbeeld aan dat mijn verbazing had gewekt, namelijk de beslissing in verband met de IC-verbinding tussen Antwerpen, Hasselt en Duitsland. Ik neem akte van uw toezegging, mijnheer de minister, dat u dit voorbeeld nader zult laten bestuderen.

De heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Op die vraag heb ik inderdaad niet geantwoord. Ik zal dit nu doen. Het is juist dat er plannen bestonden tussen drie maatschappijen voor de lijn Antwerpen-Hasselt-Aken. Rekening houdend met de investeringen die hiervoor nodig zijn en met de door haar geplande exploitatie, is de NMBS op het ogenblik terughoudend. Ik heb de raad van bestuur verzocht, dit nader te bekijken omdat het een logische verbinding lijkt op het internationale vlak. Toch heb ik ondertussen ervaren dat een op de kaart logische verbinding niet altijd die is waarvoor wordt gekozen. Er moet rekening worden gehouden met de gegevens van de NMBS inzake de bestaande verkeersstroom.

Mevrouw Aelvoet. — Ik zou het op prijs stellen, mocht u mij ter zake meer gegevens overmaken die het standpunt van de NMBS al dan niet staven. In elk geval is het niet ondenkbaar dat deze eventuele voorlopige beslissing van de NMBS samenhangt met het snelspoordossier waarin het ook gaat over Aken en Keulen. Bestaat niet de mogelijkheid dat men alles op dit ene spoor wil zetten? Daarmee hebben wij moeite.

De heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Wat is op die lijn prioritair, mevrouw, het goederenvervoer of het personenvervoer?

Mevrouw Aelvoet. — Het snelspoor dat wordt aangelegd, kan nooit dienen voor goederenvervoer, maar dat is een andere kwestie.

Ik heb nog vier korte opmerkingen inzake de milieu-effectrapporten. Het gaat hier niet zomaar om een toevallig iemand die vindt dat meer tijd nodig is. Ik weet dat twee van de studiebureaus die belast zijn met het onderzoek van de tracés menen dat de hun toegemeten tijd te kort is om hun werk fatsoenlijk te doen. Dus houd ik daarmee rekening in mijn politieke beoordeling van de kwaliteit van de milieu-effectrapporten.

Het studiebureau Omgeving dat het tracé moet onderzoeken tussen Brussel en Nederland, heeft de opdracht pas gekregen in november. Op 22 november heeft dat studiebureau zijn vragenlijsten gestuurd naar de gemeenten waar zij informatie wilden opvragen. In de brief stond dat men de antwoorden graag voor 5 december zou ontvangen. Er werd uitstel gegeven aan de gemeenten tot 19 december omdat ze allemaal met de handen in het haar zaten. Er moet dus worden gewerkt met gegevens die op zo korte termijn werden verzameld. Het gaat dus duidelijk niet om het rekken van de tijd om de besluitvorming uit te stellen, maar wel om een veel te korte termijn die beschikbaar was om ernstig werk te kunnen leveren.

Mijn conclusie is dat het niet zozeer de bedoeling is om een degelijk milieu-effectrapport te verkrijgen dat een aantal tracés en misschien zelfs de wenselijkheid van de aanpassing van

bestaande tracés op de helling zou zetten, maar een milieu-effectrapport te verkrijgen dat niet meer is dan een mooi verzinzel voor de publieke opinie. «Ogenscheinlijk» zal de regering rekening houden met de MER-rapporten, terwijl de studiebureaus zelf verklaren dat er onvoldoende tijd is om het werk goed te doen. Ik vind dit een zeer ernstig probleem. Ik veronderstel dat u zult antwoorden dat er aan de voorgestelde tracés aanpassingen zullen gebeuren. Misschien zullen die er ook wel zijn, maar fundamenteel zal er niet veel kunnen worden gewijzigd aan de tracés die reeds werden bestudeerd. Inzake het tracé Brussel-Leuven-Luik en verder gaan de personen die het onderzoek hebben uitgevoerd allemaal akkoord: het zal ten zuiden komen van de E40. Dit betekent wel degelijk «in eigen bedding», in tegenstelling tot de prachtige verklaringen die alle Vlaamse meerderheidspartijen hierover hebben afgelegd.

Wat mij betreft, niet alleen een milieu-effectrapport is nodig, maar misschien ook een moreel-effectrapport, waarbij de schadepost het gebroken woord een belangrijk element zou kunnen zijn.

Applaus op alle banken, Voorzitter!

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 553-1, session 1988-1989, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 553-1, zitting 1988-1989, van de Senaat.)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés:

*Crédits pour les dépenses courantes (Titre I)
et pour les dépenses de capital (Titre II)*

Article 1^{er}. § 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1988 des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs):

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . .	74 798,0	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . .	5 759,7	13 215,2	20 399,9
Totaux (Titres I et II)	80 557,7	13 215,2	20 399,9

Ces crédits sont énumérés aux Titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I)
en voor de kapitaaluitgaven (Titel II)*

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

	Gesplitste kredieten		
	Niet- gesplitste kredieten	Vast- leggings- kredieten	Ordor an- cerings- kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven. . .	74 798,0	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven. . .	5 759,7	13 215,2	20 399,9
Totalen (Titels I en II)	80 557,7	13 215,2	20 399,9

Die kredieten worden opgesomd onder de Titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatieafdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de daartoe gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen er bovendien voor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant maximum de 3 000 000 de francs pour les secours et allocations à caractère social (section 51: art. 33.02; section 40: art. 11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone

rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulp gelden en toelagen van sociale aard (sectie 51: art. 33.02; sectie 40: art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen de 100 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Le ministre des Communications est autorisé à accorder des indemnités ou des secours dans les conditions qu'il déterminera, à d'anciens agents pensionnés ou non par suite d'accident en service ou d'accident de travail ou pour raisons de santé, à l'effet de ne pas les traiter moins favorablement que les ouvriers se trouvant dans des conditions semblables, et ce nonobstant les dispositions de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles.

Art. 3. De minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd vergoedingen of hulp gelden te verlenen onder de voorwaarden die hij zal vaststellen, aan gewezen personeelsleden al of niet gepensioneerd ten gevolge van dienst- of arbeidsongeval of om gezondheidsredenen, om deze niet minder gunstig te behandelen dan de werklieden die zich in gelijkaardige voorwaarden bevinden, en zulks niettegenstaande de bepalingen van de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke pensioenen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Par dérogation aux dispositions des articles 5, 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés ci-après peuvent être utilisés pour le paiement de dépenses créées au cours d'années budgétaires antérieures:

Titre I, section 40, articles 12.01, 33.01;

Titre I, section 51, articles 12.01, 12.25, 33.01;

Titre I, section 52, articles 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titre I, section 53, articles 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

Art. 4. Bij afwijking van de beschikkingen van de artikelen 5, 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de volgende, niet-gesplitste kredieten worden aangewend tot het vereffenen van uitgaven ontstaan tijdens vroegere begrotingsjaren:

Titel I, sectie 40, artikelen 12.01, 33.01;

Titel I, sectie 51, artikelen 12.01, 12.25, 33.01;

Titel I, sectie 52, artikelen 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titel I, sectie 53, artikelen 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Le paiement des allocations de naissance et des indemnités pour frais funéraires s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 5. De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafeniskosten geschiedt volgens de regels vastgesteld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijkscomptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 53 (Administration de la Marine et de la Navigation intérieure) du Titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Art. 6. De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 53 (Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) van Titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Autres dispositions particulières

Art. 7. Le ministre des Communications est dispensé de procéder au recouvrement à charge de la SA Cockerill Yards à Hoboken, en faillite, de la somme de 470 720 francs qu'elle doit pour des prestations fournies en matière du jaugeage du m/s «Mineral Antwerpen» et pour la délivrance des documents demandés (arrêté royal du 5 octobre 1962, modifié par l'arrêté royal du 25 octobre 1977).

Andere bijzondere bepalingen

Art. 7. De minister van Verkeerswezen wordt ontslagen ten laste van de NV Cockerill Yards te Hoboken in faling de som van 470 720 frank terug te vorderen welke deze verschuldigd is uit hoofde van de verleende diensten inzake het meten van het m/s «Mineral Antwerpen» en de aflevering van de gevraagde documenten (koninklijk besluit van 5 oktober 1962, gewijzigd bij koninklijk besluit van 25 oktober 1977).

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (Titre IV)

Art. 8. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au Titre IV du tableau joint à la présente loi, sont évaluées à 5 954,1 millions de francs pour les recettes et à 5 425,2 millions de francs pour les dépenses.

Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au Titre IV du tableau joint à la présente loi, est indiqué en regard du numéro de l'article se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des comptes, sont désignés par l'indice A.

Les fonds sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui ont opéré les recettes, sont désignés par l'indice C.

Afzonderlijke sectie (Titel IV)

Art. 8. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 5 954,1 miljoen frank voor de ontvangsten en op 5 425,2 miljoen frank voor de uitgaven.

De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel dat betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd, worden door het teken A aangeduid.

De fondsen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 9. A l'article 60.02 A du Titre IV — Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime — l'autorisation d'engagement pour 1988 est fixée à 5 750 000 000 de francs.

Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le 10 de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé établi en trois exemplaires, et mentionnant d'une part le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

Le relevé du mois de décembre constitue le relevé récapitulatif annuel. La Cour des comptes renvoie au ministre des Finances, dans les dix jours suivant leur réception, deux exemplaires arrêtés par elle, du relevé récapitulatif annuel.

Art. 9. Op artikel 60.02 A van Titel IV — Fonds bestemd om het in stand houden en het uitbreiden te verzekeren van de koopvaardij en de vissersvloot — wordt de vastleggingsmachtiging voor 1988 op 5 750 000 000 frank vastgesteld.

Elke verbintenis uit dien hoofde aan te gaan wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

Vóór de 10e van iedere maand legt de controleur van de vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die enerzijds het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand geïmpeerd werden, en anderzijds het bedrag aangeeft van de vastleggingen die geïmpeerd werden sinds het begin van het jaar.

De lijst van de maand december maakt de jaarlijkse verzamelstaat uit. Binnen de tien dagen na ontvangst van de jaarlijkse verzamelstaat, zendt het Rekenhof twee door het Hof afgesloten exemplaren naar de minister van Financiën terug.

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (Titre VII)

Art. 10. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 6 305 839 000 francs et pour les dépenses à 6 137 970 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 662 400 000 francs.

La Régie des Voies aériennes est autorisée à utiliser les disponibilités du Fonds de renouvellement et d'amortissement pour financer ses travaux de premier établissement.

Instellingen van openbaar nut (Titel VII)

Art. 10. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwezen voor het jaar 1988.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 6 305 839 000 frank en voor de uitgaven 6 137 970 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 662 400 000 frank.

De Regie der Luchtwegen is ertoe gemachtigd de beschikbaarheden van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds te benutten voor het financieren van haar werken van eerste aanleg.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 11. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la navigation intérieure de l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 107 786 000 francs et pour les dépenses à 103 960 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 13 600 000 francs et les dépenses pour ordre à 13 600 000 francs.

Art. 11. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor regeling der binnenvaart voor het jaar 1988.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 107 786 000 frank en voor de uitgaven 103 960 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 13 600 000 frank en de uitgaven voor orde op 13 600 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 12. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 6 243 590 000 francs et pour les dépenses à 6 039 900 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 930 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 2 732 855 000 francs et les dépenses pour ordre à 2 732 855 000 francs.

Art. 12. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1988.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 6 243 590 000 frank en voor de uitgaven 6 039 900 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 930 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 2 732 855 000 frank en de uitgaven voor orde op 2 732 855 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 13. Des crédits destinés à l'apurement de créances d'années antérieures sont ouverts à concurrence de (en millions de francs):

TITRE I

Dépenses courantes.

Section 40 — Article 12.47	4,3
Article 33.01	66,0
Section 51 — Article 12.05	3,6
Article 32.02	282,4
Section 52 — Article 12.02	5,6
Article 12.03	2,4
Section 53 — Article 11.03	3,6
Article 11.04	1,7
Article 12.02	7,5
Article 12.05	6,0

Article 12.07	0,1
Article 12.39	0,6
Article 12.40	1,3
Article 12.43	17,0

TITRE II

Dépenses de capital.

Section 51 — Article 74.01	0,1
Section 53 — Article 74.01	6,1

Art. 13. Kredieten bestemd voor de aanzuivering van schuld-vorderingen van vorige jaren worden geopend tot beloop van (in miljoenen franken):

TITEL I

Lopende uitgaven.

Sectie 40 — Artikel 12.47	4,3
Artikel 33.01	66,0
Sectie 51 — Artikel 12.05	3,6
Artikel 32.02	282,4
Sectie 52 — Artikel 12.02	5,6
Artikel 12.03	2,4
Sectie 53 — Artikel 11.03	3,6
Artikel 11.04	1,7
Artikel 12.02	7,5
Artikel 12.05	6,0
Artikel 12.07	0,1
Artikel 12.39	0,6
Artikel 12.40	1,3
Artikel 12.43	17,0

TITEL II

Kapitaaluitgaven.

Sectie 51 — Artikel 74.01	0,1
Sectie 53 — Artikel 74.01	6,1

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE CULTURELE ZAKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES AFFAIRES CULTURELLES COMMUNES POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1988

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet houdende de begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1988.

Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le budget des Affaires culturelles communes pour l'année budgétaire 1988.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer De Backer.

De heer De Backer. — Mijnheer de Voorzitter, in de begroting van de Gemeenschappelijk Culturele Zaken een algemene beleidslijn vinden, is een moeilijke opdracht.

Deze begroting kan inderdaad, en dit reeds verscheidene jaren, worden betiteld als een « noodzakelijk relikwie » van onze staatshervorming.

Zelfs de noemer « cultuur », die in de titel is vermeld, dekt de lading niet: vele kredieten hebben ten minste evenveel met wetenschapsbeleid te maken als met cultuur.

Ook de term « gemeenschappelijk » die we eveneens in de titel terugvinden, is misleidend. Even talrijk zijn de kredieten die feitelijk reeds lang hadden moeten zijn opgesplitst naar de Gemeenschappen.

Ik meen dan ook dat u, mijnheer de minister, een belangrijke opdracht heeft: deze begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken dient te worden uitgezuiverd en kan zelfs verdwijnen uit het jaarlijkse pakket goed te keuren begrotingen.

Sta mij toe deze zienswijze even toe te lichten.

Zoals ik zei, kunnen verscheidene kredieten reeds nu worden opgesplitst naar de Gemeenschappen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de post uit de « afzonderlijke sectie » die een fonds voor de uitrusting en de geschiktmaking van de rijksonderwijsinstellingen, die vóór de toepassing van de wet van 29 mei 1959 bestonden, « kunstonderwijs » stijft met een som van 600 000 frank. Ik noteer de verklaring van de minister in de kamercommissie dat dit fonds binnenkort wordt vereffend.

Misschien kan de minister reeds precieze informatie geven over zijn timing en ons mededelen hoe de vereffening zal gebeuren. Is dit een voor de Gemeenschappen verloren krediet? Of werd er in de financieringswet van 16 januari 1989 rekening mee gehouden? Of zal dit bedrag eenvoudigweg naar de staatskas vloeien?

Dezelfde vraag kan over het Nationaal Sportfonds worden gesteld. Dit is tevens ons tweede voorbeeld van een kredietpost die niet langer in deze begroting thuishoort. De sport behoort niet meer tot de nationale bevoegdheid, maar wel tot deze van de Gemeenschappen. Als dit Sportfonds bedoeld is, zoals de minister eveneens in de kamercommissie verklaarde, om het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité te subsidiëren, zal dit in de toekomst toch via de Gemeenschappen gebeuren. Ik herinner mij de moeilijkheden die er rezen toen de Raden enkele jaren geleden eigen decreten uitvaardigden om de sportverenigingen te subsidiëren. Dit bracht voor sommige nationaal gestructureerde organisaties, zoals de KWB, de KBAB of de KBVB, een gewetensprobleem mee, namelijk splitsen of unitair blijven. Soms zag men af van subsidies om nationaal gestructureerd te blijven. Deze keuze mag zeker niet aan het BOIC worden opgedrongen. Daarom moet deze kwestie via het zo pas door de regering gecreëerde instrument van de samenwerkingsakkoorden worden opgelost.

Graag vernam ik dan ook van de minister of hij meent dat een gedeelte van de sportbevoegdheid onwettig moet onttrokken blijven aan de Gemeenschappen, dan wel of hij van plan is deze kwestie vrij spoedig in overleg met de Gemeenschappen via een samenwerkingsakkoord op te lossen.

Een derde en laatste voorbeeld slaat op de Nationale Dienst voor opgravingen. Er zou reeds principieel beslist zijn — en opnieuw steun ik op het kamerverslag — om deze dienst te regionaliseren. De minister zal ons zeker kunnen mededelen of dit inderdaad zijn intentie is. In bevestigend geval wil ik graag weten hoe deze splitsing in zijn werk zal gaan. De NDO werd immers bij koninklijk besluit van 5 juli 1963 afgescheiden van het Koninklijk Instituut voor het kunstpatrimonium tot een

autonome wetenschappelijke instelling. De NDO geeft een aantal wetenschappelijke publikaties uit en heeft ook roerende en onroerende bezittingen die vaak een unieke wetenschappelijke waarde hebben. Zal de minister hier het systeem van de Leuvense universiteitsbibliotheek toepassen en de voorwerpen met een even catalogusnummer aan de ene Gemeenschap en die met een oneven nummer aan de andere Gemeenschap geven?

Met deze drie voorbeelden meen ik te hebben aangetoond dat een aantal posten geen nationaal karakter meer hebben. Er zullen evenwel — dat is het logische gevolg — nog altijd een aantal kredieten in deze begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken overblijven. Deze restkredieten kunnen echter naar andere begrotingen worden overgeheveld. Dit zou het geval kunnen zijn met het Nationaal Geografisch Instituut dat nu gelden ontvangt via meer dan één begroting. Alle subsidies voor dit instituut zouden worden kunnen samengebracht, bijvoorbeeld in de begroting van Landsverdediging.

De heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken, van de Modernisering van de Openbare Diensten, en van de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen. — Mijnheer De Backer, u verbaast mij, maar ik kom hierop nog terug.

De heer De Backer. — De « echte » bicommunautaire culturele en wetenschappelijke instellingen, zoals de Koninklijke Musea voor kunst en geschiedenis, het Koninklijk Museum voor schone kunsten van België of het Koninklijk Instituut voor het kunstpatrimonium, kunnen eveneens een plaats krijgen op een andere begroting, zoals bijvoorbeeld die van Binnenlandse Zaken of die van de Eerste minister.

Tot nu toe gaf ik misschien de indruk dat deze begroting alleen een juridisch en budgettair probleem vormt. Daarom ga ik toch even in op een aantal intrinsieke problemen. Een goed aanknopingspunt lijkt mij de pas vernoemde Nationale Dienst voor opgravingen te zijn.

Door de koninklijke besluiten nr. 275 van 31 december 1983 en nr. 504 van 31 december 1986 werd de NDO, samen met het eveneens vernoemde Koninklijke Instituut voor het kunstpatrimonium, omgevormd tot de wetenschappelijke groepering Patrimonium, die een eigen autonoom beheer heeft. Door de voorgenomen regionalisering van de NDO zal de wetenschappelijke groepering Patrimonium opnieuw uit slechts één instelling bestaan. Is dit wel te verantwoorden, rekening houdend met de bevindingen die de koninklijke commissaris voor de herstructurering van de nationale wetenschappelijke instellingen in 1983 neerschreef en met het beleid van efficiëntie en coöperatie dat de toenmalige regering daaruit puurde?

Een belangrijke cultureel-wetenschappelijke rijksinstelling, die via deze begroting wordt gefinancierd, werd in de hergroepering via de wetenschappelijke groeperingen niet betrokken. Het betreft het internationaal vermaarde Instrumentenmuseum. Denkt de minister eraan dat nu wel te doen of kan hij ons de redenen geven waarom deze instelling stiefmoederlijk wordt behandeld?

Waarom de regering blijkbaar wel gedacht heeft, is de oprichting van nieuwe instellingen.

Zo zou de regering reeds beslist hebben een Nationaal Centrum van wetenschappelijke en technische documentatie te creëren. Deze inrichting zou bij wet worden opgericht, wat laat vermoeden dat dit centrum niet alleen volle rechtspersoonlijkheid zal krijgen, maar zeker ook het statuut van openbare instelling zoals in de wet van 16 maart 1954 is omschreven.

De vragen die hierbij rijzen zijn tweërlei. Allereerst is er de vraag naar de opdracht van dat centrum, en of er wel behoefte aan is. Kan de regering de noodzakelijkheid en het nut ervan aantonen? Kan de regering bewijzen dat er momenteel geen andere bestaande staatsinstelling of staatsdienst de taken waaraan de regering denkt, op zich kan nemen?

Ten tweede is er de vraag naar de kostprijs. Moet deze instelling alleen dienen om bepaalde medewerkers een hoge functie te bezorgen of om een ruim aantal medestanders te benoemen? Heeft de regering er al een idee van wat de werkingskosten — want de werking en de resultaten zijn toch het voornaamste — zullen zijn? En alsof deze nieuwe instelling nog niet genoeg is, lees ik nu dat de regering overweegt een parastatale instelling van het type B op te richten. In deze instelling zou het personeel worden gegroepeerd dat de gemeenschappelijke culturele aangelegenheden moet beheren.

Deze oplossing voor het personeelsprobleem van de overgebleven bicommunautaire instellingen is onaanvaardbaar. Er is geen enkele objectieve reden waarom een groep ambtenaren zou worden « opgesloten » in een parastatale instelling. Ik zeg wel « opgesloten », want het zal om een beperkt aantal ambtenaren gaan die in de toekomst weinig of geen bevorderingskansen meer zullen hebben in hun eigen parastatale instelling. Dat het om een gespecialiseerde, bijzondere dienst gaat, houdt evenmin steek, want dat kan van vrijwel elke overheidsdienst worden gezegd.

De integratie in een bestaande administratie lijkt me logischer en nuttiger, zeker wanneer in die administratie een geëigend bestuur kan worden gecreëerd. De controle zal op die manier ook beter door de bevoegde minister en de hele regering kunnen in de hand worden gehouden. In het geval van een parastatale instelling B zal tevens in een raad van beheer moeten worden voorzien.

Deze gedachtengang brengt mij dan bij het algemene probleem van participatie van de Gemeenschappen in het beheer van de bicommunautaire culturele instellingen. Deze verplichting moet binnen de kortst mogelijke termijn worden gerealiseerd.

Hoever zijn de onderhandelingen hierover met de Gemeenschappen reeds opgeschoten en welke voorstellen heeft de regering aan de Gemeenschappen gedaan of zal zij nog doen?

Het zal de minister zeker niet onbekend zijn dat op het beheer van die instellingen de cultuurpactwet van toepassing is, zodat alle ideologische en filosofische strekkingen erbij moeten worden betrokken. Hoe zal de regering deze bijzondere vertegenwoordiging waarborgen?

Tenslotte, mijnheer de minister, wens ik nog even in te gaan op het beheer van de middelen die u via deze begroting ter beschikking stelt van allerlei overheids- of privé-instellingen. Het gaat hoofdzakelijk over subsidies, namelijk 1,3 miljard op een totaal van 1,7 miljard.

En dan bevreemd het me wel enigszins de minister te horen verklaren dat de controle op de toekenning van subsidies nog niet zo best is georganiseerd en dat er — en nu citeer ik uit het kamerverslag — « nog altijd subsidies zijn waarvan men niet goed weet voor wie ze bestemd zijn en waarvoor ze gebruikt worden ». Het zijn die subsidies toch niet die zullen worden verhoogd?

Zo wordt ook openlijk toegegeven dat de instellingen die de overheid subsidieert, hun financiële middelen niet zo best weten te beheren. Zeker degenen die de tentoonstellingen over de Azteken en over China hebben bezocht in de Koninklijke Musea voor kunst en geschiedenis, weten dat die een enorm succes hadden. Nochtans heeft de Aztekententoonstelling, zo verklaarde de minister, niets opgebracht voor de organisatoren zodat, eindelijk zou ik zeggen, voor het volgende initiatief, namelijk de Chinatentoonstelling, een beter contract werd gesloten.

Als we deze onzorgvuldigheid, sommigen zouden zeggen, dit wanbeleid, transponeren naar de grote instellingen, dan is het allerm minst verwonderlijk dat de Koninklijke Muntscouwburg, het Nationaal Orkest van België en andere alleen maar een schuldenberg opbouwen.

De vorige regering was begonnen met, mits een ernstige saneringsinspanning, een en ander recht te trekken. Dat werk was nog niet af. Kan de huidige, bevoegde minister me meedelen hoe de verdere evolutie van die deficitaire instellingen er zal

uitzien en vooral welke ingrijpende maatregelen, want een pleister tegen het bloeden hoeft niet, hij binnen de kortste keren zal nemen?

Wat schijnbaar een kleine begroting is, zit dus vol vallen, wolfsijzers en schietgeweren. De PVV-fractie heeft er geen vertrouwen in dat deze vallen door de regering zullen worden ontweken. Tenzij de oplossing weer eens wordt gezocht in het graven van putten om andere putten te vullen. En dat kunnen we niet goedkeuren.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer De Belder.

De heer De Belder. — Mijnheer de Voorzitter, wij bespreken vandaag, als onderdeel van een reeks uiteenlopende begrotingen, ook een klein ontwerp van budgetwet voor een totaal van nauwelijks 1,7 miljard, namelijk het wetsontwerp houdende de begroting der Gemeenschappelijke Culturele Zaken. Het gaat hier over datgene wat in België in 1988, want het geld is inmiddels reeds opgebruikt, nog gemeenschappelijk cultureel of cultureel gemeenschappelijk was. Het cultureel unitaire België ziet er inderdaad als volgt uit: van deze 1,7 miljard gaat ongeveer de helft, 773 miljoen, naar de gemeenschappelijke Belgische instellingen van de hoofdstad, ongeveer de andere helft, 782,5 miljoen, naar de nationale culturele instellingen en de rest, 120 miljoen, dient voor de nog nationaal gebleven buitenlandse culturele betrekkingen.

Ik stel vast dat de minister, die deze materie heeft geërfd van twee voorgangers, namelijk van de Nederlandstalige en de Franstalige ministers van Onderwijs, enkele solide regels volgt voor zijn algemeen beleid ter zake.

1. Allereerst wil hij de saneringsbesparing, die reeds voordien was ondernomen, voortzetten. Ik heb de indruk dat hij meent wat hij zegt. Het volstaat te kijken naar de manier waarop hij de elektriciteitsrekening van een reeks koninklijke musea en dito commissies of instellingen toeknipt. De toelagen aan culturele instellingen en dotaties aan parastatale instellingen worden geblokkeerd op het niveau van 1985. Ook zegt de minister dat hij het principe van de autonomie, dat het kenmerk is van het koninklijk besluit nummer 504 van 31 december 1986 dat de behandelde instellingen regelt, verder zal respecteren, wat betekent dat zij hunnerzijds ook de financiële beleidslijnen moeten in acht nemen.

2. De minister is vervolgens van plan om de Gemeenschappen te betrekken bij het beheer van deze nationale instellingen. In het uitstekend kamerverslag van mijn collega Vanhorenbeek lees ik inderdaad dat « de centrale overheid, de continuïteit en de werking dezer instellingen moet waarborgen terwijl de valorisering en de exploitatie van het cultuurbezit aan de Gemeenschappen wordt toevertrouwd ». Ik wil die zin beklemtonen want ik vind het een heel belangrijk standpunt. De minister meent verder dat deze vertegenwoordiging der Gemeenschappen in de raden van beheer maximaal moet zijn. In sommige gevallen pleit hij voor een 50/50-verhouding, de helft nationaal, de helft voor de twee Gemeenschappen.

3. Ik begrijp dat de minister van plan is om de controle op de subsidies, waaruit zijn budget voornamelijk bestaat, beter te regelen, ook al omdat het soms nog niet heel duidelijk is voor « wie ze bestemd zijn en waarvoor ze worden gebruikt », zoals collega De Backer zei. U ziet dat wij dezelfde bronnen citeren.

Daar waar de zaken duidelijker zijn zou de minister er echter niet voor aarzelen om sommige subsidies te verhogen, zoals hij onder andere heeft gedaan met de post voor het Filmarchief die zomaar met 2 wordt vermenigvuldigd.

Daarnaast denkt de minister eraan een principesbeslissing te nemen om bepaalde subsidies aan het indexcijfer te koppelen, wat echter « moet gepaard gaan met een herwaardering ».

4. Misschien valt er hier en daar nog wel iets te regionaliseren, zoals de Nationale Dienst voor opgravingen bijvoorbeeld, maar het ziet er naar uit dat wij in dit budget reeds de « hardcore » aantreffen van de gemeenschappelijke culturele zaken.

Hoe zal de minister deze bevoegdheden vanaf nu uitoefenen? Is men echt bezig met de oprichting van een instelling van openbaar nut van categorie B? Het interesseert mij te weten wat de minister ter zake reeds ondernomen heeft en welke weg hij zal opgaan.

Ik wil nu enkele specifieke vragen stellen:

1. Onder de afdeling «Gemeenschappelijke instellingen van de hoofdstad» tref ik, naast de culturele activiteiten, in het deel, gewijd aan de wetenschappelijke instellingen, de «Academia Belgica» aan, een instituut dat ik in mijn diplomatieke loopbaan goed heb gekend en waarop wij, allen samen, fier zouden moeten zijn, ook al beschikt het blijkbaar slechts over 5,5 miljoen frank.

Dat instituut is, samen met het Jan Jacobs-«Collegio dei Fiamminghi» te Bologna en het kunstenaarseiland «Isola Comacina» een uniek instrument van onze «bella figura» in Italië.

Hoe is de «Academia Belgica», die te Rome is gevestigd en die, naar ik meende, van onderwijs afhangt — of vergis ik mij? — verzeild geraakt bij de begrotingsmiddelen van de gemeenschappelijke instellingen van de hoofdstad? Of gaat het hier over een deel van het budget dat van hoofdstedelijk/gemeenschappelijke oorsprong zou zijn?

2. In het kleine hoofdstuk «internationale betrekkingen», dat dus slechts 120 miljoen zwaar is, wordt vrijwel het grootste deel, namelijk bijna 85 miljoen, opgeslorpt door de post «Unesco, zetel te Parijs». Wat staat deze post, die met circa 5 miljoen toeneemt tegenover 1987, hier te doen?

Ik zou overigens graag aan de minister bij een andere gelegenheid, ter informatie, dezelfde uitleg willen vragen voor alle andere kleinere posten van sectie 52 die mij, omwille van hun internationale dimensie, bijzonder interesseren. Ik dank de minister en zijn medewerkers reeds bij voorbaat voor de aandacht die zij hieraan zullen besteden.

3. Ik kom nu tot het laatste onderwerp dat ik bij deze gelegenheid wil behandelen. Van de drie nationale culturele instellingen — Koninklijke Muntchouwborg, 567,1 miljoen, Paleis voor Schone Kunsten, 63,6 miljoen, en Nationaal Orkest van België — wil ik mij op dat laatste concentreren.

In dit ontwerp zijn voor het Nationaal Orkest van België — zoals vorig jaar — 131,8 miljoen ingeschreven, plus een deel van de 20 miljoen die het deelt met het Paleis voor Schone Kunsten. Elders in het budget staat 23,3 miljoen voor de Filharmonische Vereniging, maar dat is wat anders.

Wat te denken over de toekomst van een nationaal orkest in deze vanaf heden gefederaliseerde Staat waar kunst en muziek niet meer tot de nationale bevoegdheden behoren en waar ten minste 8 symfonische concerten druk bedrijvig zijn? In tegenstelling tot de Koninklijke Muntchouwborg, waarvan de financiële problemen voor een groot gedeelte werden opgelost door artikel 214 van de recente programmawet, staat het Nationaal Orkest van België nog voor een zeer moeilijke financiële toestand.

Men zal zich herinneren dat er in het huidige budget onder meer twee artikelen voorkomen ten gunste van de Koninklijke Muntchouwborg: een rentesubsidie van 22,5 miljoen frank en een toelage van 544,6 miljoen frank.

Ten einde de financiële problemen van de Koninklijke Muntchouwborg op te lossen, worden de onder staatswaarborg gesloten leningen op 31 december 1988 overgenomen door het rijk voor een maximum bedrag van 1 330 miljoen frank (koninklijk besluit nr. 545 van 31 maart 1987).

De inkomsten van het Nationaal Orkest van België bestaan hoofdzakelijk uit de staatstoelage van 131 miljoen en uit een som van ongeveer een tiende daarvan, afkomstig van de Nationale Loterij. Zij liggen samen ongeveer 20 miljoen onder de minimale behoeften. De gecumuleerde schuld bedraagt meer dan 100 miljoen frank. Het orkest is een parastatale instelling, met ambtenaren die moeten worden betaald tot zij 65 zijn en waar de vertegenwoordiging van de werknemers vrij actief toeziet op de belangen van de 90 à 100 betrokken personen.

De raad van bestuur is, voor een gedeelte althans, opnieuw samengesteld en onder leiding geplaatst van de heer Johan Fleerackers. Op dit ogenblik wordt overlegd welke suggesties het Nationaal Orkest van België u weldra zal moeten doen, mijnheer de voogdijminister, om zijn overlevingskansen te beveiligen.

De oorzaken van de slechte financiële toestand worden nagegaan, een nieuwe muzikale directeur zal weldra de heer Mendi Rodan opvolgen en ik vertel wel geen geheim als ik hier mededeel dat de kansen van onze jonge landgenoot Ronald Zollmann ter zake zeer gunstig zijn. Kortom, de raad van bestuur neemt zich voor om weldra een ronde-tafelconferentie te organiseren waaraan alle betrokkenen zullen deelnemen om te bepalen of het Nationaal Orkest van België nog een functie heeft in het gecommunautariseerde België, en hoe dit moet worden opgevat.

Ik pleit ervoor dat het Nationaal Orkest door zijn voogdijminister niet stiefmoederlijk wordt behandeld en ik hoop intendeendat de minister door een prioritaire beleidsoptie het blazozen ervan zal oppoetsen.

Dit orkest is het eerste en het oudste symfonisch orkest van het land. Zonder het Nationaal Orkest van België was er geen Koningin Elisabeth-wedstrijd geweest of geen Jeugd en Muziek en vele musici danken er hun loopbaan aan. Na de oorlog verwierf het een grote faam onder leiding van André Cluytens, de enige dirigent met werkelijk internationale faam. Sedertdien verloor de hoofdstad het monopolie over de muzikale en artistieke activiteit in ons land en werd ook het groot Symfonisch Orkest van de BRT-RTB gesplitst.

Recentelijk werd het hoofdstedelijk muziekleven bovendien gekenmerkt door de spectaculaire opgang van de Koninklijke Muntchouwborg met een ernstige concurrentie voor het concertleven in het Paleis voor Schone Kunsten. Vooral de Filharmonische Vereniging had onder de toenemende concurrentie van de Nationale Opera te lijden.

De twee samenwerkingsconventies tussen de Nationale Opera van België en de Filharmonische Vereniging zijn niet voldoende gebleken en meer solide afspraken zijn noodzakelijk. Het Nationaal Orkest zal moeten kiezen tussen een aantal alternatieven, van de zelfontbinding tot een integratie met het Muntorkest, via de overname door het beheer van het Paleis voor Schone Kunsten of de samenwerking met de Filharmonische Vereniging, of ook: een zelfstandig beheer.

Een goede oplossing kan echter slechts worden gevonden indien zij aan drie voorwaarden voldoet.

Ten eerste moet er een hoogwaardige en gedisciplineerde muziekdirectie tot stand komen: Ronald Zollmann kan daarvoor zorgen. Vervolgens is een modern artistiek management nodig: voorzitter Fleerackers heeft daartoe de nodige initiatieven genomen. Tenslotte zijn er voldoende financiële middelen vereist en daarvoor hoop ik dat de minister zal zorgen.

Ik besluit met de bewering dat een Nationaal Orkest in het gecommunautariseerde België beslist nog een rol heeft te spelen.

Ons land telt 8 vaste orkestformaties die ongeveer 650 professionele musici tewerkstellen, namelijk de drie Symfonische Ensembles (het Nationaal Orkest van België - 90 man; het Koninklijk Filharmonisch Orkest van Vlaanderen - 96 man en het *Orchestre de Liège et de la Communauté française* - 90 man). De drie vaste Operaorkesten (de Munt - 100 man; *l'Opéra de la Wallonie* - 60 man en de Vlaamse Operastichting - 60 man) en ten derde, de twee Symfonische Omroeporkesten. Deze acht formaties werken full-time en, in vergelijking met onze buurlanden is dit aantal vrij laag. Als Brussel werkelijk de ambitie heeft een Europese hoofdstad te worden en zolang het unitaire België ons als lid-staat in de EEG zal «vertegenwoordigen» kan dit land zich niet de luxe permitteren niet over een hoogstaand, kwalitatief merkwaardig en efficiënt gedirigeerd en geleid Nationaal Orkest te beschikken.

Ik reken er dus op dat de minister de toekomst van het Nationaal Orkest zal willen beveiligen door de Gemeenschap-

pen efficiënt en maximaal bij het beheer ervan te betrekken. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Tobback.

De heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken, van de Modernisering van de Openbare Diensten, en van de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen. — Mijnheer de Voorzitter, met de beide leden die hier een uiteenzetting hebben gehouden wil ik een afspraak maken om een uitgebreide commissiebespreking te houden over de volgende begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken.

Het gaat over plusminus 1,6 miljard, wat in vergelijking met de andere begrotingen geen groot bedrag lijkt. Toch mag men die zestienhonderd maal één miljoen niet beschouwen als een bedrag dat in de marge van de staatsbegroting zo maar wordt uitgedeeld. De heer De Backer heeft terecht opgemerkt dat 1,3 miljard bestemd is voor subsidies, toelagen en dotaties allerhande. Dit belastinggeld moet goed worden beheerd en de bestedingen efficiënt gecontroleerd.

In de tabellen bij het verslag van de financieringswet staat de opsplitsing van de kredieten die in de begroting van 1988 nog gezamenlijk voorkomen. De regering zal in het organieke kader van de financieringswet deze kredieten opsplitsen naar de Gemeenschappen en Gewesten. Dat gaat zover als maar enigszins kan.

Hier werd gesproken over een relikwie kunstonderwijs en een relikwie sportfonds op het nationaal niveau. Het is onjuist dat de bedragen waren bestemd voor het BOIC. Dit soort vragen wordt beter in de commissie gesteld.

Die bedragen worden in elk geval opgesplitst en de administratie zal nagaan hoe de praktische liquidatie moet gebeuren.

Een ander essentieel aspect van deze begroting is dat zij een verzamelplaats is, een afvalbak als het ware voor alle kredieten die niet elders kunnen worden ondergebracht. Van heel wat toelagen kan men zich terecht afvragen waarom zij op deze begroting voorkomen. Dit geldt onder meer voor de subsidiëring van de Academia Belgica waarvan de heer De Belder daarstraks gewag maakte. Ik veronderstel dat men in het verleden alles wat enigszins te maken had met cultuur en waar men geen blijf mee wist, systematisch heeft ingeschreven op de begroting van Gemeenschappelijke Culturele Zaken. Dit lijkt mij de enig mogelijke verklaring want een samenhang kan niet altijd worden gevonden.

Men heeft hier de vraag gesteld waarom het Museum voor Schone Kunsten een nationale instelling is en het Instrumentenmuseum niet. Ik kan daar niet op antwoorden.

De heer De Belder. — Mijnheer de minister, sta mij toe u even te onderbreken. Ik heb er niets op tegen dat de Academia Belgica voorkomt op deze begroting maar ik vind het wel eigenaardig dat zij staat bij «instellingen van Brussel-Hoofdstad». Het zou logischer zijn indien zij op de post «internationale betrekkingen» van uw budget had gestaan.

De heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken, van de Modernisering van de Openbare Diensten, en van de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen. — Mijnheer De Belder, ik ben ervan overtuigd dat op de begroting van externe betrekkingen posten voorkomen die beter op de begroting van Gemeenschappelijke Culturele Zaken hadden gestaan, en omgekeerd. Men moet daar geen logische verklaring voor zoeken.

Ik herhaal voor de weinige toehoorders hier in de Senaat wat ik ook in de Kamer heb gezegd, namelijk dat zeer veel zaken scheef lopen.

De sarcastische toon van uw uiteenzetting heeft mij verbaasd, mijnheer De Backer. U beweert dat de vorige regering, die u hebt gesteund, met die zaken bezig was. Zij is daar inderdaad gedurende zeven jaar mee bezig geweest. Ik ben daar nu 268 dagen mee bezig. U komt hier ironisch doen over zaken waarvan

ik moet toegeven dat ik er nog elke dag zulke ontdek. Ik heb al die instellingen en instellinkjes bezocht — wat toch reeds een hele prestatie is — om er met de mensen te praten. Een halve dag per instelling lijkt misschien niet veel, maar u moet weten dat het gaat om elf instellingen plus een aantal dingen die daarmee verband houden zoals de koningin Elisabeth-kapel in Argenteuil of het Chinees paviljoen, waarvan ik plots heb ontdekt dat het onder het Museum voor Schone Kunsten ressorteert en dat er heel wat scheef loopt. Ik denk hier ook aan het paviljoen Lambeau in het Jubelpark met de fameuze menselijke driften waaraan een geschiedenis verbonden is die een roman is op zichzelf. Dat is wel plezierig, maar ik kan u verzekeren dat er heel wat tijd verloopt voor men in deze materie een beetje de weg vindt.

Ik vind de ironie over wat de regering doet eigenaardig. Op het gebied van het beheer, de financiële middelen en het personeelsbeheer trof ik een puinhoop aan.

Ik geef u enkele voorbeelden. Het Nationaal Orkest heeft een gecumuleerd deficit van meer dan 100 miljoen. Gedurende een aantal jaren is daar een wanbeleid gevoerd. De raad van bestuur moest wettelijk vernieuwd zijn in februari 1986; dit is pas gebeurd. Twee «oudstrijders» aan wie ik hier hulde breng, de heren Dumon en Flerackers, die hoewel ze in feite reeds drie jaar niet meer in dienst waren, toch nog beslissingen hebben willen nemen. Ik vind het van de overheid die voor het Nationaal Orkest de verantwoordelijkheid droeg, geen goed voorbeeld, noch op het gebied van het saneren, noch op het gebied van het beheer.

Hetzelfde kan worden gezegd over de Koninklijke Munt-schouwburg. Ook daar hebben de verliezen zich in de loop der jaren opgestapeld tot een bedrag van 1,3 miljard, op de dag dat de huidige regering het beleid overnam.

Het is natuurlijk gemakkelijk die instellingen jaarlijks een bedrag toe te kennen en ze dan aan hun lot over te laten; de voogdijoverheid had daarvoor ook de verantwoordelijkheid op zich moeten nemen en niet het deficit tot 1,3 miljard laten oplopen zonder een saneringsplan uit te werken.

Nu is er een saneringsplan dat de Staat bovendien geld kost. Het is een verbintenis, getekend door de raad van bestuur, om de toegekende bedragen niet te overschrijden. Wij zullen hierop toezien.

In vier instellingen, onder andere in het Museum voor kunst en geschiedenis, zijn er directeurs die gedurende jaren onder een tijdelijk statuut werkten. Een persoon die gedurende tien jaar waarnemend directeur was, hebben wij één dag vóór zijn pensioen benoemd. Op die manier kan hij tenminste de eretitel van zijn ambt dragen.

Tien jaar *ad interim*: ik noem dat geen voorbeeld van goed bestuur of van een goed beleid. En zo waren er vier instellingen, vier *ad interim*s waarvoor men gedurende jaren geen oplossing had gevonden.

De huidige regering heeft gewild — of ze de goede keuze van persoon heeft gedaan laat ik in het midden — dat het gezag over deze instellingen in één hand zou komen. Vandaar dat er één minister verantwoordelijk is voor de nationale instellingen, waarbij als algemeen principe werd aanvaard dat alles wat kon worden gecommunautariseerd of geregionaliseerd, ook werkelijk zou worden gecommunautariseerd en geregionaliseerd. Ik verwijs naar de tabel bij de financieringswet. Ik meen dat we het zeer consequent en correct hebben gedaan.

De Nationale Dienst voor opgravingen werd daar ook aan toegevoegd, omdat men weliswaar in 1963 was vertrokken met een groot en lovenswaardig project, maar er *de facto* niet veel van in huis was gekomen. Ook de heer De Boe werd door ons benoemd, nadat hij vele jaren als directeur *ad interim* had gewerkt van de Nationale Dienst voor opgravingen. Logischerwijze konden wij niet anders dan hem benoemen.

Ondertussen is men in de Gewesten en aan de universiteiten met opgravingen bezig zonder dat de Nationale Dienst voor opgravingen erbij wordt betrokken. Er rijzen niet veel problemen qua verdeling van de zaken, want opgravingen zijn per

definitie regionaal gesitueerd. De regio's, vaak in samenwerking met de universiteiten, hebben reeds initiatieven genomen. Indien die dienst ondertussen een instelling was geworden met de waarde, de *know-how* en het personeel van het Koninklijk Instituut van het kunstpatrimonium, dan zou ik mij met alle middelen hebben verzet tegen de opsplitsing van de Nationale Dienst voor opgravingen.

Maar dat is dus niet zo, ondanks de inspanningen die de heer De Boe en zijn personeel hebben geleverd. Er werden enkele merkwaardige prestaties verricht, zoals de opgravingen in Spiennes, maar die dienst heeft geen onvervangbare plaats ingenomen; daarvoor is het kader veel te klein. Er is niet het soort onoverdraagbare en onopsplitsbare kennis aanwezig zoals in het Koninklijk Instituut voor het kunstpatrimonium. Hoewel de splitsing moeilijkheden zal opleveren, zullen wij toch ertoe overgaan.

Ten tweede, ik heb hiervoor een administratie nodig. Uw kritiek, mijnheer De Backer, heeft mij verbaasd, omdat er tot nu toe alleen werd gediscussieerd en gelobbyd. Het gaat om elf instellingen die zeer dispaat zijn, waaraan u er nog één wil toevoegen. Immers, wat heeft het Koninklijk Meteorologisch Instituut te maken met het Museum voor kunst en geschiedenis? Weinig. Het gemeenschappelijk kenmerk van deze instellingen is dat ze nationaal zijn, maar ze moeten worden geadministreerd.

Het volstaat in ons land om iets als een werkhypothese in het midden te brengen opdat sommigen onmiddellijk paniekerig doen en stemming maken. Om het even waar in de wereld, maar in het bijzonder in ons land, heeft bij de dingen die slecht gaan toch nog altijd iemand voordeel. Die persoon wil uiteraard niet dat het verandert.

De minister die met deze verantwoordelijkheid wordt belast, heeft hiervoor een administratie nodig. Tot 1 januari was er in het kader van ieder departement van Onderwijs een cel van 22 personeelsleden.

De meeste personeelsleden zijn «gevlucht» naar de Gemeenschappen om de redenen die u heeft aangestipt. Zij hopen er meer promotiekansen te hebben en vrezen die in onze administratie niet te krijgen. Wij hebben veel moeite gehad om enkele goede krachten te overtuigen om in onze administratie te blijven werken.

Ik verzeker u dat tot op heden meer dan de helft van het administratieve werk door mijn kabinet wordt gedaan. Deze toestand kan niet blijven voortduren.

Bovendien is er een onevenwicht. Aangezien de minister een Vlaming is, wilden vooral de Franstaligen naar de Gemeenschap overstappen. Er was op zeker ogenblik zelfs geen typiste meer.

Ik denk aan een structuur als *The Smithsonian Institute* te Washington. U kan beweren dat dit een pretentieuze vergelijking is maar dat is ze helemaal niet. In het Instituut in Washington werken in alle afdelingen ongeveer 2 000 personeelsleden; in onze nationale wetenschappelijke en culturele instellingen werken ook ongeveer 2 000 personeelsleden, de niet-statutairen van de Munt, enzovoort, inbegrepen.

Het ruimtevaartmuseum van *The Smithsonian Institute* is beslist uitgebreider dan onze collectie in het Museum voor kunst en geschiedenis. Inzake de andere collecties hoeven onze instellingen geen «kootje van een iguanodon-teen» onder te doen voor het Instituut in Washington.

Wij moeten komen tot een formule waarbij er elf autonome instellingen zijn — of waarom geen twaalf of dertien? — als opvangstructuur met eigen wetenschappelijke en educatieve opdrachten en met een eigen museologisch beheer. Overkoeppelend moet er een kleine gespecialiseerde administratie zijn.

Ik ben het met u eens dat het probleem van de vlakke loopbaan en het gebrek aan mogelijkheden om door te stromen en te promoveren belangrijk zijn. Ik zie echter niet in hoe iemand, die de ene dag adjunct-adviseur is bij de algemene rijkspolitie, de volgende dag adviseur wordt in de valorisatiedienst van de musea.

Met het oog op de continuïteit zie ik dat niet zo goed zitten. Wij moeten hiervoor dus een oplossing vinden, waarbij het mogelijk wordt van de instellingen naar de administratie en omgekeerd over te gaan en toch de autonomie van de instellingen maximaal te bewaren. Met ons wettelijk arsenaal moet dat waarschijnlijk een parastatale-B worden, maar dat hoeft voor mij niet. Ik geef u enkel de grote krachtlijnen. Ik heb uiteraard ontwerp teksten en er is een discussie met de directeurs gevoerd. Daarin stelde ik één grote bezorgdheid vast, namelijk dat men zijn autonomie wil bewaren. Daarmee bedoelt men vooral — dit is een bijna levensgevaarlijke verklaring in aanwezigheid van de minister van Begroting — dat men zijn «begrotingsautonomie» wil vrijwaren, dit wil zeggen men wil de dotatie behouden om daarmee te doen wat men wil. Dat men verder voor de aanwerving van iemand met niveau 4 nog steeds een beroep op de minister moet doen, vindt men niet ingaan tegen de autonomie.

Men prijst het koninklijk besluit nr. 504, maar wat gebeurt er als dit koninklijk besluit niet voor 10 pct. wordt toegepast, zoals nu gebeurt, maar voor 100 pct.? Tenzij de regering en het Parlement het met mij eens zijn om op een andere manier het beheer te waarborgen, zal ik het koninklijk besluit 504 tot in al zijn consequenties toepassen en dan denk ik dat men hete tranen zal huilen om toch maar een andere beheersvorm te krijgen. Tot op heden werden van dit koninklijk besluit — ik heb daaraan nog niets veranderd — enkel de prettige kanten behouden en werden de onprettige kanten zeer zorgvuldig vergeten.

Inzake beheer wil ik dus niet meer personeel hebben of benoemen, wil ik geen politieke cast creëren. Ik heb enkel een kleine, maar kwalitatief hoogstaande administratie nodig met een evenwicht op taalgebied.

Mijnheer De Backer, u hebt het cultuurpact geciteerd. Mag ik er u op attent maken dat 4 van de 11 instellingen na 7 jaar nog steeds geen taalkader hebben en dat ik hierover bij de Vaste Commissie voor taaltoezicht binnenkort een dossier aanhangig zal maken. Ik ben het volkomen met u eens, maar ik vraag toch dat men niet met alle vossen tegelijk de passie wil preken.

Ik antwoord op uw concrete vragen over het Nationaal Centrum voor wetenschappelijke en technische documentatie. Dat centrum is de groepering van drie bestaande VZW's binnen de Koninklijke Bibliotheek. Er wordt geen frank meer op de begroting uitgetrokken, want het gaat om de groepering van hun middelen. Er komt geen personeelslid bij, want het gaat om de groepering van het personeel van de drie bestaande VZW's. Indien men in de toekomst meer wil doen, indien men genoeg middelen heeft om meer personeel aan te werven, dan doet men dit maar. Ik heb de verenigingen enkel iets slagvaardiger gemaakt dan zij tot nog toe waren, door hun krachten te bundelen. Door op deze manier middelen en personeel te groeperen, probeer ik hen beter te controleren. U gelooft toch met mij dat instellingen van openbaar nut juridisch gezien meer rekenschap verschuldigd zijn en meer controle ondergaan dan drie afzonderlijke verenigingen zonder winst oogmerk.

Het is dus niet de bedoeling om vriendjes te benoemen of ik weet niet welke nieuwe staatsdienst op te richten. Ik stel vast dat in vele van deze instellingen door het koninklijk besluit nr. 504, het aantal oncontroleerbare VZW's zijn toegenomen, wat tot een totaal onhoudbare toestand leidt zoals in het Koninklijk Instituut voor natuurwetenschappen. Daar heeft zich een coöperatieve vereniging geïnstalleerd die gesponsord wordt, maar de gekregen sommen terugbetaalt met een voorrecht op de ontvangsten van de toegangsgelden. De coöperatieve vereniging heeft alleen maar personeel van eenzelfde taalrol aangetrokken, niet met de bedoeling de taalwet te omzeilen, maar omdat kennissen hun kennissen meebrengen.

Men komt tot een toestand die zowel vanuit communautair als vanuit budgettair, als vanuit juridisch of begrotings-technisch standpunt onhoudbaar is. Daar moet men dus orde op zaken stellen, hetgeen we zullen proberen te doen.

Mijnheer de Voorzitter, ik ben verbaasd over de suggestie van de heer De Backer. Hij heeft gezegd: «Waarop wacht u om

het Nationaal Geografisch Instituut naar Landsverdediging over te hevelen?»

De heer De Backer. — Bijvoorbeeld.

De heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken, van de Modernisering van de Openbare Diensten, en van de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen. — Tot voor enkele jaren, en de Voorzitter is goed geplaatst om zich dat te herinneren, was het Nationaal Geografisch Instituut bij Landsverdediging. Er is dan gedurende lange tijd zeer intensief gemanoeuvreed om Openbare Werken ervan te overtuigen om de cartografische dienst van Openbare Werken samen te voegen met het Geografisch Instituut van Landsverdediging. Men heeft dat dan samengebracht en — zeer toevallig waarschijnlijk — is de kabinetschef van Landsverdediging als administrateur-generaal naar het Nationaal Geografisch Instituut vertrokken. Dit is misschien een kwestie van vrienden of zichzelf te benoemen, — ik laat dit allemaal in het midden — ik gebruik slechts de terminologie die u, mijnheer De Backer, hier zoëven hebt gebruikt.

Ik ben er bovendien niet van overtuigd dat deze operatie de kwaliteit verbeterd heeft van het Nationaal Geografisch Instituut, dat vroeger, toen het onder Landsverdediging ressorteerde, internationaal een zeer goede reputatie had. Vandaag durf ik dat echter niet meer te beweren. Ik ben altijd bereid interpellaties over mijn standpunt ter zake te beantwoorden. Ik vraag u echter geen intentieprocessen te maken. Laten we enkel pogen orde op zaken te stellen.

En dan is er nog het Nationaal Orkest. Ik heb akte genomen van uw pleidooi, mijnheer De Belder, en het onmiddellijk doorgeschoven. Ik ben dadelijk geneigd om mij bij u aan te sluiten en u mijn steun te geven. Indien mijn collega, Hugo Schiltz, dan nog ja zegt, is de zaak gered. (*Vice-Eerste minister Schiltz lacht.*)

Dit zou natuurlijk de eenvoudigste, maar ook de simplistische manier zijn om de zaak te bekijken. Er moet natuurlijk een oplossing komen voor het Nationaal Orkest en ik sta voorlopig open voor alle oplossingen. Ik wil bij de regering pleiten voor een extra financiële inspanning, op voorwaarde echter dat ik kan geloven dat dit resultaat zal opleveren en dat het Nationaal Orkest door het artistieke peil zelfbedruipend kan worden, zodat de dotaties kunnen worden verlaagd in plaats van verhoogd. Dit is geen wet van Meden en Perzen, maar indien men geld in iets wil steken, zoals in de Munt indertijd, moet men toch kunnen geloven in de toekomst. Voor het Nationaal Orkest is die toekomst echter in de huidige omstandigheden zwaar gehypothekeerd.

Ik hoop dan ook van harte dat de nieuwe raad van bestuur die werd geïnstalleerd onder het voorzitterschap van de heer Fleerackers, valabele oplossingen zal voorstellen. De raad heeft al een eerste rapport opgesteld en ik zal dat met zeer veel sympathie bekijken en trachten een oplossing te vinden.

De regering zal echter nog heel wat harde noten moeten kraken om haar doel te kunnen bereiken. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer De Backer.

De heer De Backer. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn toelichtingen. Ik wil alleen maar zeggen dat mijn betoog misschien ironisch is overgekomen, maar dat dit helemaal niet de bedoeling was.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (*Voir document n° 554-1, session 1988-1989, du Sénat.*)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (*Zie stuk nr. 554-1, zitting 1988-1989, van de Senaat.*)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés:

*Crédits pour les dépenses courantes (Titre I)
et pour les dépenses de capital (Titre II)*

Article 1^{er}. § 1^{er}. Il est ouvert pour les dépenses de l'année budgétaire 1988 afférentes aux Affaires culturelles communes des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs):

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . . .	1 625,3	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . . .	70,9	—	—
Totaux	1 696,2	—	—

Ces crédits sont énumérés aux Titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I)
en voor de kapitaaluitgaven (Titel II)*

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven betreffende de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1988 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnancings-kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven . . .	1 625,3	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven . . .	70,9	—	—
Totaal	1 696,2	—	—

Die kredieten worden opgesomd onder de Titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatie-afdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatie-afdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes et aux dépenses de capital

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds d'un montant maximum de 10 000 000 de francs peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département.

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven

Art. 2. In afwijking van artikel 15 van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof, mogen geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 10 000 000 frank aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement worden verleend.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Par dérogation à l'article 14, premier alinéa, de la loi du 29 octobre 1846 relative à l'organisation de la Cour des comptes, des avances de fonds peuvent servir à payer les rémunérations, les allocations et indemnités de toutes espèces en faveur du personnel rétribué par l'Etat, ainsi que les créances résultant de marchés n'excédant pas 100 000 francs.

Les avances de fonds mises à la disposition du Service des fouilles pourront supporter des dépenses d'un montant maximum de 100 000 francs.

Art. 3. In afwijking van artikel 14, eerste alinea, van de organieke wet van het Rekenhof van 29 oktober 1846 mogen geldvoorschotten gebruikt worden voor de uitkering van de bezoldigingen, de toelagen en vergoedingen van alle aard ten gunste van het personeel bezoldigd door de Staat, evenals voor de betaling van de schuldvorderingen voortvloeiend uit overeenkomsten die 100 000 frank niet overschrijden.

De geldvoorschotten ter beschikking gesteld van de Dienst voor opgravingen, mogen uitgaven dekken die ten hoogste 100 000 frank belopen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Les indemnités pour frais funéraires ainsi que les allocations de naissance peuvent être liquidées de la même manière que les rémunérations des bénéficiaires.

Art. 4. De vergoedingen wegens begrafeniskosten, alsmede de geboortetoelagen mogen op dezelfde wijze uitbetaald worden als de bezoldigingen der belanghebbenden.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Le crédit non dissocié ci-après peut couvrir des dépenses se rapportant à des années budgétaires antérieures: Titre I, Section 51, article 12.01.

Art. 5. Het hierna volgend niet-gesplitst krediet mag uitgaven dekken met betrekking tot vroegere begrotingsjaren: Titel I, Sectie 51, artikel 12.01.

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (Titre IV)

Art. 6. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au Titre IV du tableau joint à la présente loi, sont évaluées à 985 300 000 francs pour les recettes et à 984 800 000 francs pour les dépenses.

Afzonderlijke sectie (Titel IV)

Art. 6. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 985 300 000 frank voor de ontvangsten en op 984 800 000 frank voor de uitgaven.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au Titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article ou du littéra se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des comptes sont désignés par l'indice A.

Les fonds et comptes sur lesquels il est disposé à l'intervention du ministre des Finances sont désignés par l'indice B.

Les fonds et comptes sur lesquels il est disposé directement par les comptables du département sont désignés par l'indice C.

Art. 7. De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel of van de littera die betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd, worden door het teken A aangeduid.

De fondsen en rekeningen waarop door tussenkomst van de minister van Financiën wordt beschikt, worden door het teken B aangeduid.

De fondsen en rekeningen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen van dit departement, worden door het teken C aangeduid.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING DER
DOTATIES AAN DE GEMEENSCHAPPEN EN AAN DE
GEWESTEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988*Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen*PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES DOTA-
TIONS AUX COMMUNAUTES ET AUX REGIONS POUR
L'ANNEE BUDGETAIRE 1988*Discussion générale et vote des articles*

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet houdende de begroting der Dotaties aan de Gemeenschappen en aan de Gewesten voor het begrotingsjaar 1988.

Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le budget des Dotations aux Communautés et aux Régions pour l'année budgétaire 1988.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer Declerck.

De heer Declerck. — Mijnheer de Voorzitter, het zal u misschien verbazen dat er in openbare vergadering van de Senaat nog wordt gesproken over de begroting voor het jaar 1988 die de Dotaties aan de Gemeenschappen en de Gewesten bevat.

Het jaar 1988 is goed en wel achter de rug. De bedoelde begroting werd opgesteld aan de hand van criteria die door de wet zelf zijn bepaald. Deze wetgeving werd inmiddels vervangen door een nieuw financieringssysteem en de begroting voor 1989 zal er op grond van die nieuwe bijzondere wet van 16 januari jongstleden helemaal anders uitzien. Redenen genoeg om de voorkeur te geven aan een eerder formele en vlotte afwikkeling, dus goedkeuring, van de begroting.

Het ogenblik lijkt me echter ook uitermate geschikt om de regering reeds een eerste evaluatie van de nieuwe financieringswet te vragen.

Als u weet dat er sinds de eindstemming in de Senaat op 15 januari 1989 ongeveer reeds twee en een halve week zijn verstreken en dat de Senaat voor haar hele parlementaire bespreking van de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten amper 12 dagen kreeg van regering en meerderheid, dan moet de regering ons nu toch al een duidelijk en ondubbelzinnig antwoord kunnen geven op een aantal vragen die omtrent de gemeenschaps- en gewestfinanciering rijzen.

Allereerst kan een theoretische vraag worden gesteld die een enorme praktische impact zou hebben. Is de wet van 16 januari 1989 ten aanzien van de Gemeenschappen en de Gewesten *self-executing*? Dit zou het enorme voordeel hebben dat Gemeenschappen en Gewesten niet telken jare moeten wachten op de laattijdige goedkeuring, zoals dat ook dit jaar het geval is, van de begroting waarin hun middelen worden toegekend. De precieze, exacte verdeling, met andere woorden, de aanpassing aan indexcijfers, aan het BNP, aan verdeelsleutels en dergelijke, kan het soepelst en tegelijkertijd het vlugst geschieden via een koninklijk besluit. Hiervan kan dan bovendien elke Gemeenschap of elk Gewest de wettigheid, zeg maar correctheid, betwisten voor een onafhankelijk rechtscollege, met name de Raad van State. Ik hoor de sceptici en de constitutionalisten reeds opwerpen dat een begrotingswet noodzakelijk blijft en elk jaar opnieuw dient te worden aangenomen.

Een begrotingswet is inderdaad meer dan een raming van de inkomsten en uitgaven voor het volgende jaar. De begrotingswet geeft ook de toestemming om bepaalde uitgaven te doen of bepaalde inkomsten te innen. Het annaliteitsbeginsel zou het dus moeten halen.

Nochtans wil ik erop wijzen dat de financieringswet, die voor de Staat in essentie een uitgavenwet is, aan beide voorwaarden lijkt te voldoen.

Allereerst bevat zij precieze instructies hoe de sommen die de Staat voor de Gemeenschappen en de Gewesten uittrekt, worden berekend en verdeeld.

Het is dus zelfs meer dan een raming van de uitgaven voor het volgende jaar. De uitgaven kunnen, mits bijvoorbeeld correcties worden aangebracht na de definitieve vaststelling van indexcijfers zeer exact worden vastgesteld.

Ten tweede heeft de wetgever, die een bijzondere wetgever was, ik leg daarop de nadruk, het annaliteitsprincipe doorbroken. Vanaf 1989 tot in de eeuwigheid als het ware, werd bepaald hoeveel de nationale Staat telkenjare aan de Gemeenschappen en de Gewesten moet overdragen. De bijzondere wetgever heeft de Staat opgedragen, dus zeker de toestemming gegeven, om de in de wet ingeschreven bedragen uit te geven.

Een bewijs *a contrario* zou kunnen gelegen zijn in de vraag wat er moet gebeuren als in een bepaald jaar, in de veronderstelling dat elk jaar een begrotingswet dient te worden aangenomen, de begroting voor de dotaties of hoe ze dan ook mag worden genoemd, zou worden verworpen of met een gewone meerderheid zou worden gewijzigd.

Een tweede probleem betreft onze Duitstalige landgenoten. Over hen werd er in de voorbije maanden waarin ons staatsbestel een enorme ommekeer onderging, niet gesproken. Wel las ik in de kranten dat de wetgeving uit vergetelheid, nonchalance of wegens de naleving van een strikte timing, dat laat ik in het midden, nog een ontwerp van gewone wet zal uitwerken om de regeling voor de Duitstalige Gemeenschap aan te passen aan de nieuwe bevoegdheidsverdeling en aan het nieuwe financieringssysteem.

De minister zal mij zeker kunnen meedelen of dergelijke aanpassingen nodig zijn. In bevestigend geval had ik ook precies willen weten welke die wijzigingen zullen zijn en wanneer onze Duitstalige landgenoten de voor hen bestemde wet mogen verwachten.

Uit dezelfde bronnen — met name de kranten dus — haalde ik ook de informatie dat we op korte tijd nog ten minste twee andere gewone wetten mogen verwachten. Er zou namelijk een wetsontwerp worden voorbereid dat de overheveling van parastatale instellingen die een bevoegdheid uitoefenen die door de wet van 8 augustus 1988 aan een Gemeenschap of een Gewest werd toevertrouwd, naar die Gemeenschappen en Gewesten zou regelen.

Het is uiteraard van belang te weten om welke parastatale instellingen het juist gaat — daarop zal de minister mij zeker al een antwoord geven —, maar nog belangrijker is het te weten welk procédé zal worden gevolgd.

Als ik u het verhaal van de Rijksdienst voor arbeidsvoorziening — de RVA — zou schetsen, zouden we lang in dit halfroond moeten vertoeven. Vooral omdat het verhaal nog geen einde heeft, al werd ermee gestart in 1980, met name met de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Is het geen verantwoordelijkheid van de nationale regering om in opvangstructuren te voorzien — en daar heeft het in het verleden soms wel eens mank gelopen — dan dient deze keer toch een zeer vlotte procedure te worden uitgewerkt om rechten en plichten, taken en verantwoordelijkheden, personeel en goederen over te dragen. Zelfs aan de moeilijkheid die door het gebrek aan opvangstructuur wordt opgeworpen, is mijns inziens een mouw te passen. De wet en de uitvoeringsbesluiten zouden kunnen bepalen dat de voornoemde rechten, plichten, taken, personeel, goederen worden overgedragen aan de centrale administratie van het ontvangende Gewest of de ontvangende Gemeenschap als er op de datum van de effectieve overdracht geen opvangstructuur werd opgericht.

Mijnheer de Voorzitter, het gevaar dreigt dat ik me, de vorige gedachtengang voortzettend, zou laten afdrijven naar de derde fase van de staatshervorming.

Ik zal mij daartoe niet laten verleiden, want ook de pas aangenomen financieringswet is nog een onvoltooide symfonie, al zitten er dan meer wanklanken in dan harmonieuze akkoorden.

Ik kan eigenlijk volstaan met een aantal vragen af te vuren waarvan het antwoord door de regering werd beloofd.

Om een aantal zaken vlot te laten verlopen of om ze voor Staat, Gemeenschap en Gewest duidelijk te maken, werden een aantal inventarissen beloofd, die ook in het *Belgisch Staatsblad* zouden worden bekendgemaakt. Deze aanpak werd onder meer gehuldigd voor de aandelen en de vorderingen die aan de Fondsen voor de herstructurering van de nationale sectoren en aan de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel werden overgedragen, voor de lijst van goederen die de Gemeenschappen en Gewesten zullen ontvangen van de Staat en voor de akten en bescheiden van die goederen.

Graag had ik van de regering gehoord hoe vlot het opstellen van deze lijsten verloopt en wanneer de publikatie ervan in het *Belgisch Staatsblad* is voorzien.

Een tweede pakket vragen bevat de schulden van de grote steden. Volgens artikel 75, paragraaf 3 van de financieringswet zal een en ander geregeld moeten worden bij koninklijk besluit.

Werd er al overeenstemming bereikt over de juiste bedragen die respectievelijk zouden toekomen aan het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest?

Hoever zijn de onderhandelingen opgeschoten met de steden Gent, Antwerpen, Brussel, Luik, Charleroi en met de Brusselse agglomeratie, onderhandelingen die moeten leiden tot de gezondmaking van die bestuurlijke entiteiten?

Na aftrek van het bedrag dat voor Gent en Antwerpen werd ingeschreven, werd nog in een overschot voor Vlaanderen voorzien. Daar zouden een aantal «dingen» mee betaald worden: niet alleen de 4 miljard Vlaamse scheepskredieten, die we al zouden gekregen hebben, maar onder meer de financiering van een gedeelte van de infrastructuurwerken van de Liefkenshoek-tunnel en de gedeeltelijke overheveling van het Studiecentrum voor kernenergie te Mol. Hoever staat het met de uitvoering van al deze beloften en is een gelijktijdige uitvoering gezien het schuldenprobleem verzekerd?

Een derde probleem betreft de overheveling van ambtenaren. Ook dit aspect van onze staatshervorming heeft in het recente verleden aanleiding gegeven tot moeilijkheden.

Ik ben er mij van bewust dat de rechten van de ambtenaren, en van elke ambtenaar afzonderlijk, moeten worden gevrijwaard. Tegelijkertijd moet ook aan de continuïteit van bestuur gedacht worden, aan de efficiënte werking ervan en vooral aan de optimale dienstverlening aan de burger.

Het overhevelingsproces moet dan ook vlug, maar zonder bruseren gebeuren. Het moet ordentelijk en correct verlopen en het moet vooral ondubbelzinnig zijn tegenover de burgergebruiker.

Hoeveel ambtenaren zullen naar de Gemeenschappen en de Gewesten overgeheveld worden en in welke tijdsspanne? Welke problemen zullen er zijn in verband met de overdracht van gebouwen en roerende goederen? Zullen de ambtenaren, zoals bij de vorige operatie, de keuze hebben tussen het nationaal departement en dat van Gemeenschappen en Gewesten en zullen er nadien terugkeermogelijkheden zijn?

Tenslotte wil ik nog even uitweiden over de periode van 1 januari 1989 tot 17 januari 1989, de dag waarop de bijzondere financieringswet in het *Belgisch Staatsblad* verscheen.

De minister van Begroting gaf in de Kamer ter gelegenheid van de bespreking van de voorlopige kredieten voor 1989, reeds een eerste uitleg over de praktische financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten vanaf 1 januari 1989 tot op

het ogenblik van de goedkeuring van de inkomsten- en uitgavenbegrotingen in de raden.

Tenzij de minister aanvullende uitleg verstrekt, denk ik dat hij zich alleszins vergist heeft in de eerste fase.

Hij zegt immers, ik citeer uit het kamerverslag: «Tussen 31 december 1988 en de datum van inwerkingtreding van de financieringswet zullen de handelingen en begrotingsverrichtingen gedaan door de nationale overheid met betrekking tot de nieuwe bevoegdheden geacht worden genomen te zijn door de Gemeenschappen en Gewesten.»

De inwerkingtreding van de financieringswet, dat was ook al bekend toen de minister van Begroting zijn uiteenzetting hield, was en is bepaald op 1 januari 1989. Indien ik het dus goed begrijp was de eerste fase, die door de begrotingsminister werd beoogd, de periode die gaat van 1 januari 1989 en eindigt op dezelfde datum, namelijk 1 januari 1989.

Ik hoop dat de regering hier enige klaarheid kan brengen. Meer verwacht ik niet, deze periode ligt immers reeds achter de rug.

Als die periode dus geen financieringsproblemen stelt, ligt het mijns inziens anders op juridisch vlak.

Zolang de financieringswet niet was aangenomen en in werking getreden, behoorden de materies die door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 waren overgeheveld, tot de nationale bevoegdheid. Dit veranderde plots door het toekennen van retroactieve kracht.

Graag kreeg ik een volledige inventaris van alle beslissingen van de nationale regering in de periode van 1 tot 16 januari 1989 over materies die nu geheel tot de bevoegdheden van de Gemeenschappen en de Gewesten behoren. De vele onbeantwoorde vragen en het voorbehoud over het verdere verloop van de staatshervorming laten de PVV-fractie niet toe deze begroting, zelfs indien ze reeds helemaal is opgebruikt, goed te keuren.

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Schiltz.

De heer Schiltz, Vice-Eerste minister en minister van Begroting en Wetenschapsbeleid. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb met belangstelling geluisterd naar de uiteenzetting van de heer Declerck. Zijn betoog kwam mij echter meer voor als een interpellatie tot de minister van Institutionele Hervormingen dan als een redevoering met betrekking tot de begroting der Dotaties aan de Gemeenschappen en aan de Gewesten. De vele interessante vragen die hij formuleerde hebben eigenlijk weinig uitstaans met deze begroting, die reeds is opgebruikt. Door het in werking treden van de financieringswet wordt voor de volgende begrotingen een ander systeem gehanteerd.

Ik zal toch, naar best vermogen, op een aantal vragen antwoorden. Het willen evalueren van de toepassing van een wet ruim twee weken na de aanneming ervan geeft blijk van een enorme ijver die zelfs de mogelijkheden van de uitvoerende macht te boven gaat.

Onmiddellijk na de stemming van de wet werden de werkzaamheden ter uitvoering ervan aangevat, maar het is te vroeg om op de gestelde vragen een sluitend antwoord te geven.

Ik kan de heer Declerck geruststellen wat betreft zijn bezorgdheid voor een eventuele blokkering van de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten door een laattijdige goedkeuring van de begroting, door het nationaal Parlement.

De wet houdende financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten is *self-executing*. Het Parlement kan door het al dan niet aannemen van de Rijksmiddelenbegroting een wet die met een bijzondere meerderheid werd aangenomen, niet wijzigen. Gewone wetten kunnen zelfs tersluiks door een artikel van een begrotingswet worden gewijzigd, maar dit is hier niet mogelijk

omdat een bijzondere meerderheid is vereist. Ingeval de Rijks-middelenbegroting niet tijdig is aangenomen wordt in de financiewet die dan op het einde van het jaar wordt goedgekeurd, bepaald dat de financiële middelen via een systeem van voorschotten op geregelde tijdstippen ter beschikking worden gesteld van de Gemeenschappen en de Gewesten.

Later worden de bedragen dan herberekend aan de hand van criteria die bij koninklijk besluit worden bepaald. Het systeem kan dus niet geblokkeerd worden tenzij in de absurde veronderstelling dat een regering het functioneren van de Staat zelf wil blokkeren.

De Duitstalige Gemeenschap bevindt zich inderdaad nog niet in hetzelfde stadium als de Vlaamse of de Franse Gemeenschap. Er moet nog een wetsontwerp worden ingediend tot wijziging van de wet van 31 december 1983 betreffende de Duitstalige Gemeenschap. Op het ogenblik beraadt de regering er zich over of ook artikel 59^{ter} van de Grondwet moet worden aangepast. De heer Declerck zal van mij aannemen dat ik in dit stadium van de onderhandelingen nog geen verklaringen dienaangaande kan afleggen. De regering hoopt wel in de loop van de maand februari een standpunt te kunnen formuleren en een ontwerp bij het Parlement te kunnen indienen zodat ook de Duitstalige Gemeenschap de wettelijke basis krijgt voor haar financiering in het nieuwe systeem.

De heer Declerck heeft terecht de aandacht gevestigd op het grote organisatorische probleem van de parastatale instellingen. Voor het antwoord op zijn vraag welke parastatale instellingen ingevolge deze fase van de staatshervorming zullen worden overgeheveld, verwijs ik naar de bijlage bij het verslag van de Kamer betreffende de financiewet. Op bladzijde 51 van stuk 635/20 van deze zitting, vindt men de volledige lijst van deze instellingen.

De heer Declerck wees terecht op de wenselijkheid een ander procédé te volgen voor de overheveling, dan na de aanneming van de wet van 1980. De uitvoering van deze wet heeft lang aangesleept voor de overheveling van de parastatale instellingen. Sommige punten zijn nu pas geregeld. Dat het uitvoeren van een wet acht à negen jaar in beslag neemt, is vanuit democratisch standpunt ongehoord. Dit mag niet worden herhaald, want zoiets stelt de staatshervorming in een slecht daglicht en doet bij de publieke opinie vragen rijzen. Toch brengen de overheveling en de opsplitsing van de parastatale instellingen een aantal patrimoniale, organisatorische, budgettaire en personeelsproblemen mede. Denken wij in dit verband maar aan de inbreng van de syndicaten.

In opdracht van de regering zoekt een werkgroep naar een snelle procedure teneinde niet in het euvel van 1980 te vervallen. Zij bestudeert meer bepaald een wijziging van de wet van 28 december 1984. Deze wet leverde het stramien voor de transfers van de parastatale instellingen tijdens de vorige fase. Het is de wet houdende afschaffing en herstructurering van sommige instellingen van openbaar nut. Wij moeten trachten een meer soepele en vlotte procedure te krijgen.

Dat de nationale wetgever de opvangstructuren voor de Gemeenschappen en de Gewesten zou regelen, is naar mijn oordeel uitgesloten. Dit zou een inmenging zijn van de centrale wetgever in de autonomie van de Gewesten en de Gemeenschappen, die bij decreet zelf hun opvangstructuren moeten vastleggen. Wij kunnen alleen bepalen dat er vóór de overheveling een opvangstructuur moet zijn.

Voor het overige moeten de Gemeenschappen en de Gewesten daarvoor de volle verantwoordelijkheid nemen.

Voorts hebt u de inventarissen van de lasten van het verleden gevraagd en wenst u onder meer te weten wat er gebeurt met de fameuze NMNS.

De regering heeft ondertussen de beslissingen genomen die moeten leiden tot de uitvoering. U zal misschien antwoorden dat men steeds hetzelfde refreinje herhaalt, maar dat kan ook niet anders op twee en een halve week tijd. De diverse uitvoeringsproblemen zullen worden besproken in ministeriële werkgroepen, die de regering op korte termijn voorstellen moeten

voorleggen. Voor het opstellen van die inventarissen werd dus ook een uitvoeringsopdracht gegeven.

Inzake de NMNS zijn de revisoren klaar met hun verslag. Er zijn belangrijke patrimoniale opsplitsingen uit te voeren. De werkgroep zal in de eerstvolgende dagen met de inventaris klaar zijn, zij het dat naar aanleiding van het opstellen ervan ook sommige politieke beslissingen noodzakelijk zullen zijn of worden. Het is gemakkelijk te beslissen dat een inventaris zal worden opgemaakt en dat op basis daarvan de verdeling van actief en passief naar de Gewesten zal worden bepaald. Evenwel, wie de voorbije tien jaar de geschiedenis van de nationale sectoren heeft gevolgd, weet dat daaraan enkele politieke discussiepunten verbonden zijn over wie wat moet betalen en wie wat moet krijgen. Dat is het epos van de nationale sectoren.

Ik hoop dat ooit eens een heel knappe doctorandus daarover een boek schrijft. Het hoeft niet eens een dor wetenschappelijk werk te zijn, het kan een adembenemende avonturenroman worden voor iemand die de kunst verstaat om administratieve akten in mensentaal om te zetten. Het zal u dan ook niet verbazen dat wij hier enkele knopen hebben moeten ontwarren en enkele politieke beslissingen hebben moeten nemen.

Inzake de inventaris die wordt vermeld in artikel 61, paragraaf 1, van de financieringswet, betreffende de lasten van het verleden, die naar de Gemeenschappen en de Gewesten overgaan, maar ten laste van de centrale begroting blijven, zijn alle betrokken departementen volop bezig met de voorbereiding ervan. Een vaste datum kan ik hierop niet plaatsen. U zal aannemen dat het in het kader van het opmaken van de uitgavenbegrotingen 1989 een noodzaak is voor de betrokken departementen om deze inventaris op te maken, aangezien uiteindelijk de definitieve omvang en de inhoud van de uitgavenbegrotingen 1989 daarvan afhankelijk is. Men kan natuurlijk beweren dat het in feite eenvoudig is en dat wanneer men van de totale uitgavenbegrotingen de bedragen aftrekt die in de financieringswet zijn overgebleven, het verschil dan de begroting van de centrale regering is. Strikt genomen is dat natuurlijk ook zo en uiteindelijk moet het ook zo worden. Hoe het pakket binnenin zelf moet worden geschikt, is natuurlijk niet zo eenvoudig.

Overigens vrees ik — maar dat is dan weer de merite van deze federaliseringsoperatie — dat er nog een aantal schuiven zullen moeten worden opengetrokken die voordien waren gesloten en waarvan de inhoud niet zo zichtbaar was in de vorige begrotingen. Er zullen waarschijnlijk nog een aantal laden moeten worden geledigd, wat wellicht kan leiden tot een herziening van een aantal begrotingscijfers. Dit zal het voordeel hebben dat in een aantal departementen grote duidelijkheid zal worden geschapen en dat het stof van bepaalde archieven wordt afgeklopt, zodat zij in de toekomst met een propere lei kunnen verder werken.

Het probleem van de gemeentefinanciën is zeer belangrijk. In de inventaris, die u maakte van alle mogelijke problemen die ons kunnen en moeten bezighouden naar aanleiding van de uitvoering van de financieringswet, is dit probleem uiteraard een kanjer van formaat. Op dit uur en in deze vergadering is het beslist niet het ogenblik om polemisch te worden en na te gaan hoe die kanjer is gegroeid en wie bij de geboorte aanwezig was. Ik besef zeer goed dat dit een belangrijk probleem is.

Hierover heeft het Parlement echter reeds zeer uitgebreid gedebatteerd en zeer uitvoerige informatie gekregen. Ik verwijs naar het commissieverslag van de Kamer over de financieringswet, pagina 640 en volgende. Ik begrijp dat men dit livige document niet van a tot z doorleest. Als u echter over het probleem van het Fonds-Nothomb uitvoerige en technische informatie wil, vindt u ze daar. U vindt er zowel de bedragen die door de centrale overheid worden overgenomen — het zogenaamde niet-recupereerbare gedeelte — als de beslissingen die zijn genomen om een communautair evenwicht in deze operatie te bewerkstelligen en de gebruikte actualiserings-techniek. Per gemeente worden in detail de uitstaande en de nog op te nemen bedragen vermeld. U vindt er tenslotte de inpassing van dit alles in het geheel.

De regering heeft nog geen definitieve uitspraak gedaan over de wijze waarop de centrale regering het niet-recupereerbare gedeelte van het Fonds-Nothomb ten laste zal nemen. Dat is trouwens niet zo dringend vermits het fonds op het ogenblik nog functioneert en de boekhouding ervan geregeld wordt bijgehouden. Het is dus een kwestie van dit alles op een geschikt ogenblik en volgens de beste begrotingsmethode uit te werken. Zodra de regering hierover een definitieve beslissing heeft genomen — het betreft de overname van schulden — zal dit uiteraard aan het Parlement worden meegedeeld.

In verband met het beleid voor gemeenten waarvan een gedeelte van de schulden wordt overgenomen, heeft de centrale regering geen enkele bevoegdheid meer. Dat is de verantwoordelijkheid van de gewestautoriteiten. Ze staan trouwens ook in voor het beheer van het gedeelte van het Fonds-Nothomb dat niet wordt overgenomen door de centrale overheid, dragen er de verantwoordelijkheid voor en moeten als enige voogdijoverheid toezien op het financieel evenwicht van de steden en gemeenten opdat die hun terugbetalingsverplichtingen voor het saldo dat niet is overgenomen, kunnen naleven.

Ook de overheveling van de ambtenaren was na het aannemen van de wet van 1980 een probleem.

Het gaat over vrij belangrijke aantallen.

Ook in dit verband verwijs ik naar het commissieverslag van de Kamer, pagina's 50 en 51. U vindt er een volledige lijst van het over te dragen personeel, zowel naar de Gewesten als naar de Gemeenschappen, opgesplitst per departement.

U merkt dat het alles bij mekaar om zowat 15 000 ambtenaren gaat. Dit is inderdaad een zeer omvangrijke operatie. Dat zij niet zonder slag of stoot zal verlopen, verwondert u zeker niet. Hierbij moet natuurlijk wel een onderscheid worden gemaakt tussen de administratie die als korps, *in globo*, overgaat en de administratie waarbinnen eigenlijk een hele opsplitsing moet gebeuren. Dit laatste zal inderdaad enige tijd vergen. Gelet op de grote overdracht van bevoegdheden en diensten — in tegenstelling tot vorige keer — zal wel een veel groter deel van de diensten in hun geheel overgaan zonder onderworpen te zijn aan de moeizame procedures die vorige maal moesten worden toegepast.

Betreffende uw juridische oefening in verband met de periode van 1 tot 16 januari, denk ik dat er een misverstand in het spel is. Het is nogal duidelijk dat de centrale regering als ordonnerende instantie tot 16 januari bevoegd is gebleven voor alle materies die zijn overgeheveld.

Ter zake heb ik aan alle departementen vrij strikte instructies gegeven. Anticiperend op de aanneming van de financieringswet door de Senaat heb ik hun opgedragen een zeer grote terughoudendheid aan de dag te leggen en alleen de kredieten te ordonneren waarvan de betaling onontbeerlijk was om de continuïteit van de diensten te waarborgen. De enige uitzondering werd gemaakt voor de vastleggingskredieten inzake haveninvesteringen, omwille van een eminente prioriteit op infrastructureel en economisch gebied.

Voor het overige zijn er buiten de dagelijkse uitgaven geen vastleggingen of ordonnancerings gebeurd in het bevoegdheidsdomein dat naar de Gemeenschappen en Gewesten werd overgeheveld. Dit alles wordt niet ongedaan gemaakt, zoals u denkt, door het feit dat de wet slechts op 16 januari werd aangenomen. Het financieringssysteem wordt geacht op 1 januari in toepassing te zijn gegaan. In de wet zelf is ingeschreven dat de uitgaven die tussen 1 en 16 januari zijn beslist inzake Gewestmateries of Gemeenschappen, voor rekening van de Gemeenschappen en Gewesten komen, en aldus zullen worden verrekend.

Daarvoor zijn ook speciale artikelen — ik geloof artikel 72 of 73 en volgende — in de wet opgenomen. Daarin worden duidelijk de mechanismen uiteengezet en is bepaald dat op het einde van het jaar datgene wat de centrale overheid voor rekening van Gemeenschappen en Gewesten tussen 1 en 16 januari heeft uitgegeven verrekend wordt met de bedragen die

krachtens de financieringswet aan de Gemeenschappen en Gewesten zijn overgedragen.

Hetzelfde gebeurt overigens voor een serie betalingen die nu nog door de centrale overheid worden uitgevoerd. Het is immers wel duidelijk dat de administratie, die de hele machine van vastleggingen, ordonnancerings, visum van het Rekenhof en uitvoeringen door de thesaurie regelt, niet als een schakelaar kan worden omgedraaid. Sommige administraties zijn materieel nu nog niet overgeheveld, maar verrichten wel uitgaven voor rekening van Gemeenschappen en Gewesten. Er worden protocollen gesloten tussen de centrale regering, meer bepaald begroting, en de Executieven om alles vlot te laten verlopen. In afwachting dat het federaal korps van de Inspectie van Financiën, dat gemeenschappelijk door de centrale overheid en de Gemeenschappen en Gewesten zal worden beheerd, aan het werk kan gaan, zijn het de inspecteurs van Financiën, nog geaccrediteerd bij de klassieke nationale departementen, die reeds uitgaven adviseren voor rekening en op verzoek van Gemeenschappen en Gewesten.

Het advies wordt natuurlijk uitsluitend aan de Executieve voorgelegd.

Dit mechanisme moet ervoor zorgen dat de continuïteit van de Staat niet wordt onderbroken, zodat er geen administratieve verwikkelingen optreden en zodat de rechthebbenden van een serie betalingen niet nodeloos moeten wachten omwille van de staatshervorming. Dit zou immers een onverstandige werkwijze zijn, die de operatie in diskrediet zou kunnen brengen.

Mijnheer Declerck, de oppositie is natuurlijk niet verplicht dit alles aan te nemen. Met dezelfde spoed waarmee de regering de eerste twee fasen van de staatshervorming legistisch vorm heeft gegeven, en met dezelfde dynamiek waarmee het Parlement de staatshervorming heeft goedgekeurd, is de uitvoerende macht op het ogenblik bezig de uitvoering van deze nog zeer jonge wet te laten geschieden met bekwaame spoed, ondanks de organisatorische moeilijkheden en personeelsproblemen die hierbij komen kijken, en ondanks de kleine politieke knopen die nog moeten worden doorgemaakt. (*Applaus.*)

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (*Voir document n° 551-1, session 1988-1989, du Sénat.*)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (*Zie stuk nr. 551-1, zitting 1988-1989, van de Senaat.*)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

*Crédits pour les dépenses courantes (Titre I)
et pour les dépenses de capital (Titre II)*

Article 1^{er}. Il est ouvert pour les dépenses des Dotations aux Communautés et aux Régions afférentes à l'année budgétaire 1988, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
Totaux	129 210,4	—	—
Convention Etat/Communautés	- 1 000,0	—	—
	128 210,4		
TITRE I			
Dépenses courantes	83 236,8	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital	44 973,6	—	—

Ces crédits sont énumérés aux Titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I)
en voor de kapitaaluitgaven (Titel II)*

Artikel 1. Voor de uitgaven der Dotaties aan de Gemeenschappen en aan de Gewesten voor het begrotingsjaar 1988, worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnancings-kredieten
Totaal	129 210,4	—	—
Conventie Staat/Gemeenschappen	- 1 000,0	—	—
	128 210,4		
TITEL I			
Lopende uitgaven	83 236,8	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven	44 973,6	—	—

Die kredieten worden opgesomd onder de Titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions diverses

Art. 2. Indépendamment de la dotation légale attribuée à la Communauté germanophone en vertu des dispositions de l'article 58 de la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour cette Communauté, des dotations complémentaires lui sont octroyées en vue, d'une part, du financement des charges du passé existant au 31 décembre 1983, et, d'autre part, de la prise en charge des dépenses résultant du transfert vers les Communautés de certains organismes d'intérêt public.

Le transfert des moyens financiers en rapport avec le transfert visé à l'alinéa 1^{er} ci-avant se fera au moment de l'exécution intégrale de l'accord de Sainte-Catherine du 25 novembre 1986.

Les crédits ouverts à cet effet en 1988 sont inscrits respectivement sous les articles 45.22 et 45.23 de la section 51 du Titre I du tableau annexé à la présente loi.

Diverse bepalingen

Art. 2. Afgezien van de aan de Duitstalige Gemeenschap toegekende wettelijke dotatie krachtens de bepalingen van het artikel 58 van de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor deze Gemeenschap, worden haar bijkomende dotaties toegekend met het oog op, enerzijds, de financiering van de lasten van het verleden bestaande op 31 december 1983 en, anderzijds, het ten laste nemen van de uitgaven voortvloeiend uit de overheveling naar de Gemeenschappen van sommige instellingen van openbaar nut.

Het transfer van de financiële middelen in verband met de onder alinea 1 hiervoor bedoelde overheveling zal geschieden bij de integrale uitvoering van het Sint-Catharina-akkoord van 25 november 1986.

De in 1988 te dien einde geopende kredieten worden respectievelijk ingeschreven onder de artikels 45.22 en 45.23 van sectie 51 van de Titel I van de tabel gevoegd bij deze wet.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Le Trésor est autorisé à consentir des avances lorsque les opérations relatives au compte 80.00.04.66: Communauté germanophone — compte courant de la section « Opérations de trésorerie », créent une position débitrice de ce compte.

Ces avances ne pourront toutefois pas dépasser un montant égal à un sixième de la dotation établie conformément aux dispositions de l'article 58 de la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles de la Communauté germanophone et inscrite en faveur de celle-ci au tableau annexé à la présente loi.

Art. 3. De Schatkist wordt ertoe gemachtigd voorschotten toe te kennen wanneer de verrichtingen in verband met de rekening 80.00.04.66: Duitstalige Gemeenschap — rekening-courant van de sectie « Thesaurieverrichtingen », een debettoestand van die rekening veroorzaken.

Deze voorschotten zullen evenwel een bedrag niet mogen overschrijden dat gelijk is aan één zesde van de dotatie vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 58 van de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen van de Duitstalige Gemeenschap en ten bate van die Gemeenschap ingeschreven in de bij deze wet gevoegde tabel.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Le Sénat se réunira demain, jeudi 2 février 1989, à 15 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen, donderdag 2 februari 1989, te 15 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 20 h 55 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 20 h 55 m.)