



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

25-04-2001

15:00 uur

mercredi

25-04-2001

15:00 heures

INHOUD

DEBAT OVER DE TOEKOMST VAN DE NMBS	1
Samengevoegde interpellaties en vraag van	1
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-engagement van de regering" (nr. 755)	1
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 4402)	1
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de doelstellingen inzake vervoer van reizigers en goederen en de financiële implicaties daarvan in het NMBS-akkoord" (nr. 758)	1
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de groeiende problemen inzake de financiële situatie van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de sociale vrede bij het personeel" (nr. 759)	1
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire gevoeligheden in het NMBS-akkoord" (nr. 760)	1
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 763)	1
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de regering over de NMBS" (nr. 769)	1
- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord binnen de regering aangaande het investeringsplan voor de NMBS" (nr. 770)	1
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de NMBS" (nr. 771)	2
- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 773)	2
Sprekers: Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Francis Van den Eynde , Daan Schalck , Jos Ansoms , Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Ludo Van Campenhout , Luc Sevenhans , Jan Mortelmans , André Smets , Jean Depreter , Jacques Chabot , Marie-Thérèse Coenen , Lode Vanoost , Olivier Chastel	

Moties

22

SOMMAIRE

DÉBAT SUR L'AVENIR DE LA SNCB	1
Interpellations et question jointes de	1
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la SNCB" (n° 755)	1
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement sur l'avenir de la SNCB" (n° 4402)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les objectifs en matière de transport de voyageurs et de marchandises et les implications financières de ces objectifs dans l'accord SNCB" (n° 758)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes croissants que pose la situation financière de la SNCB et leurs conséquences en ce qui concerne la paix sociale au sein du personnel" (n° 759)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les sensibilités communautaires dans le cadre de l'accord SNCB" (n° 760)	1
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 763)	1
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique du gouvernement pour la SNCB" (n° 769)	1
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour la SNCB" (n° 770)	1
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement à propos de la SNCB" (n° 771)	2
- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 773)	2
Orateurs: Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Francis Van den Eynde , Daan Schalck , Jos Ansoms , Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Ludo Van Campenhout , Luc Sevenhans , Jan Mortelmans , André Smets , Jean Depreter , Jacques Chabot , Marie-Thérèse Coenen , Lode Vanoost , Olivier Chastel	

Motions

22

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 APRIL 2001

15:00 uur

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 25 AVRIL 2001

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.11 uur door de heer Jacques Chabot, voorzitter.

La séance est ouverte à 15.11 heures par M. Jacques Chabot, président.

Debat over de toekomst van de NMBS

Débat sur l'avenir de la SNCB

- 01** Samengevoegde interpellaties en vraag van
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-engagement van de regering" (nr. 755)
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 4402)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de doelstellingen inzake vervoer van reizigers en goederen en de financiële implicaties daarvan in het NMBS-akkoord" (nr. 758)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de groeiende problemen inzake de financiële situatie van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de sociale vrede bij het personeel" (nr. 759)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire gevoeligheden in het NMBS-akkoord" (nr. 760)
 - mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 763)
 - de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de regering over de NMBS" (nr. 769)
 - de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste

- 01** Interpellations et question jointes de
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la SNCB" (n° 755)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement sur l'avenir de la SNCB" (n° 4402)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les objectifs en matière de transport de voyageurs et de marchandises et les implications financières de ces objectifs dans l'accord SNCB" (n° 758)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes croissants que pose la situation financière de la SNCB et leurs conséquences en ce qui concerne la paix sociale au sein du personnel" (n° 759)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les sensibilités communautaires dans le cadre de l'accord SNCB" (n° 760)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 763)
 - M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique du gouvernement pour la SNCB" (n° 769)

minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord binnen de regering aangaande het investeringsplan voor de NMBS" (nr. 770)

- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de NMBS" (nr. 771)

- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 773)

01.01 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Dit is een goed, weliswaar genuanceerd akkoord. Dat laatste is echter onvermijdelijk gelet op al zijn implicaties. Het akkoord is het resultaat van een debat en van de arbitrages die hieruit voortvloeiden.

Wij streven naar een betere mobiliteit, waarbij het spoor maar een element is. De Gewesten moeten ook via stedenbouw en openbare werken de mobiliteit verbeteren. De daling van het autogebruik, waarvoor de steun van de Gewesten broodnodig is, zal de mobiliteit ten goede komen.

Het akkoord voorziet voor de NMBS in een merkbare verhoging van het reizigers- en goederenverkeer tegen 2010.

(*Nederlands*) Investerings voor het nodige materiaal en infrastructuurcapaciteit worden ingeschreven om zo iets te kunnen doen aan het fileprobleem.

(*Frans*) Een ander gegeven is het beheerscontract. Het aspect veiligheid was al aan de orde naar aanleiding van het ongeval te Pécrot.

De kwestie van de stiptheid van de treinen en de schadeloosstelling van de reizigers is geen eenvoudig vraagstuk. Wij hebben ervoor gekozen het voorbeeld van de SNCF na te volgen en, rekening houdend met de specificiteit van ons spoorwegnet, een houdbaar en zo adequaat mogelijk systeem uit te werken.

(*Nederlands*) Het akkoord voorziet dus in schadevergoeding bij vertraging.

Ik kom tot de structuur. Alles begint met de financiële middelen. Wat wordt daarmee echter aangevangen? De overheid moet kunnen nagaan hoe de middelen worden aangewend. Daartoe zijn structuurwijzigingen nodig.

(*Frans*) De regels van een degelijk bestuur dienen te worden gerespecteerd. Voor de financiële

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour la SNCB" (n° 770)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement à propos de la SNCB" (n° 771)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 773)

01.01 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): L'accord est un bon accord, nuancé certes. Mais c'est inévitable étant donné toutes ses implications. Il est le résultat d'un débat et des arbitrages qui en ont découlé.

Notre préoccupation reste l'amélioration de la mobilité, le chemin de fer n'est qu'un élément. Les Régions doivent également agir via l'urbanisme, les travaux publics. La mobilité bénéficiera de la réduction de la pression automobile pour laquelle l'appui des Régions est indispensable.

L'accord prévoit une augmentation substantielle du trafic de voyageurs et de marchandises assuré par la SNCB pour 2010.

(*En néerlandais*) Les investissements destinés à l'acquisition du matériel nécessaire et à la capacité de l'infrastructure sont prévus de manière à pouvoir remédier au problème des files.

(*En français*) : Autre élément, le contrat de gestion. L'aspect « sécurité » a été évoqué lors du débat concernant l'accident de Pécrot.

Quant à la ponctualité et le dédommagement des voyageurs, ce n'est pas simple. Nous avons décidé de prendre la SNCF comme modèle tout en recherchant un système tenable et le plus pertinent possible en fonction des spécificités de notre réseau.

(*En néerlandais*): L'accord prévoit donc une indemnisation en cas de retard.

J'en arrive à présent à la structure. Tout commence par les moyens financiers. A quoi seront-ils affectés? L'Etat doit pouvoir contrôler comment les moyens sont utilisés, ce qui implique des modifications de structure.

(*En français*): Il faut respecter les règles de bonne gestion. La question de l'enveloppe financière ne se

enveloppe zal pas een oplossing worden gevonden wanneer dergelijke regels die ook de invoering van een analytische boekhouding inhouden, worden toegepast.

Het door de Kamer gevraagde rapport van het Rekenhof zal vast en zeker heel interessant zijn wat good governance betreft.

De NMBS is autonoom maar dat betekent niet dat ze aan overheidscontrole ontsnapt. De taken van de organen, de raad van bestuur en de strategische raad, moeten worden vastgesteld. De omvorming van de directie *Human Resources* tot een transversale georganiseerde directie is van wezenlijk belang.

(Nederlands) De raad van bestuur wordt herleid tot negen plus een lid, vijf Nederlands- en vijf Franstaligen. De leden worden benoemd door de regering. De raad omvat minstens één derde leden van elk geslacht.

De bestuurders worden benoemd omwille van hun bekwaamheid. Het mandaat is onverenigbaar met een politiek mandaat. De cumulatie van de functies van bestuurder en bestuurder-directeur is niet langer mogelijk, omdat zulks tot problemen inzake controle leidt. De federale overheid benoemt de bestuurders en kan ze ontslaan bij een in Ministerraad overlegd KB.

Er wordt een strategische raad opgericht die bestaat uit de raad van bestuur, drie afgevaardigden van de in de NAR vertegenwoordigde syndicaten en drie afgevaardigden van de regionale openbaarvervoersmaatschappijen. Er worden zes plaatsvervangers aangeduid. Die raad is bevoegd voor het investeringsplan en het beheerscontract. De raad van bestuur kan hem ook om advies vragen.

(Frans) Wat de aanwezigheid van vakbondsorganisaties betreft, zou het aangewezen zijn geweest er een andere logica op na te houden. Wij hebben ervoor gekozen de vakbondsorganisaties in de Strategische Raad op te nemen om te bepalen hoe het overleg kan worden georganiseerd.

(Nederlands) In het nieuwe Interministerieel Comité voor het Openbaar Vervoer (ICOV) vindt overleg plaats tussen het federale en de gewestelijke niveaus. Daarnaast komt er een steungroep met ambtenaren van de diverse beleidsniveaus. Ze zal instaan voor de coördinatie inzake openbaar vervoer en voor de opvolging van de

résoudra que grâce à l'application de telles règles, dont fait partie l'établissement d'une comptabilité analytique.

Le rapport de la Cour des comptes, demandé par la Chambre, présentera sûrement un grand intérêt du point de vue de la bonne gestion.

La SNCB est autonome mais cela ne signifie pas qu'elle ne serait pas l'objet d'un contrôle public. Les missions des organes du conseil d'administration et conseil stratégique devraient être fixées. La réforme de la direction des ressources humaines, sous forme d'une direction transversale, est essentielle.

(En néerlandais) Le conseil d'administration est ramené à neuf membres plus un : cinq néerlandophones et cinq francophones. Les membres sont nommés par le gouvernement. Le conseil doit être constitué d'au moins un tiers de membres de chaque sexe.

Les administrateurs sont nommés sur la base de leurs compétences. Leur mandat est incompatible avec un mandat politique et le cumul des fonctions d'administrateur et d'administrateur directeur n'est plus autorisé en raison des problèmes en matière de contrôle. L'autorité fédérale nomme les administrateurs et peut les démettre par arrêté royal délibéré en conseil des ministres.

Un conseil stratégique est mis en place. Il est composé des membres du conseil d'administration, de trois délégués des syndicats représentés au sein du CNT et de trois délégués des sociétés régionales de transport en commun. Six suppléants sont désignés. Ce conseil stratégique est compétent pour le plan d'investissement et pour le contrat de gestion. Le conseil d'administration peut également solliciter son avis.

(En français) En ce qui concerne la présence d'organisations syndicales, il aurait été opportun de travailler dans une autre logique. Nous avons fait le choix d'introduire les organisations syndicales au sein du Conseil stratégique afin d'identifier la manière d'organiser la concertation.

(En néerlandais) Au sein du nouveau comité interministériel pour les transports publics, une concertation a lieu entre les niveaux de pouvoir fédéral et régionaux. En outre, nous créerons un groupe d'appui composé de fonctionnaires des différents niveaux de pouvoir. Il assurera la coordination en matière de transports publics ainsi

meerjarenplannen. Het ICMIT blijft bestaan, met een veel ruimere coördinerende opdracht inzake mobiliteit.

De tweeëntwintig bestaande bedrijfseenheden worden gehergroepeerd in zes bedrijfseenheden. Daarnaast komen er drie horizontale eenheden.

De rol van de overheid bij het beleid inzake openbaar vervoer wordt versterkt. De NMBS moet een vervoersplan voorleggen en jaarlijks een uitvoeringsplan. De praktische uitwerking komt in het beheerscontract. De opdracht van openbare dienst wordt uitgebreid tot het grensoverschrijdend verkeer. De financiële transparantie van de NMBS wordt verbeterd. De regering wil zowel boekhoudkundige transparantie in het bedrijf als de efficiënte aanwending van de openbare middelen garanderen. Daartoe werkt ze wettelijke bepalingen uit. Ik zal straks in antwoord op uw vragen en interpellaties meer gegevens verschaffen over het bedrag van de diverse investeringen.

Dit akkoord geeft de NMBS een nieuwe structuur, een financiering en een nieuwe richting.

01.02 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De vele gebruikers van de spoorwegen worden dagelijks geconfronteerd met problemen allerhande. Dit is dus niet echt een technisch dossier. Er zijn de vele vertragingen en de treinen die wegens gebrek aan machinist niet vertrekken. Deze problemen zijn niet nieuw. Om ze op te lossen zijn grote investeringen nodig. De regering investeert 640 miljard over meer dan 10 jaar; dat is maar de helft van wat nodig is. De NMBS was nochtans altijd het stokpaardje van Agalev.

De 60/40-verdeelsleutel beantwoordt niet aan een objectief gegeven, dat weten ook de voorstanders ervan. De grootste nood ligt bij de ontsluiting van de haven van Antwerpen, bij de Gentse haven en bij de verbinding tussen Zeebrugge en Gent. De minister en de heer Di Rupo bleven deze verdeelsleutel verdedigen. Ik betreur dat: wij betalen om bestolen te worden.

Namens het Vlaams Blok en het gedeelte van Vlaanderen dat nog durft te reageren, wil ik dit aan de kaak stellen.

Ik stel voor om de spoorwegen te splitsen. De trein zal niet stoppen aan de grens met Wallonië en we zouden dan tenminste baas blijven over eigen centen. De problemen van de spoorwegen worden in Vlaanderen steeds scherper.

que le suivi des plans pluriannuels. La CIMIT est maintenue, mais elle devra remplir dorénavant une mission coordinatrice beaucoup plus étendue en matière de mobilité.

Les vingt-deux unités d'exploitation existantes vont être regroupées dans six unités. Et nous allons créer trois grandes unités opérationnelles.

Le rôle des pouvoirs publics dans le cadre de la politique en matière de transports publics sera renforcé. La SNCB devra présenter un plan de transport et, annuellement, un plan d'exécution. La mise en oeuvre pratique sera réglée dans le contrat de gestion. La mission de service public sera étendue au trafic transfrontalier. La transparence financière de la SNCB sera améliorée. Le gouvernement a la volonté de garantir à la fois la transparence comptable dans l'entreprise et l'utilisation efficace des moyens publics. A cette fin, il élaborera des dispositions légales. Tout à l'heure, en réponse à vos questions et à vos interpellations, je fournirai davantage d'informations concernant le montant des différents investissements.

Cet accord donne à la SNCB une nouvelle structure, un nouveau mode de financement et une nouvelle orientation.

01.02 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Les nombreux usagers des chemins de fer sont confrontés tous les jours à des problèmes de tous ordres. Il ne s'agit donc pas d'un dossier véritablement technique. Il y a les nombreux retards, les trains qui ne partent pas parce qu'il n'y a pas de machiniste. Ces problèmes ne sont pas nouveaux. Pour les résoudre, des investissements importants sont nécessaires. Le gouvernement investit 640 milliards de francs étalés sur plus de dix ans. Il en faudrait le double. La SNCB a pourtant toujours été le cheval de bataille d'Agalev.

La clé de répartition 60/40 ne correspond pas à une donnée objective, ses partisans le savent aussi. Le besoin le plus pressant se fait sentir au niveau du désenclavement du port d'Anvers, du port de Gand et de la liaison entre Zeebrugge et Gand. Le ministre et M. Di Rupo ont continué à défendre cette clé de répartition. Je le regrette : nous payons pour être volés.

Au nom du Vlaams Blok et de la partie de la Flandre qui ose encore réagir, je voudrais dénoncer cette situation.

Je propose de scinder la SNCB. Le train ne s'arrêtera pas à la frontière avec la Wallonie et nous resterions alors au moins maîtres de nos propres deniers. Les problèmes des chemins de fer sont de plus en plus aigus en Flandre.

We kunnen ook aan politiek doen op basis van concrete cijfers. Ik vraag hiervoor dringend veel aandacht.

01.03 Daan Schalck (SP): Er is een akkoord, maar er is nog veel werk te doen. Het akkoord moet kaderen in een totale mobiliteitsvisie. We moeten kijken naar de rol van de spoorwegen, maar ook naar andere zaken, zoals het stijgend aantal bedrijfsvoertuigen.

De bespreking van het beheerscontract moet zo snel mogelijk van start gaan. Het contract moet gedetailleerder worden en de beslissingen van de overheid weerspiegelen. We zullen de wet van 1991 moeten veranderen om een aantal fundamentele zaken te wijzigen. Dat geldt ook voor andere overheidsbedrijven.

Er wordt een aantal ambities naar voren geschoven voor het binnenlands reizigersvervoer, het internationaal reizigersvervoer en het goederenvervoer. Iedereen moet door het spoor gelijk worden behandeld. De 60/40-verdeling is een sleutel waarmee wij niet kunnen leven, maar de normen voor het binnenlands reizigersverkeer moeten zodanig worden verfijnd dat zo'n sleutel overbodig wordt.

De doelstelling van 50 procent meer reizigers in het binnenlands vervoer is ambitieus, maar moet verder verfijnd worden.

Agalev en SP waren lange tijd tegenstander van het internationaal reizigersvervoer. Daarin is een kentering gekomen: het is inderdaad positief indien bepaalde vluchten kunnen worden vervangen door treinreizen op middellange afstand. De prijszetting is echter problematisch. De IC-verbindingen zouden beter moeten, om de concurrentie met de wagen aan te kunnen.

De gewenste toename van het goederenvervoer is positief. Over de toekomstige rol van ABX zal ik me niet uitspreken.

Er werd heel wat tijd verloren met de investeringsplannen. Het beheerscontract lijkt me belangrijker als garantie: investeringsplannen houden het meestal maar een aantal jaren vol. Ik zou niet durven beweren dat de geïnvesteerde middelen onvoldoende zijn. Het is noodzakelijk planmatig te werken. Heel wat middelen kunnen nog niet worden geïnvesteerd omdat er bijvoorbeeld nog geen bouwvergunning is.

Nous pouvons également faire de la politique sur la base de chiffres concrets. Je demande que l'on s'intéresse sans délai à ce problème.

01.03 Daan Schalck (SP): Il y a un accord, mais il reste beaucoup à faire. Cet accord doit s'inscrire dans le cadre d'une vision globale de la mobilité. Nous devons examiner le rôle des chemins de fer, sans perdre de vue d'autres aspects, comme le nombre croissant de véhicules de société.

La discussion du contrat de gestion doit commencer le plus rapidement possible. Le contrat doit être plus détaillé et refléter les décisions du gouvernement. Nous devons modifier la loi de 1991 pour changer certains points fondamentaux. C'est également vrai pour les autres entreprises publiques.

Certaines ambitions en matière de trafic intérieur de voyageurs, de trafic international de voyageurs et de transport de marchandises ont été mises en avant. Le rail doit traiter chacun sur un pied d'égalité. Nous ne pouvons nous satisfaire de la clé de répartition 60/40, mais il faut affiner les normes en matière de trafic intérieur de voyageurs pour rendre cette clé superflue.

L'objectif de réaliser une augmentation de 50% du nombre de voyageurs dans le transport intérieur est ambitieux mais doit être affiné.

Agalev et le SP ont été longtemps adversaires du transport de voyageurs international. Ils ont reconsidéré leur attitude. La possibilité de remplacer certains moyens courriers par des voyages en train constitue un élément positif. La fixation des prix constitue toutefois un problème. Les liaisons IC devraient être améliorées pour pouvoir concurrencer la voiture.

De même, la volonté d'accroître le volume des transports de marchandises est un élément positif. Je ne me prononcerai pas sur le rôle futur d' ABX.

On a perdu beaucoup de temps en ce qui concerne les plans d'investissements. Il m'apparaît que le contrat de gestion offre une meilleure garantie car les plans d'investissements ne sont généralement respectés que pendant quelques années. Je n'oserais pas prétendre que les moyens investis sont insuffisants. Il faut procéder avec méthode. Par exemple, de nombreux moyens ne peuvent pas encore être investis parce que les permis de bâtir requis n'ont pas encore été délivrés.

Toch is er een aantal onbekende factoren. Het aandeel van de alternatieve financiering in het financieringsprogramma is nog niet duidelijk. Eerst zou er naar het GEN 65 miljard gaan, nu spreekt men van 132 miljard. Wanneer gaat men dit geld uitgeven? Ik zie een probleem als men de Brusselse programma's vooruitschuift ten nadele van de andere projecten.

Wat bestuur en beheer betreft is het nodig om de insinuaties en het gehakketak met de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder te bespreken. Men vroeg het ontslag van de heer Schouppe, maar er gebeurde niets. Er moet duidelijkheid komen om te weten met wie we kunnen praten.

De federale overheid heeft ook geen *know how* meer, die is er enkel bij de NMBS. Daaraan moet duidelijk iets worden gedaan.

01.04 Jos Ansoms (CVP): Er is een akkoord : een lege doos wordt als waardevol geschenk verpakt met een paars-groene strik en goed getimed, voor het paasreces, aan het publiek voorgesteld. Het wordt voor de NMBS echter een doos van Pandora.

Ik wil een aantal illusies doorprikken. De heer Verhofstadt zou 677 miljard gaan investeren in het spoor. Dat is niet zijn verdienste, wel die van volgende regeringen en van de NMBS. Tegen 2010 zouden er 50 procent meer reizigers en goederen worden gerealiseerd. Ik vrees dat zich eerder een achteruitgang zal voordoen. Dit akkoord zou een overwinning zijn voor Vlaanderen. Dit dossier heeft echter geleden onder het communautair wafelijzer. De reiziger zou beter worden van dit akkoord. Ook dat zal slechts een illusie blijken.

De regering zou dus 677 miljard gaan investeren. Een luisteraar bestempelde onlangs deze lente als een Verhofstadt-lente: heel wat zonnige dagen, maar gespreid over vele jaren. Dat geldt ook voor de investeringen in de NMBS.

Het is de begrotingsminister die het heeft gehaald: er wordt geen frank meer toegestaan dan hij had toegezegd. In 2000 werd echter één twaalfde van het budget niet uitbetaald. Terwijl onder Dehaene I 17 miljard naar de NMBS ging en onder Dehaene II zelfs 33 miljard, wordt in deze regeerperiode 3,7 miljard geïnvesteerd in de NMBS. Deelt de minister

Il subsiste néanmoins un certain nombre d'inconnues. On ignore encore à combien s'élèvera la part des nouvelles formules de financement dans le programme de financement. A l'origine, 65 milliards de francs étaient destinés au RER mais aujourd'hui, on parle de 132 milliards. Quand cet argent sera-t-il débloqué ? Nous risquons de connaître des problèmes si les programmes pour la région de bruxelles devaient prendre le pas sur les autres projets.

En ce qui concerne la direction et la gestion, il faut éviter les insinuations et les querelles avec le Conseil d'administration et l'administrateur délégué. On a demandé la démission de M. Schouppe mais cela est resté sans suite. Nous devons savoir exactement qui sont nos interlocuteurs.

A l'inverse de la SNCB, les autorités fédérales ne disposent plus d'aucun savoir-faire. Il est donc nécessaire d'intervenir.

01.04 Jos Ansoms (CVP): Il existe un accord : une boîte vide a été emballée comme un précieux cadeau, avec un beau ruban arc-en-ciel et offerte au public à un moment propice, juste avant les vacances de Pâques. Pour la SNCB, il s'agira toutefois plutôt d'une boîte de Pandora.

Je souhaite dissiper un certain nombre d'illusions. M. Verhofstadt investirait 677 milliards de francs dans les chemins de fer. Mais le mérite en reviendra à d'autres gouvernements et à la SNCB. Le trafic de voyageurs et de marchandises devrait augmenter de 50% d'ici à 2010. Je crains plutôt que nous assisterons à une diminution. Cet accord constituerait une victoire pour la Flandre mais ce dossier a cependant souffert de la politique du fer à gaufres communautaire. Le voyageur devrait récolter les bénéfices de cet accord. Cela également n'est qu'une illusion.

Le gouvernement aurait donc l'intention d'investir 677 milliards de francs. Un auditeur a récemment qualifié ce printemps de printemps Verhofstadt : de nombreuses journées ensoleillées mais réparties sur plusieurs années. Cette théorie s'applique également aux investissements de la SNCB.

C'est le ministre du Budget qui l'a emporté : on n'accordera pas un franc de plus que ce qu'il avait annoncé. En 2000, un douzième du budget n'a cependant pas été déboursé. Alors que sous le gouvernement Dehaene I, la SNCB avait bénéficié de 17 milliards et sous Dehaene II même de 33 milliards, au cours de cette législature, un montant

mijn analyse?

de 3,7 milliards est investi dans la SNCB. La ministre partage-t-elle mon analyse?

De regering wil de 677 miljard frank niet over 15 jaar maar over 12 jaar spreiden, indien de NMBS zorgt voor 90 miljard frank alternatieve financiering.

Le gouvernement souhaite répartir les 677 milliards de francs sur 12 ans au lieu de 15 ans, à condition que la SNCB parvienne par d'autres moyens à financer 90 milliards de francs.

Daarvan moet 25 à 30 miljard komen uit burgerlijke bouwkunde. Dan zou het Vlaams Gewest 18 miljard moeten cofinancieren. Het Gewest wil dit wel lenen, maar niet cofinancieren.

De cette somme, 25 à 30 milliards devraient provenir du génie civil. La Région flamande devrait alors prendre en charge un co-financement de 18 milliards de francs. La Région flamande est d'accord pour prêter les fonds mais ne souhaite pas s'engager dans un co-financement.

Van leasing verwacht men 22 à 30 miljard. Vroeger werd dit, tijdens vorige regeerperiodes, streng bekritiseerd. De regering zegt bovendien dat deze leasingoperatie geen invloed mag hebben op de primaire middelen van de overheid. Dat is ongehoord!

On s'attend à ce que le leasing rapporte de 25 à 30 milliards de francs. Ce système avait été vivement critiqué au cours des législatures précédentes. En outre, le gouvernement déclare que cette opération de leasing ne peut avoir aucune incidence sur les moyens primaires des autorités. Ceci est inouï!

Welke firma gaat de NMBS geld lenen in het kader van de PPS-formule, onder de marktrente? Het NMBS-akkoord beveelt aan om 18 à 22 miljard te realiseren door de verkoop van activa. Voor de financiering van de HST is het de NMBS al niet gelukt om voldoende activa te realiseren. Hoe gaat ze dit nu doen? Waarop baseert de regering zich om dit aan te bevelen?

Quelle société prêtera de l'argent à la SNCB à un taux inférieur au taux du marché dans le cadre de la formule PPS ? L'accord sur la SNCB suggère d'obtenir 18 à 22 milliards de francs par la vente d'actifs. La SNCB n'est déjà pas parvenue à vendre suffisamment d'actifs pour financer le TGV. Comment va-t-elle procéder aujourd'hui ? Sur quels éléments le gouvernement se fonde-t-il pour formuler une telle recommandation ?

Voor welke projecten zou de Europese Investeringsbank moeten tussenkomen? Ik zie enkel de HST, de IJzeren Rijn en de verbinding Brussel-Luxemburg. Waarom zou de Europese Investeringsbank nu plots bereid zijn een inbreng te doen voor die projecten? Daarnaast is er de vooropgestelde cofinanciering door Nederland en Luxemburg. Van die landen kan echter geen financiële inbreng worden verwacht. Al die alternatieve financieringen zijn dus gebakken lucht.

Pour quels projets la Banque européenne d'investissement devrait-elle intervenir ? Je ne vois que le TGV, le Rhin d'acier et la liaison Bruxelles-Luxembourg. Pourquoi la Banque européenne d'investissement serait-elle subitement prête à soutenir ces projets ? Quant au cofinancement supposé des Pays-Bas et du Luxembourg, on ne peut attendre de ces pays aucune aide financière. Toutes ces sources alternatives de financement ne reposent donc sur rien.

Dit akkoord rept met geen woord over de schuldenlast en over het exploitatietekort van meer dan 6 miljard over twee jaar. Welke maatregelen zal de minister nemen?

Cet accord est muet à propos de la charge de la dette et du déficit d'exploitation de plus de 6 milliards en deux ans. Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre ?

Tegen 2010 zouden er 50 procent meer reizigers en goederen moeten komen; de minister dacht vroeger dat dit zonder extra middelen zou kunnen. De NMBS kon haar ervan overtuigen dat 677 miljard nodig is. Indien de middelen er niet komen, zoals ik aantoonde, zal de vermeerdering van 50 procent dan ook niet gerealiseerd worden? Of komt er door aangepaste tarieven een vermeerdering in de daluren, die niets verandert aan het fileprobleem?

En 2010, la SNCB devrait avoir augmenté sa part de marché de 50% tant en voyageurs qu'en marchandises. La ministre pensait initialement que cette augmentation serait possible sans moyens supplémentaires. La SNCB a su la convaincre que cet objectif nécessitait 677 milliards. Si ces moyens n'en sont pas dégagés, comme je le suggérais, l'augmentation de 50% ne sera-t-elle pas réalisée ? Ou la modification des tarifs se traduira-t-elle par une augmentation pendant les heures creuses, ce

qui ne changera rien au problème de la congestion des routes.

Derde illusie is dat Vlaanderen beter zou worden van dit akkoord. Minister-president Dewael gaat niet meer akkoord met de huidige verdeelsleutel en legde krasse verklaringen af. Het communautair wafelijzer functioneert nog steeds in plaats van objectieve criteria te hanteren voor de investeringen. In dit laatste geval zou Vlaanderen 70 à 75 miljard krijgen. Hierdoor worden minder verantwoorde investeringen in Wallonië gedaan, in plaats van de hoogst noodzakelijke investeringen in Vlaanderen, die ook de Belgische economie ten goede komen.

Enkele voorbeelden. Men komt niet toe met de HST-enveloppe om de verbinding te maken van Antwerpen met de Nederlandse grens. De minister neemt dit geld uit de enveloppe voor het binnenlands verkeer in Vlaanderen, terwijl in Luik de kosten voor het station uit de pan rijzen.

Vlaanderen mag wel extra investeren.

Klopt het dat de afgevaardigd bestuurder voortaan enkel een document mag ondertekenen als het mede ondertekend wordt door een adjunct van de andere taalrol? Is dit de tegemoetkoming aan Vlaanderen? Wat met de gevraagde vertegenwoordiger van de Vlaamse regering in de raad van bestuur? De minister stelt de oprichting van een interministerieel comité in het vooruitzicht. Zo'n comité bestaat al sinds 1988, maar er wordt onvoldoende gebruik van gemaakt.

Er zouden meer treinen komen en ze zouden stipter gaan rijden. Vertragingen vanaf een kwartier zouden vergoed worden. Volgens het eerste beheerscontract zou 95 procent van de treinen op tijd moeten rijden, maar er was geen sanctie. Nu dient nog slechts 90 procent van de treinen stipt te rijden, maar er zou een sanctie komen. De NMBS haalt nu al 90 procent stipte treinen. De vergoedingsvoorwaarden zijn bovendien wel van die aard dat niets moet worden betaald. De reiziger wordt met een kluitje in het riet gestuurd.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Er werden reeds vele stoere uitspraken gedaan. We hadden gehoopt dat de hervorming van de NMBS structureel heel grondig zou gebeuren. Het voorstel van de regering beantwoordt niet aan de mobiliteitsbehoefte, vooral in Vlaanderen.

Une troisième illusion serait de penser que cet accord bénéficierait à la Flandre. Le ministre président Dewael n'accepte plus la clé de répartition actuelle et a tenu des propos radicaux à cet égard. Le gaufrier communautaire fonctionne encore alors que les investissements devraient être fondés sur des critères objectifs. Si tel était le cas, la Flandre recevrait 70 à 75 milliards. Actuellement, on procède à des investissements dont l'utilité est contestable en Wallonie au lieu de réaliser en Flandre des investissements absolument nécessaires qui seraient profitables à toute l'économie belge.

Je vous cite quelques exemples. L'actuelle enveloppe pour le TGV ne permettra pas de réaliser la liaison entre Anvers et la frontière des Pays-Bas. Pour réaliser cette liaison, le ministre puisera dans l'enveloppe destinée au transport intérieur flamand, alors même que le coût de la gare de Liège dépasse l'entendement.

Et la Flandre n'a qu'à continuer à investir.

Est-il vrai que l'administrateur délégué ne pourra dorénavant signer un document que s'il est cosigné par un adjoint de l'autre rôle linguistique ? Est-ce cela, la concession faite à la Flandre ? Et quelle suite a été réservée à la demande d'un représentant du gouvernement flamand au conseil d'administration ? La ministre envisage la création d'un comité interministériel. Ce comité existe déjà depuis 1988, mais il y est insuffisamment fait appel.

On nous avait annoncé davantage de trains et de ponctualité. On nous avait assuré que les retards dépassant un quart d'heure donneraient lieu à une indemnisation. Aux termes du premier contrat de gestion, 95 % des trains devaient être ponctuels, mais aucune sanction n'était prévue. Aujourd'hui, il n'y a plus que 90 % des trains qui doivent partir à l'heure, mais des sanctions seront infligées si ce n'est pas le cas. Or, la SNCB atteint actuellement déjà cet objectif. Qui plus est, les conditions d'indemnisation ont été conçues de telle sorte que la SNCB ne doive jamais rien déboursier. On se moque des usagers.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Nous avons déjà entendu bon nombre d'interventions musclées. Nous avons espéré que la réforme structurelle de la SCNB se ferait en profondeur. La proposition du gouvernement ne satisfait pas les besoins de mobilité, particulièrement en Flandre.

Bovendien worden er al bedenkingen geformuleerd door de NMBS, die het akkoord op de helling zetten. De heer Schouppe vindt een verhoging met 50 procent van de reizigers totaal onrealistisch, alhoewel de regering dit ziet als een tegenprestatie in ruil voor het investeringsplan. Hij gaat ook niet akkoord met het feit dat zijn mandaat ter beschikking zou staan. Hij vraagt ook wie al de prijsreducties en lage tarieven gaat betalen. Dit zou tot gevolg hebben dat er minder treinen zullen rijden in plaats van meer, want als er geen inkomsten zijn, kan men de lijnen niet exploiteren.

In het nieuwe beheerscontract is er geen sprake van een scheiding van het goederen- en reizigersverkeer en infrastructuur, zoals de EU vraagt. Er is evenmin sprake van een onafhankelijke dienst voor het spoor. Er is geen echte inbreng van de Gewesten mogelijk. De 60/40-verdeelsleutel wordt niet geobjectiveerd.

Welk bedrag wil de regering over 12 jaar besteden als er geen alternatieve financiering komt? Zijn er aanwijzingen dat er een cofinanciering kan komen voor grensoverschrijdende projecten? Het uitgangspunt zou zijn dat de buurlanden voordeel halen uit het Belgisch net. Waarom geldt hetzelfde principe niet voor het voordeel dat Wallonië haalt uit Vlaamse projecten? Welk bedrag zal tijdens deze regeerperiode worden uitgegeven? Hoe ziet de minister een alternatieve financiering door de Gewesten? Hoe past die in de 60/40-verdeelsleutel? Deze verdeelsleutel heeft niets te maken met objectieve behoeften. Bij aankopen van legervliegtuigen mag wel geen verdeelsleutel worden gehanteerd en zal Vlaanderen maar 10 procent van de compensatie krijgen!

De regering zal de bestuurders van de NMBS aanstellen. Welke criteria zullen worden gehanteerd? Wat zal de verhouding zijn tussen de strategische raad en de raad van bestuur? De raad van bestuur zal toch de beslissingen nemen. Het gaat dus eerder om evaluatie van het tienjarenplan dan om uitvoering en opvolging ervan.

Waarom zitten enkel vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties in de strategische raad en geen van de werkgeversorganisaties?

Wat is het verschil tussen het nieuwe ICOV en de huidige interministeriële conferentie? Het nieuwe comité, dat uit dezelfde mensen bestaat, zou minder bevoegdheden hebben. Is dat nu de

Par ailleurs, la SNCB formule déjà des objections qui remettent l'accord en question. Monsieur Schouppe estime qu'une augmentation de 50% du nombre de voyageurs est totalement irréaliste, bien que le gouvernement la considère comme la contrepartie du plan d'investissement. Il ne veut pas non plus que son mandat soit mis à disposition. Il demande également qui financera toutes les réductions de prix et les bas tarifs. Il pourrait en résulter une diminution plutôt qu'une augmentation du nombre de trains car, sans recettes, on ne peut pas exploiter les lignes.

Le nouveau contrat de gestion n'évoque pas la scission du transport de passagers et de marchandises et de l'infrastructure, comme le suggère l'UE. Il n'est pas non plus question d'un service indépendant pour les voies. Il n'y a pas véritablement d'apport des Régions. La clé de répartition 60/40 n'est pas objectivée.

Quel montant le gouvernement entend-il étaler sur une période de douze ans s'il n'est pas recouru à d'autres formes de financement? Des indications permettent-elles d'espérer un cofinancement des projets transfrontaliers? Un tel cofinancement serait envisagé si les pays voisins retirent un avantage de la loi belge. Pourquoi ce principe ne s'applique-t-il pas aux avantages que la Wallonie retire de projets flamands? Quel montant sera dépensé au cours de la présente législature? Comment le ministre envisage-t-il le recours à une autre formule de financement, par les Régions? Comment cette formule s'inscrit-elle dans la clé de répartition 60-40? Cette clé est totalement étrangère aux besoins objectifs. Dans le cadre de l'achat d'avions militaires, aucune clé de répartition ne peut être mise en œuvre et la Flandre devra se contenter de compensations à concurrence de 10 pour cent.

Les administrateurs de la SNCB seront désignés par le gouvernement. Sur quels critères cette désignation sera-t-elle fondée? Quels seront les rapports entre le conseil stratégique et le conseil d'administration? Le pouvoir décisionnel reviendra en tout état de cause au conseil d'administration. Il s'agit donc davantage de l'évaluation du plan décennal que de sa mise en œuvre et de son suivi.

Pour quelle raison les délégués des syndicats sont-ils les seuls à siéger au sein du conseil stratégique et pourquoi n'y retrouve-t-on pas de représentants des organisations d'employeurs?

Quelle est la différence entre le nouveau comité interministériel pour les transports publics et l'actuelle conférence interministérielle? Le nouveau comité composé des mêmes personnes serait doté

doorbraak in de samenwerking met de Gewesten?

De bestaande tweeëntwintig bedrijfseenheden worden ondergebracht in zes nieuwe bedrijfseenheden en drie horizontale. Het leek me logischer ze in te delen in vier eenheden: reizigers nationaal, reizigers internationaal, goederen en infrastructuur. Ik kreeg graag wat meer verduidelijking.

Het federaal beleidsplan ging ervan uit dat het beheerscontract er eerst zou komen en nadien het investeringsplan. Is het beheerscontract er? Bevat het een charter en een resultaatsverbintenis? Wanneer krijgt het Parlement er inzicht in?

Beschikt de minister wel over de nodige financiële elementen om deze beslissingen te nemen, terwijl de resultaten van de aan gang zijnde audits nog niet zijn gekend?

De **voorzitter** : Francis Van den Eynde.

01.06 Ludo Van Campenhout (VLD): De regering heeft de krachtlijnen vastgelegd voor de NMBS. Dit zou een breuk teweegbrengen met het verleden.

Ik heb wel enkele bedenkingen. Er zijn ambitieuze doelstellingen: 50 procent meer reizigers en 50 procent meer goederen tegen 2010. Dit is erg ambitieus als men ziet dat de vorige tien jaar het goederenverkeer met 10 procent gedaald is. Op welke hypothesen zijn deze doelstellingen gebaseerd? Houdt men rekening met de bereikbaarheid van de stations? Vermits reizigers meer kosten dan ze opbrengen gaat een vermeerdering van de reizigers het exploitatietekort doen stijgen. Wat is de impact?

Het Rekenhof heeft een financieel rapport gemaakt over de NMBS. Wanneer zullen we dit rapport kunnen inzien?

Wanneer komt er een tijdstabel voor de andere investeringen dan het GEN?

Het bedrag van de investeringen wordt gekoppeld aan een aantal voorwaarden van dienstverlening aan de reiziger. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen?

Wanneer komt er een performante beheersstructuur voor de NMBS, die deze voorwaarden kan naleven?

Wordt de 50-procent-doelstelling inzake reizigers

de compétences moins importantes. S'agit-il là de la percée qui a pu être réalisée avec les Régions ?

Les 22 unités d'exploitation existantes constitueront six nouvelles unités d'exploitation et trois unités horizontales. Il me paraissait plus logique de les répartir entre quatre unités : voyages nationaux, voyages internationaux, marchandises et infrastructures. J'aimerais obtenir plus de précisions à ce sujet.

Le plan de politique fédérale prévoyait que le contrat de gestion serait arrêté en premier et que le plan d'investissement suivrait. Le contrat de gestion existe-t-il ? Prévoit-il une charte et l'obligation de résultat ? Quand le Parlement pourra-t-il le consulter ?

Le ministre dispose-t-il des éléments financiers nécessaires pour prendre ces décisions dès lors que les résultats des audits en cours ne sont pas encore connus?

Présidence : Francis Van den Eynde.

01.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Le gouvernement a défini les lignes de force pour la SNCB, ce qui devrait impliquer une rupture avec le passé.

J'ai pourtant quelques observations à formuler. Les objectifs sont ambitieux : 50% de passagers en plus et 50% de marchandises en plus pour 2010. C'est très ambitieux quand on sait que le transport de marchandises a baissé de 10% ces dix dernières années. Sur quelles hypothèses ces objectifs sont-ils basés ? Tient-on compte de l'accessibilité des gares ? Puisque les voyageurs coûtent plus qu'ils ne rapportent, l'augmentation du nombre de voyageurs ne va-t-elle pas faire grimper le déficit d'exploitation. Quel sera l'impact ?

La Cour des comptes a rédigé un rapport financier relatif à la SNCB. Quand pourrons-nous prendre connaissance de ce rapport ?

Quand établira-t-on le calendrier des investissements concernant d'autres projets que le RER ?

Le montant des investissements est lié à un certain nombre de conditions en matière de services offerts aux voyageurs. Où en sont les négociations ?

Quand mettra-t-on en place une structure de gestion performante pour la SNCB, de manière à ce que ces conditions puissent être respectées?

L'objectif des 50% concernant les voyageurs sera-t-

verfijnd?

De klanten zouden recht hebben op schadevergoeding bij bepaalde vertragingen. Wat is de stand van zaken van de werkgroep inzake stiptheid? Welke garanties en sancties komen er? Wanneer gaat de compensatieregeling in?

Er komt een kwaliteitscharter voor reizigers- en goederenvervoer. De heer Schouppe dreigde onlangs de dienstverlening in te krimpen als er niet meer overheidsmiddelen zouden komen.

Wat is het standpunt van de regering in het licht van de aangekondigde kapitaalverhoging van ABX?

Wij zijn voorstander van een integratie van het spoorbeleid in het mobiliteitsbeleid van de Gewesten. In het investeringsplan van de regering staat dat de Gewesten mee mogen investeren voor een bedrag van 30 miljard frank. Dat betekent dat Vlaanderen tweemaal mag financieren. Welke bedragen worden verwacht van de co-financiering? Hoe zit het met de timing?

De regering wil het goederenvervoer substantieel doen toenemen. We staan sceptisch tegenover de strategie om hiervoor met ABX samen te werken.

Het introduceren van concurrentie zou het goederenvervoer dynamiseren. Dat blijkt uit voorbeelden uit het buitenland. Hoe zit het met de situatie in België?

01.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Ik beperk mij tot de Antwerpse problematiek, één van de motors van het investeringsplan. Men had eerst geen geld voor de investeringen in Antwerpen, nu heeft men meer geld dan eerst werd gevraagd. Men heeft wel een trucje gebruikt: spreiding in de tijd.

De Liefkenshoektunnel en de tweede spoorontsluiting zouden worden aangevat in 2005; werk dus voor de volgende regering!

De VLD-voorzitter verklaarde al dat het akkoord in 2003 opnieuw moet worden besproken. Dit akkoord is onverdedigbaar in Antwerpen. Het is niet eens duidelijk wie wat gaat betalen. De heer Ansoms heeft aangetoond dat de alternatieve financiering nep is. Ik geloof dat dit akkoord al opnieuw zal worden besproken in 2002.

Waarom slikken de meerderheidspartijen deze koehandel? Waarom zwijgen zij? Wanneer krijgen wij betrouwbare cijfers? Waarom is er geen transparantie?

il affiné ?

Les clients devraient pouvoir être dédommagés lors de certains retards. Où en sont les travaux du groupe de travail concernant la ponctualité ? Quelles garanties et quelles sanctions seront prévues? Quand la réglementation concernant les compensations entrera-t-elle en vigueur ?

Une charte de qualité pour le transport de voyageurs et de marchandises sera élaborée. M. Schouppe a récemment menacé de réduire l'offre de service si des moyens publics supplémentaires n'étaient pas dégagés. Quel est le point de vue du gouvernement à la lueur de l'annonce d'une augmentation du capital d'ABX ?

Nous sommes partisans de l'intégration de la politique ferroviaire au plan de mobilité des Régions. Le plan d'investissement du gouvernement prévoit que les Régions pourront contribuer aux investissements à concurrence de 30 milliards de francs. Cela signifie que la Flandre pourra financer à deux reprises. Quel montant est attendu de ce cofinancement ? Qu'en est-il du calendrier ?

Le gouvernement souhaite accroître le volume du transport de marchandises. A ce propos, la stratégie de coopération avec ABX nous rend sceptiques.

L'introduction de la concurrence pourrait contribuer à dynamiser le transport de marchandises, comme le montrent des exemples étrangers. Quelle est la situation en Belgique ?

01.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Je m'en tiens au problème de la région d'Anvers, l'un des grands volets du plan d'investissement. A l'origine, il n'y avait pas d'argent pour les investissements à Anvers alors qu'aujourd'hui, le montant obtenu dépasse la demande initiale. Mais on a eu recours à un stratagème : la répartition dans le temps.

Les travaux pour le tunnel du "Liefkenshoek" et pour le deuxième désenclavement ferroviaire devraient débuter en 2005. Ce dossier se trouvera donc sur la table du prochain gouvernement !

Le président du VLD a déjà déclaré que l'accord devra être renégocié en 2003. Cet accord est indéfendable à Anvers. Qui financera quoi? M. Ansoms a démontré que les autres formules de financement sont bidon. Je pense que cet accord fera l'objet d'une renégociation dès 2002.

Pourquoi les partis de la majorité acceptent-ils ce marchandage? Pourquoi ne réagissent-ils pas? Quand pourrions-nous disposer de chiffres fiables? Pourquoi la transparence fait-elle défaut?

Als wij in Antwerpen betere spoorwegen willen, zullen we er zelf moeten voor betalen, maar dat kan niet als we ook niet de opbrengsten krijgen.

Si nous voulons améliorer le transport ferroviaire à Anvers, nous devons le financer nous-mêmes. Nous ne saurons cependant le faire si nous ne pouvons bénéficier des recettes.

Dit akkoord kan niet verdedigd worden in de Antwerpse haven.

Il est impossible de défendre cet accord dans le port d'Anvers.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Er is een gebrek aan transparantie in dit dossier. Dat was bij minister Daems vanmorgen anders. Transparantie zou bepaalde vragen overbodig maken. Er wordt noodgedwongen gedebatteerd op basis van krantenartikels.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ce dossier pêche par manque de transparence. L'attitude du ministre Daems, ce matin, était tout autre. La mise en œuvre d'une politique transparente rendrait certaines questions inutiles. Nous nous voyons contraints de débattre sur la base d'articles parus dans la presse.

Voorzitter : Jacques Chabot

Présidence : M. Jacques Chabot.

De voorbije decennia werd te weinig geïnvesteerd in de spoorwegen, in mobiliteit. Dat is de onvermijdelijke conclusie van dit debat. We werken aan een inhaaloperatie.

Au cours des décennies écoulées, le rail et la mobilité ont fait l'objet d'investissements insuffisants. Voilà la conclusion qui s'impose inéluctablement dans ce débat.

Het gaat over een typisch Belgisch compromis. De vooropgestelde doelstellingen worden hiermee niet gehaald. Groei moet ook op een veilige manier gebeuren. Met de trein reizen gebeurt niet efficiënt en comfortabel en soms ook niet veilig. De regering spreekt over hoofd- en bijassen. Die indeling stamt uit een tijd dat Vlaanderen nog niet geïndustrialiseerd was. Daar is de mobiliteitsproblematiek het meest prangend. Vlaamse gebieden die niet bij de hoofdassen horen, vallen uit de boot.

Les mesures dont nous débattons s'inscrivent dans le cadre d'une opération de rattrapage. La situation actuelle constitue le fruit d'un compromis typiquement belge. Les objectifs poursuivis ne seront pas réalisés. La croissance doit aller de pair avec des garanties en matière de sécurité. Les déplacements en train n'offrent pas toujours des conditions d'efficacité, de confort, voire de sécurité, suffisantes. Le gouvernement établit entre axes principaux et secondaires une distinction qui remonte à une époque antérieure à l'industrialisation de la Flandre. Le problème de la mobilité y est particulièrement sensible. Les régions flamandes éloignées des axes principaux se retrouvent Gros-Jean comme devant.

Waar liggen de prioriteiten van deze regering? Wanneer krijgt het Parlement inzage in de plannen voor de spoorwegen?

Quelles priorités ce gouvernement s'est-il fixées ? Quand le Parlement pourra-t-il prendre connaissance des projets concernant les chemins de fer ?

01.09 André Smets (PSC): Ik hoop dat het aantal Vlaamse partijen niet nog toeneemt. De Franstaligen wachten nu al twee uur om in dit debat het woord te voeren

01.09 André Smets (PSC): J'espère que le nombre de partis flamands ne va pas continuer à croître. Cela fait maintenant deux heures que les francophones attendent d'avoir la parole dans ce débat.

01.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De volgorde van de sprekers is niet door mij bepaald, maar door het ogenblik van de indiening van de interpellatieverzoeken.

01.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): L'ordre des orateurs n'est pas déterminé par le président, mais dépend du moment où est déposée la demande d'interpellation.

01.11 André Smets (PSC): Wat is de zin van een debat over de mobiliteit als de beslissingen voortdurend worden uitgesteld ? In plaats van over

01.11 André Smets (PSC): A quoi sert-il de parler de mobilité si les décisions sont toujours reportées ? Au lieu de se concentrer sur l'essentiel,

de essentie ging het debat over kwesties in verband met personen of mandaten en werden voor uw socialistische partners gevoelige punten aangeraakt. U heeft uw collega's uit het Noorden de gelegenheid gegeven een regionalisering in te zetten die zij als onafwendbaar beschouwen. Het gevoelige dossier werd u door premier Verhofstadt zelfs uit handen genomen. Op het stuk van de verbetering van het vervoeraanbod heeft het politiek akkoord weinig te bieden.

Na het sluiten van het akkoord logen de koppen in de Franstalige pers er niet om : zowel in *L'Echo* als in *Trends-Tendances* en de *Libre Belgique* werd het desastreuze karakter van het akkoord dik in de verf gezet. Het is voorlopig wachten op beslissingen over een betere verbinding met Ottignies. Ook voor de lijn Namen-Luxemburg is er geen verbetering in zicht, en aan de snelheid waarmee gereden kan worden op de Waalse as verandert er evenmin iets. Ook over verbindingen met de luchthaven van Bierset wordt niet gerept. De balans voor Wallonië is negatief. Ik zie geen spoor van de Waalse belangen. We moeten voet bij stuk houden en opkomen voor de belangen van Wallonië.

Kennelijk heeft u voldoende middelen gekregen voor investeringen bij de NMBS. De toegezegde 677 miljard zullen evenwel worden gespreid over twaalf of vijftien jaar, en komen eigenlijk maar neer op wat de NMBS vroeg voor een periode van tien jaar.

Gespreid over vijftien jaar wordt die investering dus in feite gehalveerd ! Er wordt dan ook gedacht aan alternatieve financieringsformules : realisering van activa, leasingcontracten, ... waarvan men zich kan afvragen of ze wel haalbaar of wenselijk zijn.

Dit akkoord is een grote stap in de richting van de regionalisering van de spoorwegen, doordat via cofinanciering uiteindelijk afgeweken wordt van de verdeelsleutel.

Voor welke werkzaamheden mag gebruik worden gemaakt van cofinanciering en tot hoever kan men daarin gaan ? Welke instantie moet daarover beslissen ? Zullen partnerships met de privé-sector niet leiden tot een privatisering van de rendabele activa ?

De vakbonden worden uit de raad van bestuur geweerd, en er wordt een strategische raad in het leven geroepen waarvan gezegd wordt dat hij veel macht zal hebben als de vakbonden er deel van zullen uitmaken, en dat hij weinig macht zal hebben als de Gewesten er zitting in zullen hebben. Welke bevoegdheden zal die raad hebben ?

on a centré le débat sur des questions de personnes ou de mandats, titillant la sensibilité de vos partenaires socialistes. Vous avez permis à vos collègues du Nord d'engager un processus de régionalisation qu'ils considèrent comme irréversible. M. Verhofstadt vous a même retiré le dossier sensible.

Qu'apporte l'accord politique en matière d'amélioration des transports ? Bien peu.

Les titres des articles de la presse francophone parus après la conclusion de l'accord soulignent à loisir les aspects désastreux de cet accord, que ce soit dans *l'Écho*, *Trends-Tendance* ou la *Libre Belgique*. On attend encore des décisions pour améliorer la ligne vers Ottignies. Aucune avancée non plus ne se fait jour sur la ligne Namur-Luxembourg, rien non plus pour l'amélioration de la vitesse sur la dorsale wallonne ; rien encore pour relier l'aéroport de Bierset. Le bilan est négatif pour la Wallonie. Où sont les intérêts wallons ? Nous devons rester fermes pour défendre ces intérêts.

Vous semblez avoir obtenu suffisamment de moyens pour l'investissement à la SNCB. Cependant, les 677 milliards obtenus seront étalés sur douze ou quinze ans alors qu'ils correspondaient à ce que voulait la SNCB pour dix ans.

Étalés sur 15 ans, les investissements sont réduits de moitié. Des moyens de financement alternatifs sont envisagés : réalisation d'actifs, leasings, dont on se demande s'ils sont possibles ou souhaitables.

Cet accord est un grand pas pour la régionalisation de la SNCB, en permettant, par le cofinancement, la non-application de la clé de répartition.

Quels travaux pourront-ils être cofinancés et à quelle hauteur ? Quelle instance en décidera ? Le partenariat avec le privé n'aboutira-t-il pas à une privatisation des activités rentables ?

Les syndicats seront bannis du conseil d'administration, mais on crée un conseil stratégique, dont on dit qu'il a beaucoup de pouvoir quand on dit que les syndicats en feront partie, et qu'il n'en aura que peu quand on dit que les Régions en feront partie. Quelles seront ses attributions ?

Uw beleid zal de schuldenlast van de NMBS alleen maar vergroten, met alle gevolgen van dien voor de mobiliteit in België. Wat denkt u aan die schuldenlast te doen? Welke repercussies zou een alternatieve financiering kunnen hebben?

01.12 Jean Depreter (PS): Ik ben blij met dit akkoord, waarmee een groot aantal partijpolitieke meningsverschillen overstegen konden worden. Onze volharding bij onze vraag om voldoende middelen voor de NMBS heeft geloond. Met de toegezegde 644 miljard zullen de geplande infrastructuurwerken in Brussel en Wallonië voor 2012 volledig uitgevoerd kunnen worden.

De 40-60-verdeelsleutel wordt gerespecteerd. Het feit dat de grote steden op de Waalse dwarsas slechts op een halfuur rijden van Brussel verwijderd zijn, de verbinding Luxemburg-Brussel, het GEN,... dat zijn voor ons stuk voor stuk positieve punten.

De Voorzitter: de heer Lode Vanoost.

De nieuwe structuren zullen de werking van de maatschappij vereenvoudigen en verbeteren. Wij vinden de deelname van de Gewesten aan de Strategische Raad een positieve ontwikkeling. De bundeling van alle organen tot negen directies is een goede zaak. De taalpariteit wordt gehandhaafd en het principe van de dubbele handtekening zal de teamspirit ten goede komen.

Het principe van de autonomie van de NMBS blijft gehandhaafd en het gewestelijk evenwicht op het stuk van de investeringen wordt gevrijwaard. Dat zijn positieve elementen. Voorts kunnen wij ons ook vinden in de medefinanciering door de gewesten, die wij niet betwisten aangezien zij zich tot de bouwkundige projecten beperkt. Elke vorm van aanvullende financiering is trouwens welkom.

Het vergoeden van cliënten voor treinvertragingen is een goed idee om het imago van de openbare dienst te verbeteren. Wij verheugen ons tevens over het streven om de veiligheid te verhogen.

Ik betreurt de afwezigheid van de vakbonden in de raad van bestuur. Het "Rijnland-model" voor het beheer van de ondernemingen bevalt me. Wij zijn er niet in geslaagd de vakbondsorganisaties in de raad van bestuur te houden, maar dat is de prijs die in een regeringscoalitie moet worden betaald. Wij zullen erop toezien dat de vakbonden in de strategische raad zitting hebben.

Waakzaamheid is geboden als men tegen 2010

Ce à quoi aboutira votre politique est l'accroissement de l'endettement de la SNCB, qui obérera la mobilité en Belgique. Comment envisagez-vous d'enrayer cet endettement? Quel serait l'éventuel impact d'un financement alternatif?

01.12 Jean Depreter (PS): Je me réjouis de l'accord qui a permis de dépasser nombre de clivages politiques. Nous avons eu raison de rester fermes dans notre demande de suffisamment de moyens pour la SNCB. L'enveloppe de 644 milliards permettra de réaliser complètement le programme d'infrastructure à Bruxelles et en Wallonie pour 2012.

La clé 40-60 est respectée. Les grandes villes de la dorsale wallonne reliées à Bruxelles en une demi-heure, la liaison Luxembourg-Bruxelles, le RER sont autant de points positifs pour nous.

Le président: M. Lode Vanoost.

Les nouvelles structures mises en place simplifieront et amélioreront le fonctionnement de la Société. Nous considérons la participation des Régions au conseil stratégique comme un point positif. Rassembler l'ensemble des organes en neuf directions est bénéfique. La parité linguistique est maintenue et le principe de la double signature nous paraît être de nature à encourager l'esprit d'équipe.

Le principe de l'autonomie de la SNCB a été conservé et l'équilibre régional dans l'investissement est préservé. Ce sont là des éléments positifs. Le cofinancement régional, que nous ne contestons pas puisqu'il se limite au génie civil, nous satisfait. Tous les financements complémentaires sont d'ailleurs bienvenus.

L'indemnisation des clients qui subissent des retards est une bonne idée pour améliorer l'image du service public. Nous nous réjouissons encore du souci d'amélioration de la sécurité.

Je suis attristé de l'absence des syndicats au conseil d'administration. Le modèle rhénan de gestion des entreprises me convient. Nous n'avons pas réussi à maintenir les organisations syndicales au sein du conseil d'administration, mais c'est le prix à payer dans une coalition gouvernementale. Nous veillerons à sa présence au sein du Conseil stratégique.

Il faudra être vigilant si l'on veut atteindre l'objectif

50% meer reizigers wil.

ABX werkt goed en het zou verkeerd zijn die onderneming op te doeken.

De werking van het intergouvernementeel comité is net zoals de fasering van wezenlijk belang.

Behalve het huidige debat zullen wij ons ook moeten bezinnen over het tekort op korte termijn van 3,4 miljard en over de conclusies van het Rekenhof, waarnaar wordt uitgekeken.

De beursverliezen van de NMBS tonen het gevaar aan van speculatieve financiering.

Ten slotte zal men erop moeten toezien dat de hervorming van de structuren en het investeringsplan gelijktijdig ten uitvoer worden gelegd.

Als men de behoeften wil objectiveren, zal iedereen met zijn eigen criteria op de proppen komen. Ik kan u voorbeelden geven van belangrijke investeringen in het Waalse landsgedeelte die zijn uitgebleven. Aangezien de federale kredieten maximaal werden benut, heb ik er geen enkel bezwaar tegen dat de Gewesten bijdragen in de kosten om bepaalde projecten, zoals in de haven van Antwerpen, snel te kunnen afronden. Leve de wafelijzerpolitiek!

01.13 Jacques Chabot (PS): Wij staan volledig achter het akkoord dat met betrekking tot de NMBS werd gesloten. De maatregelen die de regering wil treffen zullen bijdragen tot een betere mobiliteit, op voorwaarde dat zowel met de vraag als met het aanbod rekening wordt gehouden. Het beheerscontract zal in dat mobiliteitsbeleid een echte hefboom zijn. In het kader van de onderhandelingen over het nieuw beheerscontract zullen op tal van gebieden belangrijke keuzes moeten worden gemaakt.

Het contract zal ook bepalingen bevatten teneinde de juridische eenheid van alle NMBS-activiteiten te vrijwaren. Ook de veiligheid zal worden gewaarborgd. Als wij werkelijk tot een duurzame ontwikkeling willen komen is de technische ontwikkeling onontbeerlijk.

01.14 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): In 1998 lichtte u een spoormobiliteitsplan toe. De vooropgestelde verhoging met 50% van het aantal reizigers en het vrachtgoed moet weliswaar gerelativeerd worden, maar het was niettemin een

de 50% de voyageurs en plus en 2010.

ABX fonctionne bien, et ce serait un tort de l'abandonner.

Le fonctionnement du Comité intergouvernemental est essentiel, tout comme le phasage.

Au-delà du débat d'aujourd'hui, nous aurons aussi à réfléchir sur le déficit de 3,4 milliards à court terme ainsi que sur les conclusions du rapport attendu de la Cour des comptes.

Quant aux pertes boursières de la SNCB, elles mettent en lumière les dangers des financements spéculatifs.

Enfin, il faudra veiller à mener de manière synchrone la réforme des structures et le plan d'investissements.

Si l'on veut objectiver les besoins, chacun sortira ses propres critères. Je peux vous citer des retards d'investissement importants du côté wallon. Dans la mesure où l'enveloppe fédérale a été poussée au maximum, je ne vois aucun inconvénient à ce que les Régions interviennent pour trouver des solutions rapides, pour le port d'Anvers, par exemple. Vive le fer à gaufres !

01.13 Jacques Chabot (PS): Nous souscrivons pleinement à l'accord relatif à la SNCB. Les mesures que le gouvernement compte mettre en œuvre sont susceptibles d'assurer une meilleure mobilité à conditions que l'on tienne compte, à la fois, de l'offre et de la demande. Le contrat de gestion constituera un réel outil dans cette politique de mobilité. L'actuel contrat de gestion et sa renégociation nécessitent des options importantes dans de nombreux domaines. Ce contrat prévoira aussi de garantir l'unicité juridique de toutes les activités de la SNCB. La sécurité sera également garantie.

Le développement technique est une condition nécessaire au modèle de développement durable que nous voulons appliquer.

01.14 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): En 1998, vous avez exigé un plan d'amélioration de la mobilité par le rail. Il convient certes de relativiser les objectifs de 50% d'augmentation des trafics ferroviaires. Cependant, votre plan était ambitieux

ambitieuze plan, daar het een hervorming van de structuren, een investeringsplan en betere betrekkingen met de reizigers vooronderstelde.

Voorzitter : de heer Jacques Chabot

Ondanks de vandaag geformuleerde opmerkingen, blijft u bij het uitgangspunt. De NMBS vroeg meer middelen om de door de regering vastgestelde doelstellingen te kunnen bereiken. U heeft 140 miljard meer uit de brand kunnen slepen.

De wet van 1991 moest na tien jaar worden geëvalueerd. Een wijziging van de beheerstructuren van de maatschappij lag niet voor de hand, maar er werd een belangrijke stap naar meer transparantie gezet. Worden de principes van goed beheer in het beheerscontract opgenomen? Voorts is ook het kwaliteitshandvest voor de gebruiker belangrijk.

e kwestie van de vakorganisaties is delicaat. Het medebeheer is een historisch feit in het bedrijf en men had een andere oplossing kunnen bedenken om hen in de raad van bestuur te integreren zonder een overkoepelende structuur op te richten. Gelet op de nieuwe uitdagingen die met de liberalisering gepaard gaan, had men er beter aan gedaan aan de tafel te gaan zitten om een consensus te bereiken, te meer daar de sociale betrekkingen bij de NMBS niet altijd gemakkelijk verlopen.

De kritiek op het investeringsplan is niet gespeend van enige hypocrisie vermits Vlaanderen zelf investeringen vroeg. Voor alle duidelijkheid: Vlaanderen is geen eiland, de treinen die er aankomen of vertrekken zijn met heel Europa verbonden.

Het is een goede zaak dat de plannen voor de Josaphat-tunnel in Brussel concrete vorm krijgen. Ik geloof dat we optimistisch kunnen zijn met betrekking tot de aanleg van een GEN ten dienst van de Brusselaars en de inwoners van de rand, maar er is natuurlijk nog veel werk aan de winkel.

Uit het jongste tienjareninvesteringsplan sprak inderdaad een grote geringschatting van de Waalse behoefte aan investeringen. Waarom bracht de NMBS de plannen voor een nieuwe lijn 161 ter tafel terwijl men met het op vier sporen brengen van die lijn al goed gevorderd was? Voor- en nadelen moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Niemand heeft de universele dienstverlening te berde gebracht. Zullen de verlaagde tarieven in het volgende beheerscontract worden ingeschreven? In het Noorden en in het Zuiden van het land was

puisque'il supposait une réforme des structures, un plan d'investissement et une amélioration des relations avec les usagers.

Présidence : Jacques Chabot.

Malgré les remarques faites aujourd'hui, vous avez gardé la ligne définie alors. La SNCB réclamait plus de moyens pour atteindre les objectifs du gouvernement. Vous avez obtenu les 140 milliards supplémentaires.

La loi de 1991 devait être évaluée au bout de dix ans. Il était difficile de changer les structures de gestion de la société mais un grand pas a été fait dans le sens de la transparence. Les principes de bonne gouvernance seront-ils inscrits dans le contrat de gestion? Il ne faut pas sous-estimer l'importance de la charte de qualité pour les usagers.

La question des syndicats est plus délicate. L'entreprise, historiquement, était basée sur la cogestion et on aurait pu trouver une autre formule pour les intégrer au conseil d'administration sans devoir créer de superstructure. Par rapport aux nouveaux enjeux de libéralisation, il aurait plutôt fallu mettre tout le monde autour de la table pour obtenir le consensus, d'autant plus que les relations sociales ne sont pas des plus faciles au sein de la SNCB.

Il y a beaucoup d'hypocrisie dans les critiques émises contre le plan d'investissement, d'autant plus que la Flandre était demanderesse d'investissement. Soyons clairs: la Flandre n'est pas une île, les trains qui aboutissent ou partent de Flandre sont reliés à toute l'Europe.

A Bruxelles, le tunnel Josaphat est programmé, c'est heureux. Je crois qu'on peut être optimiste pour la réalisation d'un RER au service des Bruxellois comme des habitants de la périphérie mais il reste beaucoup à faire, c'est évident.

Il est exact qu'il y a eu, au cours du dernier plan décennal, beaucoup de mépris par rapport aux besoins wallons en investissements. Pourquoi la SNCB a-t-elle mis sur la table le projet de nouvelle voie 161, alors que la mise à quatre voies de cette ligne était bien avancée? Il faut peser le pour et le contre en cette matière.

Personne n'a abordé la question du service universel. La question des tarifs réduits sera-t-elle intégrée au prochain contrat de gestion? L'intégration des lignes transfrontalières au service

men eendrachtig opgetogen over de uitbreiding van de universele dienstverlening tot de grensoverschrijdende lijnen. Hoe zit het met de door u bestelde studies met betrekking tot de heropening van een aantal kleine stations en de aanleg van nieuwe lijnen ? Daarover wordt er in het investeringsplan met geen woord gerept. Is een aanpassing van het huidige basisplan op grond van eventuele verzoeken van de Gewesten mogelijk ?

Het akkoord van 30 maart moet nu zijn beslag krijgen. Is er een kalender van de onderscheiden fasen van de hervorming van de NMBS en het investeringsplan beschikbaar ?

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het akkoord, waarover ik niet laaiend enthousiast ben, houdt een aantal positieve elementen in. Zo is het niet meer mogelijk – zoals vroeger de gewoonte was – eerst een beheerscontract op te stellen en pas een jaar later een investeringsprogramma. De NMBS heeft gewacht op het scenario dat de regering naar voren bracht om op basis daarvan haar eigen plan op te stellen. De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf. Het mag dus autonoom beslissen over de investeringen. Dit zal er nu op neerkomen dat het instaat voor het beheer van de budgetten.

De vakbonden moeten aan invloed inboeten en dat vind ik jammer. Het is wel goed dat ze niet meer in de raad van bestuur zitten, want dit zorgde voor belangenconflicten. Dat de heer Van Wesemael van De Lijn in de raad van bestuur zetelt, is louter toeval.

De heer Schouppe denkt dat hij onmisbaar is, en dat is een fundamenteel onjuiste houding. Hij heeft inderdaad ervaring en hij is een goede kandidaat, maar het is geen evidentie dat hij aan het roer blijft, zoals hij zelf laat uitschijnen. De groenen verwachten van minister Durant dat ze een kalender opstelt, die noteert wanneer bepaalde afspraken gerealiseerd moeten zijn, bijvoorbeeld de raadpleging van de Gewesten, het opstellen van het beheerscontract en de investeringsplannen. Het moet de bedoeling zijn dat de regering deze afsprakenkalender nauwgezet respecteert: het NMBS-dossier moet hoe dan ook tijdens deze regeerperiode afgehandeld zijn. Dit zijn we aan de talrijke gebruikers van de NMBS verplicht.

01.16 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Bepaalde punten zoals de investering van 677 miljard, de vereenvoudiging van de structuren, de vereenvoudiging van de boekhouding, het behoud

universeel a ravi tout le monde au Nord comme au Sud. Qu'en est-il des études que vous avez commandées au sujet de la réouverture de petites gares et de la création de nouvelles lignes ? Il n'en est pas question dans le plan d'investissements. Une adaptation du plan de base actuel est-elle envisageable sur la base des demandes éventuelles des Régions ?

L'accord du 30 mars se traduira par un processus. Un calendrier des différentes étapes de la réforme de la SNCB et du plan d'investissement est-il déjà disponible ?

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Sans susciter un enthousiasme débordant de ma part, cet accord comporte plusieurs éléments positifs. Ainsi, il rend impossible l'élaboration d'un contrat de gestion un an avant celle d'un plan d'investissement, comme c'était l'usage par le passé. La SNCB a attendu que le gouvernement propose son scénario, sur la base duquel elle a élaboré son propre plan. En tant qu'entreprise publique autonome, la SNCB est libre de décider elle-même de ses investissements. Désormais, cette liberté implique qu'elle est responsable de la gestion des budgets.

Les syndicats perdent de leur influence et je le déplore. Je me réjouis cependant qu'ils ne siègent plus au sein du conseil d'administration où leur présence comportait un risque de conflits d'intérêts. La présence de M. Van Wesemael de De Lijn au sein du conseil d'administration est le simple fruit du hasard.

En se croyant irremplaçable, M. Schouppe se trompe radicalement. S'il dispose en effet d'une réelle expérience et constitue un bon candidat, son maintien à la tête de la SNCB n'est pas acquis, contrairement à ce que son attitude laisse supposer. Les Verts attendent à présent de la ministre Durant qu'elle établisse un calendrier précisant quand certains accords doivent être conclus, notamment dans le cadre de la consultation des Régions et de l'élaboration du contrat de gestion et des plans d'investissements. Le gouvernement doit veiller au respect scrupuleux de ce calendrier d'accords. En d'autres termes, le dossier de la SNCB doit être mené à bon terme avant la fin de la présente législature. Voilà notre devoir à l'égard des usagers de la SNCB.

01.16 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Certains points me paraissent tout à fait positifs, comme le montant des investissements (677 milliards), la simplification des structures, la clarification de la

van de 60/40-verdeelsleutel en het feit dat de Gewesten niet als dusdanig in de raad van bestuur zullen zetelen, zijn volgens mij in alle opzichten positief.

Wel zou ik enige verduidelijkingen willen inzake de intrede van de Gewesten in de strategische raad. Komt dit niet neer op een verholen regionalisering?

Overlappen het intergouvernementeel comité van het openbaar vervoer en de strategische raad elkaar niet voor bepaalde taken?

De manier waarop de 92,5 miljard door de privé-sector, de Gewesten en de buurlanden zullen worden aangebracht, de verwezenlijking van activa en de lening bij de EIB baren mij zorgen, vooral omdat het gevaar bestaat dat aldus de NMBS-schuld groeit.

De schuld neemt nu al alarmerende proporties aan. Een bestuurder vraagt trouwens dat de overheid het structurele tekort van 3,5 miljard dat voortvloeit uit de uitoefening van de opdrachten van openbare dienstverlening zou bijpassen. Dat tekort verhoogt de schuld.

De verschillende snelheden waarmee de investeringen in Noord en Zuid stijgen, baren mij zorgen, vooral omdat de NMBS de gewoonte heeft haar investeringsplannen om de vijf jaar te herzien en de meeste investeringen in het Zuiden van het land voor na 2005 zijn gepland. Licht alles en dus ook de tabellen in bijlage al vast, of krijgen de Gewesten nog inspraak?

Voorts blijkt uit de audit van het Rekenhof een gebrek aan transparantie en strategische visie.

De Franstaligen kunnen het feit betreuren dat de vakbonden voortaan geen zitting meer zullen hebben in de raad. Van bestuur. Zij zullen echter vertegenwoordigd zijn in de strategische raad.

01.17 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Het verwondert mij dat wanneer de regering eindelijk nieuwe perspectieven voor de NMBS opent en aan de ontwikkeling van het spoor werkt, kritiek de kop opsteekt. Het akkoord is in geen enkel opzicht zinsbegoocheling. Welke andere regering heeft de verbetering van boekhouding en beheer ingezet? Welke andere regering heeft een investeringsplan met haalbare fases uitgewerkt? Welke andere regering heeft zich om de relaties met de gebruikers bekommerd?

comptabilité, la préservation de la clé 60/40 et le fait que les Régions n'entrent pas en tant que telles dans le conseil d'administration.

J'aimerais, en revanche, obtenir des précisions concernant l'entrée des Régions dans le conseil stratégique. Ne s'agit-il pas là d'une régionalisation larvée ?

Le Comité intergouvernemental des transports en commun ne fait-il pas double emploi avec le conseil stratégique pour certaines missions ?

La manière dont se fera l'apport de 92,5 milliards par le secteur privé, les Régions, les pays voisins, la réalisation d'actifs, l'emprunt à la BEI m'inquiète d'autant plus qu'elle risque d'augmenter l'endettement de la SNCB.

La dette actuelle est déjà d'un montant alarmant. Un administrateur demande d'ailleurs que l'État finance le déficit structurel de 3,5 milliards qui résulte de l'exercice des missions du service public. Ce déficit alimente la dette.

Je suis inquiet de la progressivité différente des investissements au Nord et au Sud, d'autant plus que la SNCB a l'habitude de revoir ses plans d'investissements après cinq ans, et que la plupart des investissements sont prévus pour après 2005 au Sud. Tout est-il figé comme dans les tableaux en annexe, ou les Régions auront-elles leur mot à dire ?

Par ailleurs, l'audit de la Cour des comptes met en évidence le manque de transparence et de vision stratégique.

On peut se plaindre, du côté francophone, du fait que les syndicats ne seront plus représentés au conseil d'administration ; ils seront cependant, demain, présents au conseil stratégique.

01.17 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Au moment où le gouvernement ouvre enfin de nouvelles perspectives à la SNCB et œuvre au développement du rail, je m'étonne des critiques émises ici. L'accord n'est en rien une illusion d'optique. Quel autre gouvernement a commencé à améliorer la comptabilité et la gestion ? Quel autre gouvernement a prévu un plan d'investissement avec des phases réalisables ? Quel autre gouvernement s'est préoccupé des relations avec les usagers ?

Hoe werd het plan 2000-2005 geëvalueerd ? Men moet zich ook hoeden voor gezichtsbedrog als men terugblijkt op het verleden.

De regering stelde 500 miljard voor, en de NMBS vroeg 644 miljard, gespreid over tien jaar. Uiteindelijk is men het eens geworden over een investering van 677 miljard over 12 jaar. Bij de beoordeling van die investeringen moet rekening worden gehouden met de fasering ervan; dat is even belangrijk als de middelen zelf.

Restte een financieringstekort van 92,5 miljard, vandaar dat een beroep werd gedaan op alternatieve middelen.

Via leasing, dat zeker geen geld zal kosten, moet er 25 à 30 miljard kunnen vrijkomen voor investeringen.

Via partnerships met de privé-sector, die er nu al zijn, met name met havenbedrijven. Het is maar normaal dat die bedrijven een return verwachten !

Wat de HST-Fin betreft, heb ik inderdaad toegestaan de verkoop van activa te vermijden. De activa zouden immers inderhaast gerealiseerd worden, dus tegen een te lage prijs.

Over ABX heb ik me al uitgelaten. De kosten mogen niet gesocialiseerd worden. De raad van bestuur moet de kwestie analyseren en een beslissing nemen.

Wat betreft de Europese Investeringsbank, kunnen de Duitse spoorwegen lenen bij de EIB. Er worden nog geen bedragen genoemd in het akkoord; hetzelfde geldt voor de samenwerking met Luxemburg.

De NMBS bracht het exploitatiedeficit en de schuld verscheidene malen ter tafel. Reeds vanaf december 1999 heb ik voor de problematiek gewaarschuwd. Ik antwoordde hierop dat ik bereid ben de kwestie te overwegen op voorwaarde dat er structurele hervormingen komen die geen personen treffen maar wel de boekhoudkundige structuur wijzigen. Hoe kan de NMBS bewijzen dat niet een boekhoudkundige voorstelling waarbij tekorten van andere sectoren naar de openbare dienstverlening worden overgeheveld maar wel de taak van openbare dienstverlening het huidige exploitatiedeficit van drie miljard verklaart?

Het huidige plan is een plan van de federale regering. Er zal vóór de lente over worden

Comment l'évaluation du plan 2000-2005 a-t-elle été effectuée ? Il faut aussi se garder des illusions d'optique quand on regarde le passé.

Le gouvernement a proposé 500 milliards et la SNCB demandait 644 milliards sur dix ans. On est arrivé à 677 milliards sur 12 ans. Il faut tenir compte du phasage quand on veut apprécier ces investissements, car il est aussi important que les moyens eux-mêmes.

Il restait 92,5 milliards à financer, c'est pourquoi on a fait appel à des moyens alternatifs.

Le leasing, loin de coûter de l'argent, doit libérer de 25 à 30 milliards pour des investissements.

Le partenariat privé existe déjà aujourd'hui, notamment avec des entreprises portuaires. Il est normal que ces entreprises en attendent un retour !

Dans le cadre de la financière TGV, j'ai effectivement permis d'éviter les ventes d'actifs. Ces réalisations d'actifs auraient été faites dans l'urgence, donc à des prix trop faibles.

Quant à ABX, je me suis déjà exprimée. Il convient d'éviter de socialiser les coûts. Ce sera cependant au conseil d'administration d'analyser la question et de prendre une décision.

En ce qui concerne la Banque européenne d'investissements, les chemins de fer allemands bénéficient de prêts de la BEI. Aucun montant n'est encore prévu dans l'accord; il en est de même pour la collaboration avec le Luxembourg.

La question du déficit d'exploitation et de la dette a été à plusieurs reprises posée par la SNCB. Dès le mois de décembre 1999, j'attirais l'attention sur ce problème. J'ai répondu que j'étais prête à envisager la question, mais à condition que l'on opère des réformes de structure touchant non pas des personnes mais bien la structure comptable. Comment la SNCB peut-elle démontrer que les 3 milliards de déficit d'exploitation actuels viennent du déficit de mission de service public et ne sont pas le résultat d'une simple présentation comptable reportant sur le service public des déficits d'autres secteurs ?

Le plan actuel est un plan du gouvernement fédéral ; il fera, avant l'été, l'objet d'une concertation

onderhandeld met de Gewesten die zich niet alleen over de bedragen, maar ook over de uiterst belangrijke fasering zullen uitspreken. Vervolgens zal er een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten zodat het verkrijgen van de noodzakelijke bouwvergunning voor dit plan wordt gewaarborgd.

De interministeriële conferentie voor de coördinatie van het openbaar vervoer beoogt de samenwerking tussen het federale niveau en de Gewesten. Deze conferentie en de strategische raad zullen elkaar niet overlappen.

De boekhouding van de NMBS is net zoals de maatschappij zelf ingewikkeld. Het is dus normaal dat die boekhouding in het kader van *audits* regelmatig wordt bestudeerd.

Er is zeker nog heel wat werk aan de winkel, maar het spoor wacht stevige perspectieven. Wat de kalender betreft, moet de wet nog voor het zomerreces worden aangenomen, net als het akkoord tussen de federale Staat en de Gewesten. De vooropgestelde verhoging van het aantal reizigers met 50% vereist een tienjarenplan en een vervoersplan dat in het kader van het beheerscontract moet gegoten worden waarover in september-oktober met het nieuwe team zal worden onderhandeld. Wij zullen met het bedrijf, met inbegrip van de heer Schouppe, en met de vakbonden stapsgewijs werken, in het raam van het akkoord.

01.18 Jos Ansoms (CVP): De antwoorden zijn niet overtuigend. Ik zou elk antwoord makkelijk kunnen weerleggen.

De vorige regering heeft ook plannen gemaakt, maar het plan van deze regering is één grote illusie. Tijdens deze legislatuur zullen de files met vijf procent toenemen. De vorige regering heeft te kampen gehad met budgettaire problemen. Ze heeft deze zoveel mogelijk trachten op te lossen. Deze regering kan daarvan genieten en kan bovendien profiteren van de economische hoogconjunctuur. Desondanks maakt deze regering tijdens de eigen legislatuur maar 3,7 miljard surplus vrij, terwijl de vorige regering tijdens de eigen legislatuur 33 miljard vrijmaakte. Er worden in eigen legislatuur dus nauwelijks middelen vrijgemaakt. Men verplicht bovendien de NMBS om aan leasing te doen terwijl de regering niet tussenbeide wil komen in de financiële gevolgen daarvan. De gevolgen van de leasing mogen de werking niet in het gedrang brengen. Daar ligt het verschil met de vorige regering.

avec les Régions, qui se prononceront non seulement sur les montants, mais aussi sur le phasage, ce qui est extrêmement important. Un accord de coopération devra ensuite être conclu de manière à garantir l'obtention des permis de construire nécessaires à la mise en œuvre du plan.

La conférence interministérielle de coordination des transports en commun vise la collaboration entre le fédéral et les Régions. Cette conférence ne fera pas double emploi avec le conseil stratégique.

La comptabilité de la SNCB est complexe, comme l'entreprise l'est. Il est donc normal que cette comptabilité soit examinée régulièrement dans le cadre d'audits.

Certes, il reste beaucoup de choses à faire mais les perspectives pour le rail sont solides. Quant au calendrier, la loi devra être votée avant l'été, de même que l'accord entre le fédéral et les Régions. L'objectif de 50 % de voyageurs en plus nécessite un plan décennal et un plan de transport, coulés dans le contrat de gestion dont la négociation doit se faire avec la nouvelle équipe en septembre-octobre. C'est avec l'entreprise, y compris M. Schouppe, et les organisations syndicales que nous travaillerons, par phases, dans le cadre de l'accord.

01.18 Jos Ansoms (CVP): Les réponses ne sont pas convaincantes. Je pourrais aisément les réfuter une à une.

Le précédent gouvernement avait également élaboré des plans mais celui présenté par le gouvernement actuel n'est qu'une vaste illusion. Au cours de cette législature, les embouteillages augmenteront de 5%. Le précédent gouvernement était confronté à des problèmes budgétaires qu'il a essayé de résoudre au mieux. Le gouvernement actuel récolte les fruits de ces efforts et profite en outre de la bonne conjoncture économique. Malgré tout cela, ce gouvernement ne parvient à dégager que 3,7 milliards de surplus alors que durant sa propre législature, le précédent gouvernement avait réussi à dégager 33 milliards de francs. Très peu de moyens supplémentaires seront donc dégagés au cours de cette législature. En outre, on contraint la SNCB à réaliser des opérations de leasing alors que le gouvernement ne souhaite pas intervenir dans les conséquences financières de ces opérations. Les conséquences du leasing ne peuvent pas entraver le fonctionnement. Voilà la

différence entre le gouvernement actuel et le précédent.

Ik heb nog één concrete vraag. Als Vlaanderen inderdaad bereid is zelf voor bijkomende middelen te zorgen – zoals al werd aangekondigd – zal de 60/40-regel dan worden toegepast vóór of na deze financiële injectie vanwege Vlaanderen? Dat is immers een cruciale vraag, want in het slechtste geval moeten de Vlamingen tot drie maal toe betalen.

Ik heb tot slot een motie van aanbeveling opgesteld die in een negental punten opsomt wat de CVP van de minister verwacht in het NMBS-dossier.

01.19 Daan Schalck (SP): Er blijkt een goede basis te bestaan voor een degelijke dienstverlening. De investeringen moeten daarop gericht zijn.

01.20 Ludo Van Campenhout (VLD): Dit plan vormt een echte trendbreuk. Het zal ook worden uitgewerkt op basis van een kalender. De Gewesten zullen hun bijdrage kunnen leveren en dan ook de timing mede bepalen. Het is evident dat de bijdragen van Vlaanderen buiten de 60-40-verdeling vallen.

01.21 André Smets (PSC): Er moet een zeer strak tijdschema voor de investeringen worden uitgewerkt, evenals een permanente financiële evaluatie, opdat het Parlement correct geïnformeerd wordt. De beslisser betaalt, de betaler beslist !

01.22 Jean Depreter (PS): De gefaseerde werkwijze is uiteraard erg belangrijk. Ik vind niet dat de uitgaven van de Gewesten als federale uitgaven moeten worden beschouwd.

01.23 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Wanneer kan deze commissie beschikken over een concreet document inzake de NMBS-investeringen? Kan de minister ons ter zake een concrete timing geven?

01.24 Minister Isabelle Durant (Nederlands) : We moeten eerst wachten op het advies van de Gewesten, dat ik tijdens de volgende maanden verwacht. Dit advies moet uitmonden in een samenwerkingsakkoord tussen het federale en het gewestelijke niveau. In een volgende fase stelt de NMBS een transportplan op, parallel met een investeringsplan, met concrete projecten en hun timing. Dit alles moet tenslotte weerspiegeld worden in het NMBS-beheerscontract, dat moet worden onderhandeld met de nieuwe NMBS-ploeg, die na

Je me pose encore une question concrète. Si la Flandre est effectivement disposée à fournir elle-même des moyens complémentaires, comme annoncé précédemment, la règle des 60-40 sera-t-elle appliquée avant ou après l'injection financière réalisée par la Flandre ? Il s'agit-là d'une question cruciale car dans le pire des cas, les Flamands devront payer à trois reprises.

Enfin, j'ai rédigé une motion de recommandation qui exprime en neuf points les attentes du CVP vis-à-vis de la ministre dans le dossier de la SNCB.

01.19 Daan Schalck (SP): Il semble exister une base solide pour une offre de service correcte. Les investissements doivent être orientés dans cette direction.

01.20 Ludo Van Campenhout (VLD): Ce plan constitue un véritable changement de cap. En outre, il sera mis en oeuvre sur la base d'un calendrier. Les Régions pourront apporter leur contribution et donc participer à l'élaboration du calendrier. Il va de soi que les contributions de la Flandre ne sont pas comprises dans la répartition 60-40.

01.21 André Smets (PSC): Il faut prévoir un calendrier d'investissements très rigoureux, de même qu'une évaluation financière permanente, pour que le Parlement soit correctement informé. Qui décide paie, qui paie décide !

01.22 Jean Depreter (PS): Le phasage est évidemment très important. Je ne pense pas que les dépenses faites par les Régions doivent être considérées comme des dépenses fédérales.

01.23 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Quand cette commission pourra-t-elle disposer d'un document concret concernant les investissements de la SNCB ? La ministre pourrait-elle nous communiquer un calendrier concret ?

01.24 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Nous devons d'abord attendre que les Régions rendent leur avis. Je devrais le recevoir dans les prochains mois. Cet avis doit déboucher sur un accord de coopération entre les niveaux fédéral et régional. Dans une phase ultérieure, la SNCB devra, parallèlement au plan d'investissements, élaborer un plan de transport où figureront des projets concrets accompagnés d'un calendrier. Enfin, tout ceci doit se refléter dans le contrat de gestion qui doit être négocié avec la nouvelle

de wetsverandering zal aantreden.

équipe de la SNCB qui entrera en fonction après la modification de la loi.

01.25 Jos Ansoms (CVP): Wanneer wordt de 60/40-verhouding toegepast? Wordt de cofinanciering eerst bijgeteld en wordt dan de 60/40-verhouding toegepast?

01.25 Jos Ansoms (CVP): Quand appliquera-t-on la clé de répartition 60-40 ? Le co-financement est-il pris en compte avant l'application de cette clé de répartition ?

01.26 Ludo Van Campenhout (VLD): Indien de Vlaamse regering een investering doet valt die buiten de 60/40-regeling?

01.26 Ludo Van Campenhout (VLD): Si le gouvernement flamand effectue un investissement, ce dernier est-il exclu de la règle des 60-40 ?

01.27 Jos Ansoms (CVP): Dat is niet wat de minister heeft gezegd. Volgens haar voorstel zal Vlaanderen drie maal betalen.

01.27 Jos Ansoms (CVP): Ce n'est pas ce que la ministre a déclaré. Au vu de la proposition de la ministre, la Flandre paiera trois fois.

01.28 Minister Isabelle Durant (Frans): Deze discussie is surrealistisch! De regering heeft het plan 644 dat de investeringen in Vlaanderen, Wallonië en Brussel behelst, vastgesteld. Het is een evenwichtig plan. De 30 miljard die eventueel door een Gewest worden aangebracht komen daar bovenop.

01.28 Isabelle Durant , ministre: (en français) : Cette discussion est surréaliste ! Le gouvernement a arrêté le plan 644, qui comprend les investissements en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Ce plan est équilibré. Les 30 milliards qui sont éventuellement apportés par une Région, se rajoutent à cela.

(Nederlands): Het gaat hier om een plan voor investeringen met een geografische basis. Dat moet nog allemaal worden uitgewerkt met de Gewesten.

(En néerlandais): Il s'agit d'un plan d'investissements sur une base géographique qui doit encore être élaboré plus avant avec les Régions.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans en André Smets en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzoekt de regering de communautaire 60/40-verdeling van de NMBS-gelden, niet langer te laten gebeuren en bovendien de nodige maatregelen te treffen om, zo vlug mogelijk, tot de splitsing van de NMBS over te gaan."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans en André Smets

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Mme Frieda Brepoels, MM. Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans et André Smets et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement de ne pas maintenir la clé de répartition communautaire 60/40 pour les moyens financiers de la SNCB et de prendre le plus rapidement possible les mesures nécessaires à la scission de la SNCB."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Mme Frieda Brepoels, MM. Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans et André Smets

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzoekt de regering

1. de doelstelling inzake de aangroei van de binnenlandse reizigers te concentreren op de piekuren en niet op de daluren van het reizigersverkeer;
2. de NMBS niet te belasten met vormen van alternatieve financiering die de schulden van het bedrijf op een onverantwoorde manier doen groeien;
3. trouw te blijven aan het regeerakkoord, ook met betrekking tot het gebruik van economische objectieve criteria als basis voor de spoorinvesteringen, en in het kader daarvan de verdeelsleutel laten vallen;
4. om in het kader van de toenemende congestie rond Antwerpen en Brussel de overheidsdotatie voor spoorinvesteringen binnen de huidige legislatuur aanzienlijk te verhogen en niet pas naar het jaar 2010 toe;
5. het exploitatietekort van de jaren 2000 en 2001 bij de NMBS inzake het binnenlands reizigersverkeer bij te passen, en hiervoor ook aangepaste bedragen te voorzien voor de komende jaren;
6. luxe-projecten zoals de geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Gosselies te schrappen en de inspanningen inzake capaciteitsuitbreiding prioritair te concentreren op de filebestrijding rond de grote economische centra Brussel en Antwerpen en op het goederenvervoer per spoor;
7. alle geval te voorkomen dat financiële middelen van het Vlaamse Gewest voor bijkomende spoorinvesteringen op indirecte wijze zouden afgeleid worden naar spoorinvesteringen in Wallonië;
8. niet te aanvaarden dat het Vlaamse aandeel in het investeringsprogramma voor een bedrag van 5,8 miljard wordt afgeroomd voor de realisatie van de HST-tak tussen Antwerpen en de Nederlandse grens terwijl het HST-project ter hoogte van Luik onverantwoord duur wordt;
9. de Gewesten te vertegenwoordigen in de Raad van Bestuur en in de nieuwe structuren ruimte te scheppen voor aanvullende beheerscontracten met andere bestuursniveaus."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement

1. de concentrer l'objectif d'élargissement du nombre de voyageurs sur les lignes intérieures sur les heures de pointe du trafic de voyageurs et non pas sur les heures creuses;
2. de ne pas imposer à la SNCB des formes de financement de substitution qui se traduiraient par une croissance injustifiée des dettes de la société;
3. de respecter l'accord de gouvernement, également en ce qui concerne le recours à des critères économiques objectifs comme base aux investissements ferroviaires et d'abandonner à cet égard la clé de répartition;
4. de procéder à une augmentation substantielle de la dotation publique destinée aux investissements ferroviaires dans le contexte de la congestion croissante aux abords d'Anvers et de Bruxelles au cours de la présente législature et de ne pas attendre 2010;
5. de combler le déficit d'exploitation enregistré par la SNCB en 2000 et 2001 pour le transport de voyageurs en dégageant à cet effet des moyens financiers adaptés pour les années à venir;
6. de renoncer aux projets luxueux comme la nouvelle ligne entre Louvain-la-Neuve et Gosselies et de concentrer prioritairement les efforts en matière d'accroissement de la capacité sur la réduction des congestions aux abords des grands centres économiques tels que Bruxelles et Anvers ainsi que sur le transport de marchandises par le rail;
7. d'éviter à tout prix que les moyens financiers dégagés par la Région flamande pour réaliser des investissements ferroviaires complémentaires soient indirectement injectés dans des investissements ferroviaires en Wallonie;
8. de refuser que la participation flamande dans le programme d'investissement de 5,8 milliards de francs soit écrêtée par la réalisation du volet TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise alors que le coût du projet TGV à Liège augmente de façon injustifiée;
9. de faire en sorte que les Régions soient représentées au Conseil d'administration et de ménager dans les nouvelles structures davantage d'espace pour des contrats de gestion complémentaires avec d'autres niveaux administratifs."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme. Marie-Thérèse Coenen et MM. Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout et Lode Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La

bespreking is gesloten.

discussion est close.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 18.54 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à
18.54 heures.*