



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

03-07-2002

10:20 uur

mercredi

03-07-2002

10:20 heures

INHOUD

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kostenoverschrijding in verband met de bouw van het station Euro-Liège" (nr. 1310)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties

Vraag van de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbindingen vanuit het station Charleroi-Zuid" (nr. 7472)

Sprekers: **Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Interpellatie van de heer Marcel Bartholomeeussen tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de houding van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer ten opzichte van de wet-Major na de liberaliseringsbesluiten op Europees vlak" (nr. 1318)

Sprekers: **Marcel Bartholomeeussen, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebruikperiodes van de Pass-formules" (nr. 7636)

Sprekers: **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bijkomende rijopleiding" (nr. 7641)

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ondersteuning van jonge en nieuwe bestuurders" (nr. 7654)

Sprekers: **Marie-Thérèse Coenen, Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de weekendregeling op lijn 52" (nr. 7661)

Sprekers: **Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit

SOMMAIRE

Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dépassement du budget prévu pour la construction de la gare TGV de Liège" (n° 1310)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions

Question de M. Jean-Pol Henry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des liaisons ferroviaires à la gare du Sud de Charleroi" (n° 7472)

Orateurs: **Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellation de M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la position de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports vis-à-vis de la loi Major à la suite de la décision européenne de libéraliser les services portuaires" (n° 1318)

Orateurs: **Marcel Bartholomeeussen, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les heures d'utilisation des Pass" (n° 7636)

Orateurs: **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de

- Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la formation complémentaire à la conduite automobile" (n° 7641)

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures de soutien en faveur des jeunes conducteurs et des nouveaux conducteurs" (n° 7654)

Orateurs: **Marie-Thérèse Coenen, Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les horaires de week-end de la ligne 52" (n° 7661)

Orateurs: **Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la

en Vervoer		Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de rechtstreekse spoorverbinding Dinant-Brussel" (nr. 7632)	11	Question de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne directe de chemin de fer Dinant-Bruxelles" (n° 7632)	11
<i>Sprekers:</i> Richard Fournaux, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Richard Fournaux, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Robert Hondermarcq aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de overwegen" (nr. 7659)	12	Question de M. Robert Hondermarcq à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages à niveau" (n° 7659)	12
<i>Sprekers:</i> Robert Hondermarcq, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Robert Hondermarcq, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reorganisatie van ABX" (nr. 7663)	13	Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réorganisation d'ABX" (n° 7663)	13
<i>Sprekers:</i> Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal knooppunt van Charleroi-Châtelet" (nr. 7676)	14	- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme multimodale de Charleroi-Châtelet" (n° 7676)	14
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorweginvesteringen in de regio van Charleroi" (nr. 7677)	14	- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements ferroviaires dans la région de Charleroi" (n° 7677)	14
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 7710)	16	- M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 7710)	16
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de timing over de IJzeren Rijn" (nr. 7732)	16	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le calendrier concernant le Rhin de fer" (n° 7732)	16
<i>Sprekers:</i> Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie		<i>Orateurs:</i> Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID	
Samengevoegde vragen van	17	Questions jointes de	17
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwending van consultants bij de zoektocht naar een gedelegeerd bestuurder" (nr. 7642)	17	- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recours à des consultants dans le cadre de la sélection d'un administrateur délégué de la SNCB" (n° 7642)	17
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de private consultantbureaus in zoektocht naar een gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 7653)	17	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les bureaux de de consultance privés chargés de trouver un administrateur délégué pour la SNCB" (n° 7653)	17
- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-	17	- M. Francis Van den Eynde à la vice-première	17

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het over het hoofd zien van het probleem van de taalkaders bij de NMBS naar aanleiding van de aanstelling van een nieuw afgevaardigd bestuurder" (nr. 7672)

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de omzeiling van de wet van 22 maart 2002" (nr. 7686)

- Mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder" (nr. 7694)

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde (niet-aangekondigde?) maatregelen betreffende de treinpendelaars, de dubbeldektreinen en de overname van de NMBS-schulden" (nr. 7722)

- de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de oprichting van een werkgroep naar aanleiding van de door de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS vóór zijn benoeming gestelde voorwaarden" (nr. 7727)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Francis Van den Eynde**, **André Smets**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des cadres linguistiques à la SNCB dans le cadre de la désignation d'un nouvel administrateur délégué" (n° 7672)

17 - M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contournement de la loi du 22 mars 2002" (n° 7686) 17

17 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination de l'administrateur délégué" (n° 7694) 17

17 - M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures annoncées (ou non?) en ce qui concerne les navetteurs, les trains à double étage et la reprise de la dette de la SNCB" (n° 7722) 17

17 - M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'institution d'un groupe de travail, suite aux conditions posées par le nouvel administrateur délégué de la SNCB, préalablement à sa nomination" (n° 7727) 17

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Francis Van den Eynde**, **André Smets**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 03 JULI 2002

10:20 uur

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

du

MERCREDI 03 JUILLET 2002

10:20heures

De vergadering wordt geopend om 10.20 uur door de heer André Smets.

01 **Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kostenoverschrijding in verband met de bouw van het station Euro-Liège" (nr. 1310)**

01.01 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** De bouw van het station Luik-Guillemins wordt in de Vlaamse kranten als een schandaal, een verspilling bestempeld, terwijl de Waalse kranten er op een paar dissidente elementen na heel enthousiast over zijn.

Het station heeft veel woeilige momenten beleefd en altijd de aandacht getrokken. Enkele decennia geleden werd het kort en klein geslagen. Maar niet alleen de Vlamingen zijn kritisch, de heer Bellot - onbetwistbaar Franstalig - stelde er al verscheidene vragen over. Onlangs was er nog het proces tegen de journalisten van *De Morgen* om hen te verplichten hun bronnen prijs te geven na een zeer kritisch artikel over het morsen met geld in Luik-Guillemins. Het proces werd aangespannen door de NMBS, maar in feite gebeurde dat door iemand van het triumviraat van Euro-Liège, de vennootschap die het Luikse TGV-station bouwt.

De Spaanse architect van het station zou volgens een aantal krantenberichten logeren in de suite van een Brussels hotel dat 27.000 frank per nacht kost. Dit wordt zeggend betaald door Euro-Liège, maar de kosten worden doorgeschoven naar de NMBS, met andere woorden naar de belastingbetaler. Het

La séance est ouverte à 10.20 heures par M. André Smets.

01 **Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dépassement du budget prévu pour la construction de la gare TGV de Liège" (n° 1310)**

01.01 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Les journaux flamands qualifient la construction de la gare de Liège-Guillemins de scandale, de gaspillage, tandis que les journaux wallons, à quelques éléments dissidents près, se disent très enthousiastes.

La gare a connu une existence agitée et a toujours été au centre de polémiques. Il y a quelques dizaines d'années, elle a été complètement rasée. Les Flamands ne sont toutefois pas les seuls à se montrer critiques. M. Bellot, francophone s'il en est, a déjà posé plusieurs questions à ce sujet. Il y a peu, un procès a été intenté contre les journalistes du journal *De Morgen* pour les contraindre à révéler leurs sources, après qu'ils avaient publié un article très acerbe à propos de gaspillages à Liège-Guillemins. Sous le couvert de la SNCB, c'est en fait un membre du triumvirat d'Euro-Liège, la société qui construit la gare TGV de Liège, qui avait lancé la procédure.

Selon des informations parues dans la presse, l'architecte espagnol de la gare TGV occuperait dans un hôtel bruxellois une suite dont le prix serait de 27.000 francs la nuit. Officiellement, ces frais sont payés par Euro-Liège mais, en réalité, ils sont facturés à la SNCB, et donc au contribuable. Les

ereloon van de architect bedraagt 14 procent van de totale kostprijs. Hij heeft dus geen belang bij een snelle en goedkope uitvoering van de werken. De enveloppe voor de werken is trouwens al serieus uitgebreid. Volgens de laatste berichten zouden de kosten oplopen tot 14 miljard frank.

Het project is dus zeer duur en de vooropgestelde termijnen zullen hoogst waarschijnlijk niet worden gehaald. Ik interpelleer niet over deze zaak uit communautaire overwegingen, maar uit bezorgdheid voor het geld van elke belastingbetaler. Ik hoop dat de minister niet opnieuw komt aandragen met het argument dat de bouw van het Antwerpse HST-station ook veel geld opsorpt, want dat verschil in kosten lijkt ons normaal aangezien het in Antwerpen over een ondergronds eindstation gaat.

01.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NV Euro-Liège is verantwoordelijk voor het station, de herstructurering van de rails en de openstelling van de HST-verbinding naar Duitsland voor andere treinen. Euro-Liège treedt enkel op als studiebureau. Het afsluiten van aannemingscontracten en het uitvoeren van betalingen is uitsluitend de bevoegdheid van de NMBS.

De NV en de NMBS zijn beide onderworpen aan de wet op de overheidsopdrachten. Alle beslissingen worden door het bevoegde beheersorgaan van de NMBS genomen. De regeringscommissaris heeft nooit onregelmatigheden vastgesteld.

De NMBS is sommige aanbestedingsprocedures opnieuw begonnen wanneer de prijs boven de marktwaarde bleek te liggen.

In de huidige omstandigheden lijkt het niet mogelijk om een regeringscommissaris opdracht te geven voordracht te vorderen van bepaalde elementen waarover de NMBS zelfs niet beschikt.

Wat Antwerpen betreft: dat spelletje van vergelijken speel ik niet mee, ik antwoord alleen op wettelijke en juridische elementen.

01.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Vlamingen zullen ook gebruik maken van het station in Luik, al was het maar om de Voerstreek aan te doen, in die zin zie ik geen problemen.

honoraires de l'architecte représentent 14 pour cent du coût total. Cet architecte n'a donc aucun intérêt à ce que les travaux soient exécutés rapidement et dans des conditions financières avantageuses. L'enveloppe budgétaire prévue pour les travaux a, du reste, déjà été substantiellement élargie. Aux dernières nouvelles, les coûts des se chiffreraient à 14 milliards de francs.

Le projet est donc très coûteux et il est très improbable que les délais prévus soient respectés. Mon interpellation à propos de ce dossier n'est pas motivée par des considérations communautaires, mais bien par le souci de l'affectation de l'argent du contribuable. J'espère que la ministre ne va pas remettre à nouveau sur le tapis l'argument selon lequel la construction de la gare pour le TGV à Anvers absorbe elle aussi des fonds considérables, car cette différence de coût nous paraît normale étant donné qu'il s'agit, à Anvers, d'un terminus sous-terrain.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La SA Euro-Liège est responsable de la gare, de la réorganisation des rails et de l'ouverture de la liaison TGV vers l'Allemagne à d'autres trains. Euro-Liège n'intervient qu'en tant que bureau d'études. La SNCB est seule compétente pour conclure des contrats d'entreprise et effectuer des paiements.

La SA et la SNCB sont toutes deux soumises à la loi relative aux marchés publics. Toutes les décisions sont prises par l'organe administratif compétent de la SNCB. Le commissaire du gouvernement n'a jamais constaté d'irrégularités.

La SNCB a à nouveau entamé des procédures d'adjudication lorsque le prix s'est avéré être supérieur à la valeur du marché.

Dans les circonstances actuelles, il ne semble pas possible de charger un commissaire du gouvernement de présenter des éléments dont la SNCB ne dispose même pas.

En ce qui concerne Anvers, je ne me prêterai pas au jeu des comparaisons. Je ne fournirai de réponse qu'à propos des éléments légaux et juridiques.

01.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Les Flamands utiliseront eux aussi la gare de Liège, ne fût-ce que pour se rendre dans la région fouronnaise. Je ne vois aucun problème à cet égard.

De minister zegt het spelletje rond Antwerpen niet mee te spelen, maar ze heeft in de pers anders wel meermaals naar de prijs van dat station verwezen. Gelukkig laat ze dat vandaag na.

Voor de bouw van het station in Luik werd een beroep gedaan op een studiebureau waarin alweer onze fameuze drie musketiers figureren, alsof zij specialisten ter zake zouden zijn. Dat alleen al is voor mij voldoende om de zaak van zeer nabij te volgen.

Een open evaluatie van de kosten is nodig. Dat die de pan uitrijzen werd door de minister trouwens niet ontkend.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt aan de regering
een objectieve openbare kostenstudie inzake de bouw van het nieuw station van Luik."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeusen en Jean Depreter en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbindingen vanuit het station Charleroi-Zuid" (nr. 7472)

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

02.01 Jean-Pol Henry (PS): Welke spoorverbindingen vanuit Charleroi-Zuid zullen er tijdelijk of definitief worden geschrapt, en waarom?

Bevestigt u dat de lijn Luik-Charleroi-Erquelines-Jeumont, een spoorverbinding waar nochtans druk gebruik van gemaakt werd door Franse

La ministre affirme ne pas vouloir prendre part au petit jeu concernant Anvers ; elle a toutefois fait référence à plusieurs reprises, dans la presse, au coût de la gare. Il est heureux qu'elle s'abstienne aujourd'hui sur la question.

Pour la construction de la gare à Liège, il a été fait appel à un bureau d'étude dans lequel on retrouve une fois, de plus, nos trois célèbres mousquetaires, comme s'ils étaient des spécialistes en la matière. Ce seul fait constitue pour moi une raison suffisante pour suivre de très près cette affaire.

Une évaluation transparente des coûts est nécessaire. La ministre n'a d'ailleurs pas nié que ceux-ci sont exorbitants.

Motions

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

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
de faire procéder à une étude publique et objective des coûts de la construction de la nouvelle gare de Liège."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeusen et Jean Depreter et Mme Marie-Thérèse Coenen.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

02 Question de M. Jean-Pol Henry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des liaisons ferroviaires à la gare du Sud de Charleroi" (n° 7472)

Président: Francis Van den Eynde.

02.01 Jean-Pol Henry (PS): Quelles sont les lignes de chemin de fer qui seront supprimées temporairement ou définitivement à partir de Charleroi Sud et pour quelles raisons?

Confirmez-vous que le train Liège-Charleroi-Erquelines-Jeumont, pourtant utilisé par une population scolaire française nombreuse, a été

schoolkinderen, op 16 juni werd afgeschaft ?

supprimé depuis le 16 juin?

Welke spoorverbindingen blijven er behouden tussen Charleroi en Noord-Frankrijk en Parijs ? Ons voorstel om een tweede HST-verbinding in te leggen in de vooravond werd verworpen.

Quelles sont les liaisons qui subsisteront entre Charleroi et le nord de la France et Paris? Notre proposition d'un deuxième TGV en début de soirée n'a pas été retenue.

Wordt er gedacht aan een directe verbinding met de luchthaven van Gosselies? Zo'n verbinding zou nuttig zijn voor de vele reizigers van Ryanair op weg naar of bij hun terugkeer vanuit allerhande bestemmingen in Europa. Nu bestaat er immers geen rechtstreekse verbinding met Charleroi. Een verlenging van de lijn Ottignies-Charleroi met zo'n 2,5 km zou al volstaan.

Une liaison directe est-elle envisagée avec l'aéroport de Gosselies? Cette liaison serait utile pour de nombreux voyageurs de Ryanair désireux de rayonner en Europe et pour leur retour car ils ne trouvent aucune liaison directe vers Charleroi. Un prolongement de quelque 2,5 kms de la ligne Ottignies-Charleroi pourrait suffire.

Welke investeringen zijn gepland? Volgens welke agenda?

Quels sont les investissements prévus? Quel en est le calendrier?

02.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Er worden geen treinen geschrapt die vertrekken vanuit Charleroi-Zuid. Het klopt dat de treinen van Namen naar Paris-Nord via Charleroi en Jeumont sinds 16 juni geschrapt zijn. Het schooljaar is immers voorbij.

02.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Aucune suppression n'est prévue au départ de Charleroi Sud. Les trains reliant Namur à Paris Nord via Charleroi et Jeumont ont en effet été supprimés à partir du 16 juin. Mais l'année scolaire est à son terme.

02.03 **Jean-Pol Henry** (PS): Zijn die treinen definitief geschrapt?

02.03 **Jean-Pol Henry** (PS): Est-ce une suppression définitive ?

02.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Inderdaad.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Oui.

De verbindingen tussen Charleroi-Zuid en Erquelinnes kunnen zonder bijkomende kosten verlengd worden tot in Jeumont, door het betalen van een bijdrage aan de SNCF. Die maatschappij weigert echter precies die lijnen te verlengen die nodig zijn om de verbinding winstgevend te maken. De volgende beheersovereenkomst verplicht de NMBS te onderhandelen over de grensoverschrijdende treinverbindingen, die voortaan als een onderdeel van de openbare dienstverlening worden beschouwd.

Les dessertes Charleroi Sud-Erquelinnes peuvent être prolongées sans coût supplémentaire jusqu'à Jeumont, moyennant une redevance à la SNCF. Cependant cette dernière refuse de prolonger celles de ses lignes qui seraient nécessaires à la rentabilité de cette liaison. Le prochain contrat de gestion charge la SNCB de négocier les relations transfrontalières, désormais considérées comme mission de service public.

Om de referentiesnelheid van 120 km/h te halen wordt de lijn 130A Charleroi-Erquelinnes tussen 1997 en 2009 voor 34 miljoen euro gemoderniseerd en de lijn 130 Namen-Charleroi tussen 2003 en 2011 voor 64,5 miljoen euro.

Seront modernisées de manière à atteindre la vitesse de référence de 120 km/h la ligne 130A Charleroi- Erquelinnes, entre 1997 et 2009 pour 34 millions d'euros, et la ligne 130 Namur-Charleroi, entre 2003 et 2011 pour 64,5 millions d'euros.

In Charleroi-Zuid zullen talrijke aanpassingen plaatsvinden, waaronder de modernisering van de seingeving tussen 2001 en 2004 voor 9,6 miljoen euro.

Charleroi Sud subira de nombreux aménagements, dont la modernisation de la signalisation, entre 2001 et 2004 pour 9,6 millions d'euros.

Het vierde project betreft de lijn 132 Charleroi Zuid-Couvin die binnen enkele weken nieuw rollend

Le quatrième projet concerne la ligne 132 Charleroi Sud-Couvin, qui sera desservie dans quelques

materieel krijgt. Vanaf december eerstkomend zal het aanbod zowel kwantitatief als kwalitatief worden verbeterd.

Aangaande de treinverbinding met de luchthaven van Gosselies voorziet het meerjarenplan in een verbinding met Charleroi via een aftakking op lijn 140. Het onderzoek is aan de gang.

Op korte termijn is er het probleem van de mensen die het station binnenkomen en verlaten. Hiervoor is een mededelingenbord nodig van het type dat ook wordt gebruikt voor de mededelingen in luchthavens.

De **voorzitter**: Op vraag van de Conferentie van voorzitters verzoek ik de ministers Daems en Durant en de commissieleden hun spreektijd tot het uiterste minimum te beperken.

02.05 Jean-Pol Henry (PS): De vier geweigerde stopplaatsen tussen Brussel en Charleroi liggen mij nog dwars in de maag. Drie of vier minuten langer onderweg zijn zal de reiziger niet deren, en die drie of vier minuten die hij verliest op de lijn naar Oostende kunnen al evenmin een probleem vormen.

Door de uitbouw van de HST-verbinding Brussel-Luik-Keulen wordt Charleroi volledig geïsoleerd. De reizigers met bestemming Charleroi hebben ook recht op respect. Ook op internationaal vlak laat men dit station enigszins links liggen.

Ik zal mij met hart en ziel inzetten, en ik niet alleen trouwens, om de belangen van Charleroi te verdedigen.

Het incident is gesloten.

03 Interpellatie van de heer Marcel Bartholomeeussen tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de houding van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer ten opzichte van de wet-Major na de liberaliseringsbesluiten op Europees vlak" (nr. 1318)

03.01 Marcel Bartholomeeussen (SP.A): Ik ben blij dat het eindelijk is gelukt deze interpellatie op de agenda te plaatsen.

Op 13 februari 2001 maakte de Europese Commissie een voorstel van richtlijn bekend inzake de liberalisering van de havendiensten, dat onder meer in onze havens zeer slecht werd onthaald.

semaines par du matériel roulant neuf. L'offre sera améliorée à partir de décembre prochain en termes tant quantitatifs que qualitatifs.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire de l'aéroport de Gosselies, le plan pluriannuel prévoit un tracé en relation avec Charleroi grâce à un embranchement sur la ligne 140. L'étude est en cours.

A court terme, il y a le problème des gens qui arrivent ou sortent de la gare : il faudrait un indicateur du type de ce qui est utilisé pour l'information dans les aéroports.

Le **président**: A la demande de la Conférence des Présidents, j'invite les ministres Daems et Durant, ainsi que les membres de la commission, à limiter le plus possible leur temps de parole.

02.05 Jean-Pol Henry (PS): Les quatre arrêts refusés entre Bruxelles et Charleroi me restent en travers de la gorge. Trois ou quatre minutes ne changeront rien à la vie des utilisateurs, pas plus que les trois ou quatre minutes perdues sur la ligne d'Ostende !

Le développement du TGV Bruxelles-Liège-Cologne va complètement isoler Charleroi. Les utilisateurs de cette ville ont, eux aussi, droit au respect. Or, un certain désengagement est également sensible sur le plan international.

Je lutterai de toutes mes forces - comme d'autres d'ailleurs - pour défendre les intérêts de Charleroi.

L'incident est clos.

03 Interpellation de M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la position de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports vis-à-vis de la loi Major à la suite de la décision européenne de libéraliser les services portuaires" (n° 1318)

03.01 Marcel Bartholomeeussen (SP.A): Je me réjouis que l'on soit enfin parvenu à inscrire cette interpellation à l'ordre du jour.

Le 13 février 2001, la Commission européenne a publié une proposition de directive relative à la libéralisation des services portuaires. Cette directive a été particulièrement mal accueillie dans les ports belges.

Het Europees Parlement nam op 14 november 2001 een geamendeerde tekst aan waarmee de meeste betrokkenen konden leven.

Le 14 novembre 2001, le Parlement européen a voté un texte amendé acceptable selon la majorité des acteurs concernés.

Op 19 februari 2002 werd echter een gewijzigd voorstel van de Europese Commissie gepubliceerd dat in zeer grote mate was gebaseerd op het oorspronkelijke voorstel. De Commissie had dus geen rekening gehouden met de wijzigingen van het Europees Parlement. De transportbonden organiseerden daarop acties: in onder meer Belgische en Scandinavische havens werd het werk onderbroken. Deze acties hadden als resultaat dat de voorstellen opnieuw werden gewijzigd. België heeft zich tot het uiterste ingezet om de havenarbeiders te beschermen. Minister Durant verdient daarvoor lof.

Le 19 février 2002 toutefois, une proposition modifiée de la Commission européenne a été publiée, laquelle se basait en grande partie sur la proposition originale. La Commission n'avait donc pas tenu compte des modifications apportées par le Parlement européen. Les syndicats des travailleurs du secteur des transporteurs ont, par conséquent, réagi : dans les ports belges et scandinaves, le travail a été interrompu. Ces actions débouchèrent sur une nouvelle modification des propositions. La Belgique a fait tout ce qui était en son pouvoir pour protéger les dockers. A cet égard, la ministre Durant mérite des éloges.

Helaas kunnen we niet helemaal tevreden zijn. De verbeterde tekst maakt de toepassing van de wet-Major weliswaar mogelijk, maar het grote probleem blijft dat overheden niet verplicht worden om sociale eisen te stellen aan de zelfafhandelaren. Als onze buurlanden zich soepeler opstellen dan wij, dan kan dat aanleiding geven tot een oneerlijke concurrentiestrijd, met daarenboven kwalijke gevolgen voor de veiligheid. Hoe lang zal het duren voor de rederijen goedkopere havenarbeiders zullen opsporen? De sociale onrust in de havens is nog lang niet bezworen en nieuwe acties staan al op stapel

Nous ne pouvons malheureusement pas nous dire entièrement satisfaits. Le texte amendé permet en effet l'application de la loi Major, mais le problème majeur est que les autorités ne sont toujours pas tenues d'imposer des exigences sociales à l'auto-assistance. Si nos voisins adoptent une attitude plus souple que la nôtre, il en résultera une concurrence déloyale, avec les conséquences néfastes que cela implique pour la sécurité. Combien de temps faudra-t-il aux sociétés d'armateurs pour chercher du personnel portuaire moins onéreux ? Les troubles sociaux dans le port sont encore loin d'être apaisés et de nouvelles actions se préparent déjà.

De regering meent het uiteraard goed. Mogen we een duidelijke regeringsverklaring verwachten? Zal de minister de wet-Major kunnen handhaven? Kan de minister in Europese context normen afdwingen?

Le gouvernement est certes animé de bonnes intentions. Pouvons-nous nous attendre de lui des explications claires ? Le ministre pourra-t-il maintenir la loi Major ? Peut-il imposer des normes dans le contexte européen ?

03.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) Wij delen de bezorgdheid van de heer Bartholomeeussen. Het belangrijkste gevecht in deze zaak is dat tegen de sociale dumping. De wet-Major is gered, maar dat mag ons niet euforisch stemmen. De tweede lezing in het Europees Parlement is erg belangrijk. Ik blijf op mijn standpunt en ik zal dezelfde doelstellingen blijven verdedigen, waarbij veiligheid, sociale bescherming en eerlijke concurrentie voorop staan. Ik zal ook proberen om Europese garanties te krijgen in een duidelijk overleg, waarin ik zoveel druk zal uitoefenen als mogelijk is.

03.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Nous partageons l'inquiétude de M. Bartholomeeussen. Dans ce dossier, le combat le plus important est celui que nous menons contre le *dumping* social. La loi Major est sauvée mais l'heure n'est pas à l'euphorie. La deuxième lecture au Parlement européen est capitale. Je maintiens mon point de vue et je continuerai à défendre les mêmes objectifs, parmi lesquels la sécurité, la protection sociale et la concurrence loyale figurent en tête de liste. Je m'efforcerai en outre d'obtenir des garanties européennes par le biais d'une concertation claire, dans le cadre de laquelle j'exercerai une pression maximale.

03.03 **Marcel Bartholomeeussen** (SP.A): De inzet van de minister is lovenswaardig. Het

03.03 **Marcel Bartholomeeussen** (SP.A): Les efforts déployés par la ministre sont méritoires. Il

belangrijkste is nu om havenacties te vermijden tijdens de onderhandelingen met Europa. De regering zou met een duidelijke verklaring moeten komen om de havenarbeiders te sussen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebruiksperiodes van de Pass-formules" (nr. 7636)

04.01 Joseph Arens (cdH): De nieuwe *Go Pass Gate*-formule is zeer interessant voor jongeren die de mogelijkheid hebben er gebruik van te maken op de door de NMBS vastgestelde uren, namelijk vanaf 9 uur 's ochtends.

Net als de andere formules voor de ouderen, benadeelt die formule de inwoners van de meest veraf gelegen gebieden, zoals de provincie Luxemburg.

Om dat probleem op te lossen, zou het volstaan het begrip "gedifferentieerd tijdstip afhankelijk van het station van vertrek" in te voeren.

Zal u van de NMBS eisen dat zij de toepassing van die formules verbetert door dat begrip daarin op te nemen?

04.02 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Ik ben het volledig met u eens wat het discriminerend aspect van de *Go Pass Gate* betreft. In het kader van het beheerscontract kan ik van de NMBS echter niets eisen omdat zij autonoom is wat de prijzen en de dienstregeling betreft.

Ik zal tijdens de onderhandelingen over het volgende beheerscontract echter trachten degelijke oplossingen voor alle uithoeken van ons land en inzonderheid voor de jongeren uit die gebieden voor te stellen.

Ik heb tijdens de vergaderingen van de werkgroepen al op mogelijkheden terzake gewezen.

Ik verzeker u dat ik vastbesloten ben om daarvoor een - zij het gedeeltelijke - oplossing uit te werken.

04.03 Joseph Arens (cdH): Voor het eerst krijg ik over dit onderwerp een antwoord dat een straalje hoop geeft. Ik heb uw voorganger, minister Daerden, herhaaldelijk geïnterpelleerd over deze

faudra à tout prix éviter que les ouvriers portuaires mènent des actions pendant la concertation au niveau européen. Le gouvernement devrait faire une communication sans équivoque pour apaiser les dockers.

L'incident est clos.

04 Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les heures d'utilisation des Pass" (n° 7636)

04.01 Joseph Arens (cdH): La nouvelle formule *Go Pass Gate* est très intéressante pour les jeunes qui ont la possibilité de l'utiliser aux heures définies par la SNCB, c'est-à-dire à partir de 9 heures du matin.

Cette formule, comme celles qui existent pour les aînés, lèse les personnes habitant dans les régions les plus éloignées, comme la province de Luxembourg.

Pour résoudre ce problème, il suffirait d'instituer la notion d'horaire différencié en fonction de la gare de départ.

Comptez-vous exiger de la SNCB l'amélioration de l'utilisation de ces formules, en lui demandant d'y inclure cette notion?

04.02 Isabelle Durant, ministre (*en français*) : Je suis tout à fait d'accord avec vous en ce qui concerne l'aspect discriminatoire du *Go Pass Gate*. Mais, dans le cadre du contrat de gestion, je ne peux rien exiger de la SNCB, qui est autonome en matière de prix et d'horaires.

Lors des négociations du prochain contrat de gestion, je ne manquerai toutefois pas d'essayer de proposer des solutions valables pour toutes les régions périphériques du pays, en particulier pour leur population jeune.

Lors des groupes de travail, j'ai déjà mis en évidence des possibilités en ce sens.

Croyez que je suis bien déterminée à rechercher une solution, fût-elle partielle.

04.03 Joseph Arens (cdH): C'est la première fois que, sur ce thème, je reçois une réponse qui laisse un peu d'espoir. J'avais interpellé votre prédécesseur M. Daerden à plusieurs reprises à ce

aangelegenheid, maar hij antwoordde steevast naast de kwestie.

Ik dring er niettemin op aan dat de uiteindelijke oplossing niet alleen de jongeren, maar ook de ouderen tot voordeel zal strekken. Ik hoop dat het dossier de komende maanden geregeld zal worden.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bijkomende rijopleiding" (nr. 7641)

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ondersteuning van jonge en nieuwe bestuurders" (nr. 7654)

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Onlangs werd er in de pers gewag gemaakt van een mogelijke bijkomende rijopleiding voor jongeren. Die opleiding, die na de praktijkproef zou worden gevolgd, zou meer bepaald toegespitst zijn op het rijgedrag. Wie zal die opleiding geven?

Het lesgeld zou volgens de pers € 200 per persoon bedragen. Dat is veel geld, en men kan zich dan ook afvragen wie dergelijke opleidingen kan betalen.

Wat verwacht men van die maatregel? Zal een en ander worden geëvalueerd? Zullen er pilotprojecten worden opgestart om het verwachte succes van dat nieuwe instrument te toetsen?

De **voorzitter**: Mag ik tussendoor een voorstel doen? Meteen begint de Conferentie van voorzitters, waarop ikzelf aanwezig moet zijn, maar ook mevrouw Brepoels en de heer Leterme. Ik stel dus voor om de samengevoegde vragen over de gedelegeerd bestuurder van de NMBS pas na de Conferentie te behandelen, met die afspraak dat ze in elk geval vanochtend nog aan bod komen. (*Instemming*)

Voorzitter: Jean Depreter.

05.02 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Er zijn veel te veel ongevallen met jonge bestuurders. Elk initiatief dat bedoeld is om jongeren tot veiliger rijgedrag aan te zetten en zo ongevallen te

subject, mais il me répondait toujours à «côté de la plaque».

J'insiste néanmoins pour que la solution recherchée serve non seulement aux jeunes, mais aussi aux aînés. J'espère que le dossier pourra trouver une conclusion dans les prochains mois.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la formation complémentaire à la conduite automobile" (n° 7641)

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures de soutien en faveur des jeunes conducteurs et des nouveaux conducteurs" (n° 7654)

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Récemment, la presse a évoqué la possibilité d'une formation complémentaire à la conduite automobile pour les jeunes. Cette formation, qui interviendrait après l'épreuve pratique, porterait sur le comportement au volant. Qui sera chargé de cette formation?

La presse a fait allusion à des frais de participation de 200 € par personne. C'est un montant élevé, qui pose la question de l'accessibilité à ces formations.

Quelle est l'efficacité attendue de cette mesure? Des évaluations sont-elles prévues? Des projets pilotes seront-ils mis en œuvre pour tester la réussite escomptée de ce nouvel outil?

Le **président**: Puis-je, dans l'intervalle, me permettre une suggestion? La Conférence des Présidents, à laquelle je dois me rendre, ainsi que Mme Brepoels et M. Leterme, commence à l'instant. Je propose donc d'attendre la fin de la Conférence avant de passer aux questions jointes relatives à l'administrateur délégué de la SNCB, en convenant que, dans tous les cas de figure, ces questions seront traitées ce matin encore. (*Assentiment*)

Président: Jean Depreter.

05.02 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): De trop nombreux accidents impliquent des jeunes conducteurs. Nous nous réjouissons dès lors de toute initiative incitant les jeunes à adopter un

voorkomen, juichen we dus toe. Maar we vinden het vreemd dat de verzekeringsmaatschappijen dat willen bereiken door de premies voor jonge chauffeurs, die zij als een risicogroep bestempelen, drastisch te verhogen. Zo stigmatiseer je een hele categorie en straf je de chauffeurs die wél verantwoord rijden.

Een echte preventieve maatregel om jongeren tot behoedzaam rijden aan te zetten is de slimme snelheidsbegrenzer. Is een combinatie van beide maatregelen geen goed idee? Chauffeurs die vrijwillig zo'n begrenzer installeren, beloon je dus met een lagere verzekeringspremie.

Wat vindt de minister van dat idee? Wanneer zou een en ander kunnen worden doorgevoerd en binnen welk budget? Heeft ze nog andere maatregelen in petto?

05.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Het wetsontwerp dat deze week zal worden ingediend, bevat een bepaling waarbij jonge chauffeurs een bijscholing kunnen volgen. Over de concrete doelstellingen en de duur van de opleiding, en over de bij koninklijk besluit vastgestelde criteria voor de erkenning van de centra werd nog geen overleg gepleegd. Ik stel voor dat erkende centra gedurende een proefperiode een opleiding geven.

Het is nog te vroeg om iets te kunnen zeggen over de geschatte prijs van de opleiding, maar op 26 oktober 2001 werden alvast stappen gedaan bij de Europese Commissie om het BTW-tarief te verlagen tot 6%. Er worden experimenten op touw gezet om de kenmerken van verantwoord rijgedrag te evalueren.

(*Nederlands*) Autorijden is voor jongeren een dure zaak. België stelt bij monde van minister Picqué daarom aan Europa de vraag om het BTW-tarief op verzekeringspremies te verlagen van 21 tot 6 percent.

Omgaan met snelheid is zowat het belangrijkste wat je aan een beginnend chauffeur moet leren. Daarom zijn er de rijopleidingen die daar bijzonder op hameren. De verzekeringssector redeneert dat veilig rijgedrag automatisch tot lagere premies leidt en dat er dus een beloning in het systeem ingebouwd zit. Een koppeling van de premie aan investeringen in veiligheidsapparatuur, zoals de snelheidsbegrenzer, ziet de sector niet meteen zitten.

comportement plus sûr au volant et permettant ainsi d'éviter des accidents. Néanmoins, nous trouvons curieux que les compagnies d'assurances entendent réaliser cet objectif en accroissant de façon drastique les primes des jeunes conducteurs, lesquels constituent, selon elles, un groupe à risques. Une telle attitude stigmatise une catégorie entière et sanctionne les conducteurs qui, eux, roulent prudemment.

Une mesure réellement préventive qui inciterait les jeunes à conduire avec discernement est celle des limiteurs intelligents de vitesse. La combinaison des deux mesures vous semble-t-elle une idée intéressante? Les conducteurs qui installeraient spontanément cet appareil seraient récompensés par une réduction de la prime d'assurance.

Que pense la ministre de cette idée? Quand ces deux mesures pourraient-elles être instaurées et quel serait le budget nécessaire? La ministre prépare-t-elle d'autres mesures?

05.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Le projet de loi qui sera déposé cette semaine comporte une disposition permettant d'ouvrir une formation de perfectionnement aux jeunes conducteurs. Les objectifs et la durée de la formation ainsi que les critères d'agrément des centres, fixés par arrêté royal, n'ont pas encore fait l'objet d'une concertation. Je propose une formation dispensée par des centres agréés pendant une période probatoire.

Il est prématuré d'avancer une estimation quant au prix mais, le 26 octobre 2001, des démarches ont été faites auprès de la Commission européenne afin de réduire le taux de TVA à 6 %. Des expériences existent sur le terrain pour évaluer ce qui spécifie une conduite responsable.

(*En néerlandais*) : Pour les jeunes, conduire une voiture coûte cher. C'est pourquoi la Belgique demande à l'Europe, par l'entremise du ministre Picqué, de réduire de 21 à 6 pour cent le taux de TVA sur les primes d'assurance.

La vitesse est pour ainsi dire l'élément le plus important que les jeunes chauffeurs aient à gérer. Les cours de conduite insistent dès lors particulièrement sur ce point. Le secteur des assurances argue qu'une conduite prudente s'accompagne automatiquement d'une diminution des primes et que le système prévoit donc une forme de récompense. Le secteur n'envisage pas dans l'immédiat la liaison de la prime d'assurance à des investissements dans un dispositif de sécurité, comme le limiteur de vitesse.

Een slimme snelheidsbegrenzer kan nochtans een nuttig instrument zijn, maar is voor jongeren zo goed als onbetaalbaar. Als basisoptie staat hij alleen op dure modellen van wagens. En reken voor een installatie achteraf maar op 5000 euro. Ik wijs er ook op dat het systeem van cruise control dikwijls een 'dom' systeem is en meer dan eens tot ongevallen leidt. Ik ijver ervoor dat op Europees vlak vrijwillige akkoorden met de autoconstructeurs tot stand zouden komen betreffende auto's met snelheidsbeperking.

05.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De motorrijders hebben het probleem van de BTW-tarieven voor kleding al aangekaart.

Europa heeft echter voor andere sectoren dan voor die van de verkeersveiligheid gekozen.

Wij moeten opnieuw de vandaag en eerder vermelde denksporen volgen aangezien met een BTW-verlaging blijk wordt gegeven van het belang dat aan de verkeersveiligheid en aan de rijopleiding wordt gehecht. Het is tevens een blijk van belangstelling van de regering voor die sector.

05.05 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): We willen een echt engagement van de minister inzake een initiatief op Europees niveau. De minister moet een offensieve en geen afwachtende houding aannemen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de weekendregeling op lijn 52" (nr. 7661)

06.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Een groter aanbod van treinen en een verbeterde kwaliteit van de treindienst blijven onze bezorgdheid. We hebben in het verleden daarvoor diverse voorstellen gelanceerd, die echter op technische en praktische bezwaren stootten. Zo heb ik onder meer gepleit voor een voorstadslijn. Ik blijf erbij dat de combinatie van de lijn Antwerpen-Boom-Puurs en de lijn Sint-Niklaas-Antwerpen voor de weekendregeling mogelijk is. Het personeel en het materieel zijn ter beschikking en door een derde treinstel in te leggen kan er elk uur een trein zijn in plaats van om de twee uur. Als de kostprijs van zo'n maatregel te hoog is, kan een experiment op zaterdag worden overwogen.

Acht de minister een weekendregeling voor lijn 52

Un limiteur de vitesse intelligent pourrait toutefois s'avérer très utile mais est hors de prix pour les jeunes. Seules les grosses voitures sont équipées de ce système parmi les options de base. Pour installer ce système par la suite, il faut compter 5000 euros. Je souligne que le système de contrôle de la vitesse de croisière est bien souvent "obtus" et a déjà provoqué plus d'une fois des accidents. Je préconise la conclusion, à l'échelle européenne, d'accords volontaires avec les constructeurs automobiles concernant les voitures équipées d'un limiteur de vitesse.

05.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): En ce qui concerne les taux de TVA, le problème a déjà été posé par les motards à propos des équipements vestimentaires. Cependant, l'Europe a choisi d'autres secteurs que celui de la sécurité routière.

Les pistes évoquées, tant aujourd'hui que précédemment, doivent être remises en chantier, une diminution de la TVA constituant la marque de l'intérêt qu'il faut porter à la sécurité routière et à la formation à la conduite ainsi que de celui du gouvernement à l'égard de ce secteur.

05.05 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Nous souhaitons un engagement véritable de la ministre concernant une initiative à l'échelle européenne. La ministre doit adopter une attitude offensive et non attentiste.

L'incident est clos.

06 Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les horaires de week-end de la ligne 52" (n° 7661)

Une offre plus étendue et une meilleure qualité des services ferroviaires restent notre souci majeur. Par le passé, nous avons formulé à cet effet des propositions qui se sont toutefois heurtées à des obstacles d'ordre technique et pratique. J'ai notamment préconisé la création d'une ligne de banlieue. Je reste persuadé que la combinaison des lignes Anvers-Boom-Puurs et Sint-Niklaas-Anvers pour les horaires de week-end est possible. Le personnel et le matériel sont disponibles et, en organisant un troisième convoi, on pourrait faire passer un train toutes les heures et non plus toutes les deux heures comme c'est le cas actuellement. Si le coût d'une telle mesure est trop élevé, une expérience peut être envisagée le samedi.

La ministre juge-t-elle envisageable un horaire de

met één trein per uur mogelijk in combinatie met de lijn Sint-Niklaas-Antwerpen? Welke voorwaarden zijn er? Is dit op organisatorisch en financieel vlak haalbaar voor december 2002? Wat staat er voor de optimalisatie van lijn 52 nog op stapel?

06.01 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Uw voorstel is vrij realistisch. Het houdt slechts een beperkte meeruitgave qua personeel in. Het is echter twijfelachtig of het nog in 2002 realiseerbaar is. De werkgroep Vervoerplan maakt een globale studie van een eventueel meeraanbod op bepaalde lijnen.

Het plaatsen van roltrappen in Antwerpen-Zuid ligt nog ter studie. Lijn 52 komt voor de renovatie van de fietsenstallingen zeker aan bod.

06.02 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): De realisatie voor 2002 is dus twijfelachtig. Ik zal daar blijven voor ijveren, al kan het misschien pas volgend jaar worden doorgedrukt. Wanneer zal de werkgroep samenkomen?

06.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): We zitten niet alleen voor lijn 52 op dezelfde lijn. De werkgroep vergadert regelmatig. Lijn 52 zit in de pijplijn, maar ik kan geen exacte datum vooropstellen.

Als alles technisch en financieel in orde is, kunnen we snel een beslissing nemen.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de rechtstreekse spoorverbinding Dinant-Brussel" (nr. 7632)**

07.01 **Richard Fournaux** (cdH): Wegens de werken in het station van Namen moeten de pendelaars op de rechtstreekse lijn Dinant-Brussel ofwel overstappen in Namen ofwel via Charleroi reizen om tot in Brussel te geraken, wat voor aanzienlijke vertragingen zorgt.

Het rollend materieel zou van de jaren vijftig dateren, wat tevens een negatieve weerslag op het

week-end avec un train toutes les heures sur la ligne 52, en combinaison avec la ligne Saint-Nicolas-Anvers? A quelles conditions cela pourrait-il se faire? Cet objectif est-il réalisable sur le plan organisationnel et financier pour décembre 2002? Quelles mesures sont-elles encore à l'étude en vue d'optimiser la ligne 52?

06.01 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Votre proposition me semble assez réaliste. Elle n'implique qu'une dépense supplémentaire limitée en termes de personnel. Je doute toutefois qu'elle puisse encore être mise en œuvre en 2002. Le groupe de travail Plan de transport procède actuellement à une étude globale en vue d'une offre supplémentaire éventuelle sur certaines lignes.

L'installation d'escaliers roulants à Anvers-Sud est encore à l'étude. La ligne 52 entrera certainement en ligne de compte pour la rénovation des garages à vélos.

06.02 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Le projet ne pourra donc sans doute pas être mis en œuvre en 2002. Je continuerai à y oeuvrer, même si cette proposition ne peut être acceptée que l'an prochain. Quand le groupe de travail doit-il se réunir?

06.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Nous partageons le même point de vue à propos de la ligne 52 mais encore d'autres points. Le groupe de travail se réunit régulièrement. Nous nous occupons de la ligne 52, mais je ne peux pas encore vous fournir de date précise.

Si tout est réglé sur les plans technique et financier, une décision pourra intervenir rapidement.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne directe de chemin de fer Dinant-Bruxelles" (n° 7632)**

07.01 **Richard Fournaux** (cdH): En raison des travaux en gare de Namur, les navetteurs empruntant la ligne directe Dinant-Bruxelles doivent soit changer de train à Namur soit passer par Charleroi pour rejoindre Bruxelles, ce qui entraîne des retards importants.

Le matériel roulant daterait des années cinquante, ce qui a aussi un impact négatif sur le tourisme

toerisme in de streek heeft.

Het ware eveneens nuttig de gemeenten beter in te lichten, zodat zij op hun beurt de burgers beter zouden kunnen informeren.

07.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De rechtstreekse IC-verbinding Brussel-Namen-Luik-Dinant, die inderdaad om technische redenen niet langer gesplitst wordt in Namen, zal worden hersteld na afloop van de aan gang zijnde werken, dat wil zeggen eind december.

Dankzij wijzigingen aan de dienstregeling beschikken de reizigers nu in Namen over 8 minuten om over te stappen.

In alle stations die te maken hadden met de uurwijzigingen werden deze bekend gemaakt via specifieke affiches, in het station van Namen werden berichten omgeroepen, het spoorboekje vermeldt de wijzigingen, weliswaar slechts op bladzijde 23, en er waren ook aankondigingen in de media. Of dat voldoende is?

Ik sta open voor alle vormen van samenwerking met de gemeenten met het oog op een betere informatie. Ook het volgende beheerscontract van de NMBS zal nieuwe verplichtingen op het vlak van informatie inhouden, die desgevallend in een overeenkomst kunnen worden vastgesteld.

07.03 **Richard Fournaux** (cdH): Ik vestig niettemin de aandacht van de minister op het verouderd materieel dat wordt ingezet en op het feit dat een aansluiting op hetzelfde perron de zaken zou vergemakkelijken.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Robert Hondermarcq aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de overwegen" (nr. 7659)**

08.01 **Robert Hondermarcq** (MR): Ingevolge het KB van 1985 konden de overwegen nrs. 32 en 33 te Bergen worden afgeschaft. Volgens de NMBS is het plan rond de bouw van een overbrugging, de aanleg van een onderdoorgang en van een zijstraat, die noodzakelijk waren ingevolge het verdwijnen van die overwegen, niet langer actueel, bij gebrek aan financiële middelen, en zouden de werken niet voor 2005 worden hervat.

Wat is de verwachte datum voor de uitvoering van die werken?

régional.

Il serait également utile que les communes soient davantage informées, de manière à pouvoir à leur tour mieux informer les citoyens.

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: (*en français*) La relation directe IC Bruxelles-Namur-Liège-Dinant, qui n'est en effet plus scindée à Namur pour des raisons techniques, sera rétablie à la fin du chantier en cours, soit à la fin décembre.

Des adaptations d'horaires ont permis d'obtenir une correspondance à Namur en huit minutes.

Une information relative aux modifications d'horaires a été réalisée au moyen d'un affichage spécifique dans chaque station concernée, d'annonces orales en gare de Namur, d'une mention - en page 23, il est vrai - dans l'indicateur, ainsi que d'annonces dans les médias. Est-ce suffisant?

Je suis ouverte à toute proposition visant à collaborer avec les communes pour une meilleure information. De nouvelles obligations, le cas échéant contractuelles, en matière d'information figureront au prochain contrat de gestion de la SNCB.

07.03 **Richard Fournaux** (cdH): J'attire néanmoins l'attention de la ministre sur la vétusté du matériel en usage et sur le fait qu'une correspondance sur le même quai faciliterait les choses.

L'incident est clos.

08 **Question de M. Robert Hondermarcq à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages à niveau" (n° 7659)**

08.01 **Robert Hondermarcq** (MR): Selon la SNCB, le projet de construction d'un passage supérieur, d'un passage sous voie et d'une voirie latérale rendue nécessaire par la suppression, autorisée par un arrêté royal de 1985, des passages à niveau 32 et 33 à Mons, n'est plus, par manque de moyens budgétaires, d'actualité et ne pourrait être repris avant 2005.

Quelle est la date prévisible de la réalisation de ces travaux?

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De strategie die de NMBS in 1999 in dat verband uitwerkte berust op een rangschikking op basis van veiligheidsoverwegingen. De strategie voorziet in de afschaffing van de overwegen van categorie 3 en van de risico-overwegen.

De overwegen nrs 32 en 33 zijn opgenomen in categorie 2 en komen niet voor op de lijst van de lijst risico-overwegen die in 2002 worden aangepast.

De budgettaire keuzes van de NMBS inzake de overwegen hangen samen met die strategie.

08.03 **Robert Hondermarcq** (MR): Hoewel ik alle begrip heb voor de prioriteiten van de minister, wil ik toch de aandacht vestigen op de bezorgdheid van de omwonenden die al sinds 1985 wachten.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reorganisatie van ABX" (nr. 7663)**

09.01 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): Hoewel de omvorming van de statuten en de installatie van de raad van bestuur van ABX in de loop van de maand mei afgerond moesten zijn, heeft de regering de nieuwe leden pas op 25 juni aangesteld en werden de statuten nog niet gewijzigd.

Het getalm van de regering heeft ernstige gevolgen voor de waarde van de aandelen en hypothekeert de slaagkansen voor de reorganisatie van ABX.

Wat voor criteria hanteerde de regering bij de selectie van de bestuurders? Kreeg iedereen de kans om zich kandidaat te stellen?

Wat is de oorzaak van de achterstand? Zijn er al statuten in wording? Of denkt de minister van start te kunnen gaan door enkel bestuurders aan te stellen?

Is er binnen de regering eensgezindheid over de te volgen strategie van ABX, in het belang van de aandeelhouderswaarde en de tewerkstelling?

Waakt de minister erover dat ABX voldoende bedrijfskapitaal meekrijgt om als een zelfstandige entiteit te functioneren en toekomstige aandeelhouderswaarde te creëren, ook met het oog op eventuele allianties?

09.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*):

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: (*en français*) La hiérarchisation basée sur la sécurité fondant la stratégie élaborée en 1999 par la SNCB en la matière prévoit la suppression des passages à niveau dits de 3^e catégorie et des passages à niveau dits à risque.

Les passages à niveau 32 et 33 sont repris dans la 2^e catégorie et ne figurent pas dans la mise à jour opérée en 2002 de la liste des passages à risque.

Les choix budgétaires de la SNCB concernant ces passages à niveau procèdent de la stratégie précitée.

08.03 **Robert Hondermarcq** (MR): Tout en comprenant les priorités de la ministre, j'insiste sur l'inquiétude des riverains, qui attendent depuis 1985.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réorganisation d'ABX" (n° 7663)**

09.01 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): Alors que la modification des statuts et l'installation du conseil d'administration d'ABX devaient être clôturées dans le courant du mois de mai 2002, le gouvernement a seulement désigné les nouveaux membres le 25 juin et les statuts n'ont pas encore été modifiés.

L'hésitation du gouvernement a des conséquences graves sur la valeur des actions et hypothèque les chances de réussite de la réorganisation d'ABX.

Sur la base de quels critères le gouvernement a-t-il procédé à la sélection des administrateurs? Tout le monde avait-il la possibilité de poser sa candidature?

Quelle est l'origine du retard? Des statuts sont-ils déjà en phase d'élaboration? Ou la ministre pense-t-elle pouvoir débiter uniquement en désignant des administrateurs?

L'unanimité règne-t-elle au sein du gouvernement sur la stratégie à suivre pour ABX, dans l'intérêt de la valeur des actions et de l'emploi?

La ministre veillera-t-elle à ce qu'ABX reçoive un capital d'entreprise suffisant pour être en mesure de fonctionner comme une entité autonome, et ce, dans la perspective de garantir la valeur des actions et de conclure des alliances éventuelles?

09.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*):

ABX is een NV. De aandeelhouder heeft het recht bestuurders te kiezen op basis van zijn eigen criteria. Gezien de banden tussen ABX en de NMBS wilde de aandeelhouder garanties dat het bestuur de belangen van beide bedrijven zal behartigen.

De reorganisatie van ABX heeft geen vertraging opgelopen. Op de eerste wettelijke vergadering zal de benoeming van het bestuur plaatsvinden, dat vervolgens de statuten zal bepalen. Dat laatste zal gebeuren in de eerste helft van juli.

De regering heeft het algemeen beleid van ABX vastgelegd. De nieuwe raad van bestuur van de NMBS moet nu nagaan wat ABX en de NMBS de beste toekomstperspectieven biedt.

09.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Als ik het goed begrijp moet de raad van bestuur van ABX de statuten op punt stellen. Als dat in de eerste helft van juli gebeurt, betekent dat toch een belangrijke vertraging tegenover de oorspronkelijke deadline. Die was namelijk mei 2002.

Had de NMBS-top een beslissende stem in de samenstelling van de raad van bestuur van ABX?

09.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Inderdaad. De NMBS is immers buitengewoon goed vertrouwd met het dossier-ABX. De regering benoemde kandidaten op voorstel van de NMBS.

09.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Het gaat dus veeleer om een aanduiding dan om een open aanwerving.

09.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het ging niet om een open vacature.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal knooppunt van Charleroi-Châtelet" (nr. 7676)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorweginvesteringen in de regio van Charleroi" (nr. 7677)

10.01 Olivier Chastel (MR): In het kader van het meerjarenplan voor de investeringen 2001-2012 zal

ABX est une SA. L'actionnaire a le droit de choisir des administrateurs en fonction de ses propres critères. Etant donné les liens qui existent entre ABX et la SNCB, l'actionnaire a souhaité avoir des garanties que la direction défendra les intérêts des deux sociétés.

La réorganisation d'ABX n'a pas subi de retard. La nomination de la direction interviendra lors de la première réunion légale. Celle-ci définira ultérieurement les statuts, au cours de la première moitié de juillet.

Le gouvernement a défini la politique générale d'ABX. Le nouveau conseil d'administration de la SNCB doit à présent examiner ce qui offre le plus de perspectives à ABX et à la SNCB.

09.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Si j'ai bien compris, il appartient au conseil d'administration d'ABX de mettre au point les statuts. Même si c'est chose faite dans la première quinzaine de juillet, le retard accumulé par rapport à la date butoir initiale - à savoir mai 2002 - sera tout de même considérable.

La direction de la SNCB a-t-elle eu une influence décisive sur la composition du conseil d'administration d'ABX ?

09.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Oui. La SNCB connaît en effet particulièrement bien le dossier ABX. Le gouvernement a nommé des candidats proposés par la SNCB.

09.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Il s'agit donc d'une désignation plutôt que d'un recrutement ouvert.

09.06 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Il n'y avait pas de vacance ouverte.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme multimodale de Charleroi-Châtelet" (n° 7676)
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements ferroviaires dans la région de Charleroi" (n° 7677)

10.01 Olivier Chastel (MR): Dans le cadre du plan pluriannuel d' investissements 2001-2012, une

tussen Namen en Charleroi-Gosselies een nieuwe lijn 130N worden aangelegd. De plaatselijke spoorweginfrastructuur moet nu worden verbeterd en de streek kan zich niet veroorloven te wachten tot het jarenlange studiewerk en de eigenlijke realisatie voltooid zijn. Welke investeringen zullen in afwachting van de aanleg van die nieuwe lijn worden gedaan? Zal de NMBS de kwaliteit van de huidige lijn Charleroi-Namen verbeteren en de luchthaven van Charleroi op de bestaande lijnen laten aansluiten om zo tot een verbinding met het centrum van Charleroi en met Brussel te komen?

Het multimodaal platform van Charleroi-Châtelet komt maar langzaam van de grond. Om de aanvankelijke plannen te realiseren is een bijkomende investering van 600.000 euro vereist. Zal de NMBS daar op korte termijn werk van maken?

Om het multimodaal karakter van de site te voltooien, zou het platform moeten aansluiten op de autonome haven van Charleroi. Daartoe werd een aanvang gemaakt met de aanleg van een spoorverbinding, maar die blijft onafgewerkt. Bestaan er studies over die verbinding?

10.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Het investeringsplan voorziet in een volledige herinrichting van het station van Charleroi-Zuid.

Dankzij het nieuwe tracé zullen de treinen het station sneller kunnen binnenrijden aan de kant richting Namen. Voorts worden de perrons verlengd, worden de sporen langs perrons vervangen en wordt de seininrichting gemoderniseerd.

Op de lijn 130 Namen-Charleroi zal sneller gereden kunnen worden doordat er met performantere rollend materieel zal worden gewerkt, doordat het tijdverlies bij spoorveranderingen beperkt wordt en doordat het hoofdspoor snel wordt vrijgemaakt. Daardoor zouden de treinen automatisch stipter moeten gaan rijden.

Ten slotte wordt er een nieuwe lijn 130N aangelegd, met een verbinding naar Charleroi-Zuid via lijn 140. Dat project is momenteel in studie in het kader van de aanvragen tot herziening van het gewestplan die eind dit jaar moeten worden ingediend.

Wat het multimodale platform betreft, werd er een bedrag van € 100.000 uitgetrokken voor apparatuur voor het bedienen van de wissels. De NMBS moet de toegankelijkheid van de openbare spoorweginfrastructuur garanderen tot aan de

nieuwe lijn 130 N verra le jour entre Namur et Charleroi (Gosselies). La région ne peut attendre de longues années d'étude et de réalisation sans amélioration de sa situation ferroviaire. Des investissements seront-ils réalisés en attendant ? La SNCB compte-t-elle notamment améliorer la ligne actuelle Charleroi-Namur et mettre en liaison l'aéroport de Charleroi et les lignes existantes afin de le relier au centre de Charleroi et à Bruxelles?

La plate-forme multimodale de Charleroi-Châtelet se développe très lentement. L'accomplissement des plans originaux appelle encore un investissement de l'ordre de 600.000 euros. La SNCB compte-t-elle le réaliser prochainement?

Pour compléter la multimodalité du site, la plate-forme devrait être reliée au port autonome de Charleroi. La construction d'une voie a été entamée mais reste inachevée. Des études sur cette liaison existent-elles?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Le plan d'investissements prévoit le réaménagement complet de la gare de Charleroi-Sud.

Par ailleurs, le nouveau tracé des voies permettra l'augmentation de la vitesse d'entrée en gare côté Namur. Sont encore prévus l'augmentation de la longueur des quais, le renouvellement des voies à quais et la modernisation de la signalisation.

La vitesse sera augmentée sur la ligne 130 Namur-Charleroi, grâce notamment à l'amélioration des performances des trains, à la limitation des pertes de temps lors des changements de voie ainsi qu'à la libération rapide de la voie principale. Une amélioration de la régularité des trains devrait s'ensuivre automatiquement.

Enfin, une nouvelle ligne 130 N sera construite, avec raccordement vers Charleroi-Sud via la ligne 140. Le projet est actuellement à l'étude dans le cadre de demandes de révision du plan de secteur qui devraient être déposées fin de cette année.

En ce qui concerne la plate-forme multimodale, 100.000 euros ont été prévus pour les équipements de commande d'aiguillage. La SNCB a la responsabilité de garantir l'accès de l'infrastructure ferroviaire publique jusqu'au terminal mais non à l'intérieur du terminal lui-même, domaine privé. Il en

terminal, maar niet binnen de terminal. Dat is privé-terrein. Hetzelfde geldt voor de eventuele spoorverbinding tussen de terminal en de autonome haven.

10.03 Olivier Chastel (MR): Rekening houdend met het project om de luchthaven en het centrum van Charleroi via lijn 140 te verbinden, zou de verbinding met Brussel via dezelfde lijn goedkoper kunnen worden uitgevoerd. Hebt u hierover informatie?

10.04 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Een dergelijk project wordt niet onderzocht.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer **Peter Vanvelthoven** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 7710)
- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de timing over de IJzeren Rijn" (nr. 7732)

11.01 Peter Vanvelthoven (SP.A): Naar verluidt stelde de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat dat de Belgische en Nederlandse overheden ten laatste in juli een ambtelijke overeenkomst over de IJzeren Rijn moeten afsluiten, anders kan de oorspronkelijke planning niet worden gehandhaafd.

Krijgen de commissieleden inzage in deze brief? Hoe ver staan we met de onderhandelingen? Wat was de reden om deze brief te sturen? Is het realistisch te verwachten dat er voor eind juli een akkoord uit de bus komt? Hoe luidde het antwoord van de minister op deze brief?

11.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): De recente brief van minister Netelenbos is een antwoord op mijn brief van 7 mei. In die brief had ik een koppeling gemaakt tussen lijn 11 en de IJzeren Rijn. Wij zouden bereid zijn lijn 11 goed te keuren op voorwaarde dat de IJzeren Rijn zou worden geregeld door de Nederlanders. In haar brief beschrijft minister Netelenbos de procedure om de IJzeren Rijn tegen eind 2002 te regelen. Eerst moet het investeringsplan worden bekeken. Een financiële raming zou in juni of juli klaar kunnen zijn. Het overleg met de administratie kan klaar zijn in de zomer. De timing van minister Netelenbos lijkt me haalbaar. Zolang Nederland het licht niet op groen zet voor de IJzeren Rijn, komt er ook geen

va de même pour le lien ferroviaire éventuel entre le terminal et le port autonome.

10.03 Olivier Chastel (MR): Compte tenu du projet de liaison entre l'aéroport et le centre de Charleroi via la ligne 140, la relation avec Bruxelles par cette même ligne pourrait être réalisée à moindres frais. Disposez-vous d'informations à ce sujet?

10.04 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Un tel projet n'est pas à l'étude.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. **Peter Vanvelthoven** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 7710)
- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le calendrier concernant le Rhin de fer" (n° 7732)

11.01 Peter Vanvelthoven (SP.A): Il me revient que la ministre néerlandaise des Communications et du Waterstaat a déclaré que les autorités belges et néerlandaises devaient conclure un accord administratif à propos du Rhin de fer avant le 1^{er} août, sans quoi le calendrier initial ne pourrait être maintenu.

Les membres de la commission peuvent-ils avoir accès à cette correspondance? Quel est l'état d'avancement des négociations? Qu'est-ce qui justifiait l'envoi de ce courrier? Est-il réaliste de s'attendre à un accord pour la fin du mois de juillet? Quelle a été la réponse de la ministre à cette lettre?

11.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): La récente lettre de la ministre Netelenbos est une réponse à mon courrier du 7 mai, dans lequel je liais la ligne 11 au Rhin de fer. Nous serions prêts à donner notre accord pour la ligne 11 à condition que les Néerlandais règlent la question du Rhin de fer. Dans sa lettre, la ministre Netelenbos décrit la procédure à suivre pour apporter une solution au Rhin de fer avant la fin de 2002. Il convient tout d'abord d'examiner le plan d'investissement. Une estimation financière pourrait être prête en juin ou en juillet. La concertation avec l'administration peut être bouclée cet été. Le calendrier de la ministre Netelenbos me paraît réalisable. Tant que les Pays-Bas ne donnent pas leur feu vert au Rhin de

positief signaal van ons over lijn 11.

11.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik heb nog een bijkomende vraag: worden er juridische stappen gezet in dit dossier? Het zou zinvol zijn om de juridische procedure al te starten terwijl de onderhandelingen nog lopen.

11.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): We hebben nog geen juridische stappen gezet. Momenteel voeren we onderhandelingen op ambtelijk niveau. Die onderhandelingen moeten alle kansen krijgen. Het heeft weinig zin om een bom te doen ontploffen en daarmee het onderhandelingsklimaat te verpesten. Voor de rest verwijs ik naar het antwoord dat ik op de vraag van de heer Vanvelthoven heb gegeven.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwending van consultants bij de zoektocht naar een gedelegeerd bestuurder" (nr. 7642)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de private consultantbureaus in zoektocht naar een gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 7653)
- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het over het hoofd zien van het probleem van de taalkaders bij de NMBS naar aanleiding van de aanstelling van een nieuw afgevaardigd bestuurder" (nr. 7672)
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de omzeiling van de wet van 22 maart 2002" (nr. 7686)
- Mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder" (nr. 7694)
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde (niet-aangekondigde?) maatregelen betreffende de treinpendelaars, de dubbeldektreinen en de overname van de NMBS-schulden" (nr. 7722)
- de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de oprichting van een werkgroep naar aanleiding van de door de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS vóór zijn benoeming

fer, ils ne recevront aucun signal positif à propos de la ligne 11.

11.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je souhaiterais poser une question supplémentaire: des démarches juridiques sont-elles envisagées dans ce dossier? Il serait opportun d'entamer la procédure juridique en cours de négociation.

11.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Il n'y a pas encore eu de démarches juridiques. Actuellement, la concertation est menée au niveau des administrations. Il faut laisser toutes leurs chances aux négociations. Il serait absurde de nuire au climat dans lequel se déroulent les négociations en mettant le feu aux poudres. Pour le surplus, je me réfère à la réponse que j'ai fournie à M. Vanvelthoven.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recours à des consultants dans le cadre de la sélection d'un administrateur délégué de la SNCB" (n° 7642)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les bureaux de de consultance privés chargés de trouver un administrateur délégué pour la SNCB" (n° 7653)
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des cadres linguistiques à la SNCB dans le cadre de la désignation d'un nouvel administrateur délégué" (n° 7672)
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contournement de la loi du 22 mars 2002" (n° 7686)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination de l'administrateur délégué" (n° 7694)
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures annoncées (ou non?) en ce qui concerne les navetteurs, les trains à double étage et la reprise de la dette de la SNCB" (n° 7722)
- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'institution d'un groupe de travail, suite aux conditions posées par le nouvel administrateur délégué de la SNCB, préalablement à sa

gestelde voorwaarden" (nr. 7727)

12.01 Yves Leterme (CD&V): Iedereen is het erover eens dat de regering in het algemeen en de minister in het bijzonder een knoeiboel hebben gemaakt van de aanduiding van de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Bij dit gestuntel heeft de regering een beroep gedaan op het advies van een aantal headhuntersbureaus, maar bepaald Korn-Ferry, Russel-Reynolds en De Witte & Morel. Klopt het dat de minister een beroep heeft gedaan op deze bureaus? Zijn er nog andere externe adviseurs geweest? Wie heeft de contracten gesloten met de bureaus? Op welk budgettair artikel zijn de kosten ingeschreven? Hoe zijn de bureaus geselecteerd? Welke vergoeding hebben de bureaus gekregen en zijn ze al betaald? Heeft de heer Coenen van het kabinet-Verhofstadt een vergoeding gekregen? Betwist de minister de facturen van de bureaus waarover ze niet tevreden is? Waren er kwaliteitsvereisten opgenomen in de overeenkomsten? Heeft de minister de bureaus al in gebreke gesteld? Wat zijn de precieze prestaties van De Witte & Morel? Welke garanties heeft de minister dat het werk van de derde consultant wel behoorlijk is?

Een volgend punt is de wet van 22 maart die een leeftijds- en bevoegdheidsbeperking voor de gedelegeerd bestuurder inhoudt. In het schriftelijk verslag van een vorige vergadering lees ik dat de minister verklaart dat er geen jota zal veranderen aan de wet van 22 maart 2002. Die wet had de expliciete bedoeling om de macht van de gedelegeerd bestuurder te beperken. Blijft de minister bij haar stelling dat er geen sprake kan zijn van een wetswijziging, ook al staat de wet het behoorlijk bestuur van de NMBS in de weg? Zo ja, zal de minister er dan over waken dat de wet ook wordt toegepast? Klopt het dat de minister binnen de regering aan het onderhandelen is over de wijze waarop de wet zo kan worden uitgehold dat er toch een sterke gedelegeerd bestuurder kan worden aangesteld? Vindt de minister het niet normaal dat de gedelegeerd bestuurder van de NMBS controle wil hebben over het communicatiebeleid? Kan hij dat volgens de wet krijgen?

Daan Schalck verklaarde vorige vrijdag in een persmededeling dat de Ministerraad had beslist om een deel van de schuldenberg over te nemen en om extra dubbeldektreinen te laten bestellen door de NMBS. In de persberichten over de Ministerraad is daar echter niets van terug te vinden.

nomination" (n° 7727)

12.01 Yves Leterme (CD&V): Chacun s'accorde pour dire que le gouvernement dans son ensemble et la ministre en particulier ont fait du dossier de la désignation du nouvel administrateur délégué de la SNCB un énorme gâchis. Le gouvernement a requis l'avis de plusieurs bureaux de chasseurs de tête, plus précisément les bureaux Korn-Ferry, Russel-Reynolds et De Witte & Morel. Est-il exact que la ministre a fait appel à ces bureaux ? D'autres conseillers extérieurs sont-ils intervenus ? Qui a conclu les contrats avec ces bureaux ? A quel article budgétaire les frais de cette procédure sont-ils imputés ? Comment a-t-on sélectionné les bureaux ? A combien s'élève le montant des rémunérations versées aux bureaux et ces derniers ont-ils déjà été payés ? M. Coenen, du cabinet du premier ministre, a-t-il reçu une indemnité ? La ministre conteste-t-elle les factures des bureaux dont elle est mécontente ? Les contrats prévoyaient-ils des critères de qualité ? La ministre a-t-elle déjà mis ces bureaux en demeure ? Quelles ont été les prestations exactes de De Witte & Morrel ? De quelles garanties la ministre dispose-t-elle que le travail du troisième bureau de consultants donnera satisfaction ?

Le point suivant concerne la loi du 22 mars, qui prévoit une limite d'âge et de compétence pour l'administrateur délégué. Dans le compte-rendu écrit d'une réunion précédente, j'ai lu que la ministre avait déclaré que la loi du 22 mars 2002 ne changerait pas d'un iota. Cette loi visait explicitement à limiter les pouvoirs de l'administrateur délégué. La ministre soutient-elle toujours qu'il n'est pas question de modifier la loi, même si cette loi contrarie la bonne gestion de la SNCB ? Dans l'affirmative, la ministre veillera-t-elle à faire appliquer correctement la loi ? Est-il exact que la ministre mène actuellement des négociations au sein du gouvernement sur la manière de vider la loi de sa substance en vue de la désignation d'un administrateur délégué plus puissant ? La ministre ne trouve-t-elle pas normal que l'administrateur délégué de la SNCB souhaite contrôler la politique de communication ? La loi permet-elle à l'administrateur délégué d'exercer ce contrôle ?

Vendredi dernier, Daan Schalck a déclaré dans un communiqué de presse que le Conseil des ministres avait décidé de reprendre une partie de la dette et de faire commander par la SNCB des trains à double étage supplémentaires. Aucune de ces décisions n'apparaît toutefois dans les articles de presse relatifs au Conseil des ministres.

Wat is er nu exact beslist op de Ministerraad in verband met de schuldovername, de dubbeldektreinen en de tariefmaatregelen ten gunste van de pendelaars? Hoe schat de minister de effecten inzake het aantal reizigers en de reizigerskilometers in van een tariefmaatregel waarbij het aandeel van de pendelaars in het woon-werkverkeer gehalveerd zou worden? Drijven de nieuwe dubbeldektreinen, waartoe in de vorige regeerperiode werd beslist, de capaciteit daadwerkelijk met 13 procent op? Zal dit volstaan om de effecten van eventuele tariefmaatregelen op te vangen? Wanneer zullen de honderd nieuwe rijkstuggen worden geleverd, indien daartoe effectief werd beslist?

De minister zou aan de NMBS gevraagd hebben wat de financiële repercussies zijn van de maatregelen voorgesteld door minister Vande Lanotte. Zijn berekeningen zouden niet kloppen. Hoe zit dat? Welke mechanisme zal in het leven worden geroepen om ervoor te zorgen dat de NMBS-schulden niet opnieuw de pan uit rijzen ten gevolge van de financiële inspanningen waartoe de maatschappij verplicht wordt door het investeringsprogramma?

12.02 Frieda Brepoels (VU&ID): In de zoektocht naar een gedelegeerd bestuurder voor de NMBS zouden minstens drie bureaus betrokken zijn: Korn&Ferry, Russel-Reynolds en De Witte&Morel. Kan de minister de aanstelling van deze drie bureaus bevestigen of werden nog andere bureaus gecontacteerd? Zo ja, welke en volgens welke procedures werden ze aangetrokken? Welke opdracht kregen ze respectievelijk toegewezen? Wat is de kostprijs uitgesplitst voor de verschillende bureaus? Welk bedrag werd ondertussen al uitbetaald? Werden er bij de contractbepalingen sancties ingebouwd indien een bureau uiteindelijk niet of in mindere mate voldeed aan de opdracht? Ik denk aan het geklungel van Korn&Ferry bij de voordracht van Heinzmann of aan de voordracht van een niet-kandidaat door Russel-Reynolds, waardoor de kandidaten geen gelijke behandeling kregen. Welke gevolgen zullen deze kantoren op het vlak van vergoeding ondergaan ten gevolge van hun slechte keuze?

Karel Vinck werd uiteindelijk aangesteld als nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Deze aanstelling gebeurde onder een aantal voorwaarden en toezeggingen. Welke toezeggingen waarvoor een wetswijziging nodig is, werden er aan de heer Vinck gedaan? Welke andere toezeggingen waren er? Wanneer zullen ze worden ingevuld? Welke andere functies of

Qu'a décidé exactement le Conseil des ministres à propos de la reprise de la dette, des trains à double étage et des mesures tarifaires en faveur des navetteurs? Comment la ministre évalue-t-elle l'incidence, en termes de nombre de voyageurs et de kilomètres-voyageur, d'une mesure tarifaire qui réduirait de moitié la part des navetteurs dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail? Les nouveaux trains à double étage, prévus au cours de la législation précédente, augmentent-ils réellement la capacité de 13 pour cent? Ce pourcentage sera-t-il suffisant pour compenser l'incidence de nouvelles mesures tarifaires éventuelles? Quand les cent nouvelles voitures seront-elles livrées, si cette décision a jamais été prise?

La ministre aurait demandé à la SNCB quelles seraient les répercussions financières des mesures proposées par le ministre Vande Lanotte. Ses calculs ne seraient pas exacts. Qu'en est-il? Quel mécanisme sera-t-il instauré pour éviter un nouveau dérapage de la dette à la suite des efforts financiers que le programme d'investissements impose à la société?

12.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Au moins trois bureaux auraient été impliqués dans la recherche d'un administrateur délégué pour la SNCB, à savoir Korn&Ferry, Russel-Reynolds et De Witte&Morel. La ministre confirme-t-elle le recours à ces trois bureaux ou d'autres bureaux ont-ils été contactés? Dans l'affirmative, de quels bureaux s'agit-il et selon quelles procédures a-t-il été fait appel à leurs services? Quelles missions leur ont été respectivement confiées? Quel est le coût par bureau? Quelles sommes ont déjà été versées? Les conditions contractuelles prévoient-elles des sanctions pour le cas où un bureau ne répond pas, ou insuffisamment, à la demande? Je songe aux maladroites de Korn&Ferry lors de la présentation de M. Heinzmann et à la présentation d'une personne qui n'était pas candidate par Russel-Reynolds, de sorte que les candidats n'avaient pas été traités sur le même pied. Quelles conséquences les mauvais choix opérés par ces bureaux auront-ils en matière de rémunération?

M. Karel Vinck aura finalement été désigné en tant que nouvel administrateur délégué de la SNCB. Cette désignation a été entourée de plusieurs conditions et engagements. Quels engagements nécessitant une modification de la loi M. Vinck a-t-il obtenus? Quelles autres promesses ont-elles été faites? Quand seront-elles concrétisées? Quels autres mandats ou fonctions dans le secteur privé

mandaten in de privé-sector blijft de heer Vinck vervullen? Welke afspraken werden daarover gemaakt en met welke motivatie? De heer Vinck zou na zijn termijn van drie jaar zelf zijn opvolger zoeken. Dit is niet conform de wettelijke bepalingen. Wat is daar van aan?

De SP.A heeft begeleidende maatregelen geëist. Wat is er nu juist beslist over de goedkopere abonnementen voor pendelaars en de dubbeldektreinen? Welke afspraken werden gemaakt over de schuldovername? Over welk bedrag gaat het, over welke termijn wordt die operatie gespreid?

M. Vinck conservera-t-il ? Qu'a-t-on convenu à ce sujet et avec quelle motivation ? A l'issue de son mandat de trois ans, M. Vinck se chercherait lui-même un successeur. Cette démarche est contraire aux dispositions légales. Qu'en est-il exactement ?

Le SP.A a réclamé des mesures d'accompagnement. Quelles décisions précises ont-elles été prises à propos des abonnements à moindre prix pour les navetteurs et des rames à double étage ? Qu'a-t-il été convenu en ce qui concerne la reprise de la dette ? De quel montant s'agit-il, et comment cette opération sera-t-elle échelonnée ?

12.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Via verschillende kranten vernam ik dat de minister meent geen jota aan de wet van maart 2002 te moeten veranderen. Artikel 162quinquies van de wet schrijft echter voor dat de gedelegeerd bestuurder enkel zijn vergoeding als gedelegeerd bestuurder mag ontvangen. Werden dan afspraken gemaakt over de bezoldigde nevenactiviteiten van de heer Vinck, of wordt zijn vergoeding als gedelegeerd bestuurder niet uitgekeerd?

Op 15 maart 1999 werd het laatste taalkader van de NMBS door de Raad van State getorpedeerd. Sindsdien is er geen taalkader meer. Volgens vaste rechtspraak van de Raad van State mag geen enkele benoeming gebeuren zolang geen taalkader is geïnstalleerd. De regering maakt zich daar blijkbaar niet druk om. Wanneer zal er een taalkader zijn? Welke knelpunten maken dat die kwestie al drie jaar aansleept?

12.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): J'apprends par la presse que la ministre estime ne pas devoir modifier la loi de mars 2002. L'article 162quinquies de la loi dispose toutefois que l'administrateur délégué ne peut toucher que sa seule rémunération d'administrateur délégué. Des accords ont-ils été conclus à propos des activités accessoires rémunérées de M. Vinck ou sa rémunération d'administrateur délégué ne lui sera-t-elle pas versée?

Le 15 mars 1999, le Conseil d'État avait sabordé le dernier cadre linguistique de la SNCB. Depuis, il n'existe plus de cadre linguistique. Selon la jurisprudence constante du Conseil d'État, aucune nomination ne peut se faire en dehors du cadre linguistique, ce dont le gouvernement ne se soucie guère. Quand y aura-t-il un cadre linguistique? Quelles sont les entraves à ce dossier qui est en souffrance depuis trois ans?

12.04 André Smets (cdH): De regering zou zijn ingegaan op de door de heer Vinck gestelde voorwaarden en zou hebben voorgesteld een werkgroep in te stellen die belast is met de evaluatie van de gegrondheid van de eisen van de heer Vinck met betrekking tot de wijziging van de wet van 22 maart jongstleden tot hervorming van de autonome overheidsbedrijven. Hoe zullen de personen worden gekozen die van die werkgroep deel zullen uitmaken? Welke opdrachten werden hen toevertrouwd? Op welke basis zullen zij te werk gaan? Hoe zal de objectiviteit van de evaluatie van die eisen worden gegarandeerd en gevrijwaard? Binnen welke termijn moeten de betrokkenen die taken verrichten? Hoeveel zal de instelling van die werkgroep de Staat kosten?

Bevat de wet van 22 maart jongstleden artikelen die de oprichting van een met een evaluatie belaste werkgroep reeds rechtvaardigde? Met andere woorden, was u niet volledig overtuigd van de gegrondheid van de bepalingen die u aan het

12.04 André Smets (cdH): Le gouvernement aurait répondu favorablement aux conditions posées par M. Vinck en proposant d'instituer un groupe de travail chargé d'évaluer le bien-fondé de ses revendications en matière de modifications législatives de la loi du 22 mars dernier portant réforme des entreprises publiques autonomes. Comment sera-t-il procédé au choix des personnes qui siégeront au sein de ce groupe ? Quelles missions leur ont été confiées ? Quelle sera leur base de travail ? Comment l'objectivité de l'évaluation des revendications sera-t-elle préservée et assurée ? Dans quels délais ces personnes doivent-elles exécuter ces missions ? Quel sera le coût pour l'Etat de l'institution de ce groupe de travail ?

La loi du 22 mars dernier présente-t-elle des articles au contenu justifiant déjà la création d'un groupe de travail procédant à une évaluation ? Autrement dit, n'étiez-vous pas entièrement convaincue du bien-fondé des dispositions que

Parlement heeft voorgelegd?

12.05 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) Drie consultingbureaus stonden de regering bij: Korn&Ferry, Russel-Reynolds en De Witte&Morel. Een ervan werd aangetrokken via een selectieprocedure, terwijl de andere twee rechtstreeks werden aangesteld door de NMBS.

De eerste twee bureaus voerden een algemene search and development-procedure uit, waarbij ze potentiële kandidaten moesten opzoeken en overtuigen. De Witte&Morel was veeleer betrokken bij de selectieprocedure *stricto sensu*, onderzocht en evalueerde de kandidaten, en stelde een longlist en een gemotiveerde shortlist op.

Bij gebreke aan bijzondere sanctiebepalingen in de overeenkomst wordt tegen de gebrekkige naleving ervan opgetreden volgens de gemeenrechtelijke regels.

Het finaal rapport van Russel-Reynolds wordt grondig geanalyseerd. Eventuele tekortkomingen zullen in voorkomend geval een invloed hebben op de vergoeding.

Het is belangrijk te horen welke argumenten de eventuele baas van de NMBS op tafel zou kunnen gooien. Het is noodzakelijk om in een werkgroep de haalbaarheid van de vragen en wensen van de heer Vinck te bekijken.

(*Frans*) Wij hebben besloten een werkgroep op te richten belast met het onderzoek van de eisen die de heer Vinck heeft gesteld. Deze groep bestaat uit zes personen, de heren Vinck en De Neef en vier anderen. Op basis van de ervaring van de heer De Neef bij de NMBS en de deskundigheid van de anderen moeten de eisen van de heer Vinck worden geïdentificeerd, moet worden vastgesteld waarop ze betrekking hebben, moeten de wetswijzigingen worden bepaald ...

Het lijkt mij een goede manier van werken om de eisen te objectiveren, eerder dan een wet te wijzigen.

Wij hebben ook beslissingen genomen over andere wijzigingen die de bevoegdheden van de gedelegeerd bestuurder nauwkeuriger beschrijven, het probleem van de dubbele handtekening, ... steeds volgens de geest en de letter van de wet en wij zullen tot eind 2002 hieraan werken.

De schuld zal gradueel worden overgenomen en aan het investeringsplan worden gekoppeld. We zullen erop toezien dat de vrijgemaakte bedragen

vous avez présentées au Parlement ?

12.05 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le gouvernement a fait appel à trois bureaux de consultants: Korn&Ferry, Russel-Reynolds et De Witte&Morrel. L'un d'entre eux a été retenu dans le cadre d'une procédure de sélection, tandis que les deux autres ont été contactés directement par la SNCB.

Les deux premiers bureaux ont appliqué une procédure globale de recherche et de développement dans le cadre de laquelle ils devaient rechercher et convaincre des candidats potentiels. Le bureau DeWitte&Morel a plutôt été impliqué dans la procédure au sens strict, a examiné les aptitudes des candidats et les a évalués, et a rédigé une liste longue ainsi qu'une liste succincte motivée.

Le contrat ne prévoyant pas de sanctions particulières, les règles de droit commun s'appliquent en cas de violation des dispositions contractuelles.

Le rapport final du bureau Russel-Reynolds fait l'objet d'une analyse minutieuse. La découverte d'éventuels manquements influera sur la rémunération versée à ce bureau.

Il est important de savoir quels arguments le nouveau patron de la SNCB pourrait invoquer. De même, un groupe de travail doit déterminer dans quelle mesure il peut être répondu aux demandes et souhaits de M. Vinck.

(*En français*) Nous avons décidé de mettre en place un groupe de travail chargé d'examiner les demandes de M. Vinck. Ce groupe est constitué de six personnes, MM. Vinck et De Neef et quatre autres personnes, qui, sur base de leur expérience au sein de la SNCB pour M. De Neef et de leur expertise pour les autres devront identifier les demandes de M. Vinck, à quoi celles-ci font référence, y compris des modifications législatives...

Cela me semble être une bonne manière de travailler pour objectiver des demandes plutôt que de changer une loi.

Nous avons aussi décidé d'autres modifications précisant les compétences de l'administrateur délégué, le problème de la double signature, ... tout cela dans le respect de l'esprit et de la lettre de la loi, en nous engageant à travailler d'ici à la fin de l'année 2002.

La reprise de la dette sera graduelle et liée au plan d'investissement. Il sera veillé à l'affectation correcte des montants libérés. Il ne sera pas

correct worden aangewend. We zullen daarbij steeds rekening houden met de financiële moeilijkheden van de maatschappij.

Ik zal mij er in het bijzonder voor inzetten dat er op het stuk van de tarieven maatregelen worden genomen om een nieuw cliënteel aan te trekken en te binden. We moeten er wel op letten dat deze maatregelen de NMBS niet voor onoverkomelijke capaciteitsproblemen zetten.

(Nederlands) De heer Vinck is bereid drie jaar in functie te blijven. De wet zal vanzelfsprekend worden aangepast, maar voorlopig is dat niet dringend. Naar mijn mening is de leeftijd van de heer Vinck een technisch detail. Er zal ruim op tijd worden gezocht naar een opvolger voor hem.

De vergoeding van de heer Vinck zal, zoals wettelijk bepaald, worden vastgesteld in samenspraak met het Comité voor Vergoedingen. De besprekingen zijn reeds begonnen.

12.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Dat strookt niet met wat zwart op wit in de wet staat. Als de heer Vinck door de NMBS wordt betaald, is zijn vergoeding geen punt waarover kan worden onderhandeld, tenzij de wet wordt aangepast.

12.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Wat het taalkader betreft, het koninklijk besluit dat deze aangelegenheid regelt, werd vernietigd door de Raad van State. Binnen de NMBS buigt een werkgroep zich over nieuwe taalkaders die afgestemd zijn op de verzelfstandiging van delen van de maatschappij. Momenteel verloopt de invulling van vacante mandaten nog volgens het oude koninklijk besluit.

12.08 Yves Leterme (CD&V): Minister Durant heeft bevestigd dat het kabinet van de premier in feite de nieuwe gedelegeerd bestuurder heeft aangetrokken. De Witte&Morel kwam er slechts voor de vorm aan te pas, en de hele procedure is op maat van de heer Vinck geschreven.

De minister overweegt juridische stappen tegen Russell-Reynolds. Op basis waarvan? En blijft Korn&Ferry buiten schot?

Opeens hoor ik dat er misschien toch zal worden gesleuteld aan de wet van 22 maart 2002 en mogelijk zelfs aan andere wetten, onder meer die over de paritaire comités. Als dat laatste gerucht klopt, druk ik minister Durant op het hart tijdig officiële gesprekken aan te knopen met de

question de ne pas tenir compte de la situation financière difficile de la société.

Je suis très attentive aux mesures tarifaires ciblées, qui doivent attirer et fidéliser une clientèle nouvelle. Il faudra cependant prendre garde à ce que ces mesures, eu égard aux problèmes de capacité qu'elles entraînent, ne mettent la SNCB dans une situation intenable.

(En néerlandais) M. Vinck est disposé à demeurer en fonction pendant trois ans. Il faudra évidemment adapter la loi, mais cela n'a rien d'urgent. J'estime que l'âge de M. Vinck constitue un détail technique. Sa succession sera préparée suffisamment longtemps à l'avance.

Comme le prévoit la loi, la rémunération de M. Vinck sera fixée en concertation avec le Comité de rémunération. Les discussions sont déjà en cours.

12.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Cela n'est pas conforme aux dispositions de la loi. Si M. Vinck est rémunéré par la SNCB, sa rémunération ne peut faire l'objet d'une négociation, à moins que la loi ne soit modifiée.

12.07 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): L'arrêté royal réglant le cadre linguistique a été annulé par le Conseil d'Etat. Un groupe de travail au sein de la SNCB se penche actuellement sur de nouveaux cadres linguistiques qui tiennent compte de la future autonomie de certaines parties de la société. Actuellement, les mandats vacants sont encore pourvus conformément aux dispositions de l'ancien arrêté royal.

12.08 Yves Leterme (CD&V): Mme Durant a confirmé que c'est le cabinet du premier ministre qui a en fait approché le nouvel administrateur délégué. Il n'a été fait appel à De Witte&Morel que pour la forme, l'ensemble de la procédure ayant été taillée sur mesure pour M. Vinck.

La ministre envisage d'entreprendre des démarches juridiques à l'encontre de Russell-Reynolds. Sur quelle base? Et qu'en est il de Korn&Ferry?

Il me revient à présent que l'on modifiera peut-être tout de même la loi du 22 mars 2002 et éventuellement encore d'autres lois, notamment celle sur les commissions paritaires. Si cette dernière rumeur est exacte, je conseille vivement à

vakbonden.

Ik had de minister verzocht om met ja of neen te antwoorden op mijn vraag of er vóór de Ministerraad van vorige vrijdag met de heer Vinck is gepraat over de contractuele voorwaarden van zijn aanstelling. Ze weigert evenwel een duidelijk antwoord te geven.

12.09 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Zoals wettelijk bepaald heb ik de twee kandidaten van de shortlist ontmoet.

12.10 **Yves Leterme** (CD&V): Hoeveel de selectiebureaus werden betaald, beweert minister Durant niet te kunnen zeggen, omdat ze die bedragen niet op papier heeft. Ik heb mijn vragen zeven dagen geleden ingediend. Ze had die gegevens dus gemakkelijk kunnen opzoeken.

De financiële ruimte als gevolg van schuldvermindering zou oorspronkelijk niet worden gebruikt voor tariefverlagingen, zoals minister Vande Lanotte nochtans graag gewild had. Ik heb de indruk dat minister Durant hier nu toch enige ruimte voor wil laten. Nochtans stelt Europa zich op dat vlak heel streng op. Mijns inziens zit of zat minister Durant op het goede spoor en minister Vande Lanotte niet.

CD&V heeft een amendement bij de programmawet ingediend dat de maximumleeftijd voor de gedelegeerd bestuurder van de NMBS schrappt. Als dit amendement niet wordt goedgekeurd, zal het contract van de heer Vinck nietig zijn omdat het indruist tegen een wettelijke bepaling.

Gratis woon-werkverkeer betekent dat de particulier en openbare organisaties die hun werknemers nu al een gratis treinabonnement aanbieden, zullen weigeren om de NMBS daar nog voor te betalen. Dat inkomstenverlies voor de spoorwegmaatschappij moet worden ingecalculeerd in de prijs van een dergelijke maatregel.

12.11 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Hoewel in het *Belgisch Staatsblad* een oproep verscheen voor de vacature van gedelegeerd bestuurder, zijn ook twee selectiebureaus op zoek gegaan naar kandidaten. Er werden dus tegelijk twee sporen gevolgd. De publicatie in het *Belgisch Staatsblad* had dat duidelijk moeten vermelden.

Mme Durant d'entamer à temps des discussions officielles avec les syndicats.

J'avais demandé à la ministre de répondre par oui ou par non à la question de savoir si, avant le Conseil des ministres de vendredi dernier, il y avait eu des discussions avec M. Vinck à propos des conditions contractuelles de sa désignation. Elle refuse toutefois de donner une réponse claire.

12.09 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Comme prévu par la loi, j'ai rencontré les deux candidats figurant sur la *shortlist*.

12.10 **Yves Leterme** (CD&V): Mme Durant affirme ne pas pouvoir préciser quelle est la rémunération des bureaux de sélection étant donné qu'elle n'a pas ces montants sur papier. J'ai déposé mes questions il y a sept jours de cela. Elle aurait donc facilement pu réunir ces informations.

La marge financière résultant de la réduction de la dette ne devait initialement pas être affectée à des réductions de tarifs, comme l'aurait pourtant voulu le ministre Vande Lanotte. J'ai l'impression que Mme Durant souhaite tout de même à présent laisser une certaine marge à cet effet. Or, l'Europe est très sévère sur ce plan. Je pense que c'est Mme Durant qui avait raison, et non le ministre Vande Lanotte.

Le CD&V a présenté un amendement à la loi-programme, qui tend à supprimer la limite d'âge pour l'administrateur délégué de la SNCB. Si cet amendement n'est pas adopté, le contrat de M. Vinck sera nul, dans la mesure où il irait à l'encontre d'une disposition légale.

La gratuité du déplacement entre le domicile et le lieu de travail implique que les particuliers et les organisations publiques qui proposent déjà un abonnement de train gratuit à leurs employés refuseront de payer encore la SNCB pour ce service. Cette perte de revenus pour la société ferroviaire doit être prise en compte dans le coût d'une telle mesure.

12.11 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Bien qu'un appel à candidatures ait été publié dans le *Moniteur belge* pour le poste d'administrateur délégué, deux bureaux de sélection se sont également mis en quête de candidats. Les deux pistes ont donc été suivies simultanément. La publication dans le *Moniteur belge* aurait dû le spécifier clairement.

Minister Durant zegt juridische stappen tegen Russell-Reynolds te overwegen. Waarom niet tegen Korn&Ferry? De minister gaf zelf toe dat de heer Heinzmann een slechte kandidaat was.

Mme Durant affirme réfléchir à des démarches juridiques à l'encontre de Russell-Reynolds. Pourquoi pas contre Korn&Ferry? La ministre a reconnu personnellement que M. Heinzmann était un mauvais candidat.

Ik heb drie keer gevraagd wat al die selectieprocedures hebben gekost, maar geen antwoord gekregen.

J'ai demandé à trois reprises quel avait été le coût des procédures de sélection, mais j'attends toujours une réponse.

De leeftijdsgrens van 65 is volgens minister Durant slechts een technisch detail.

Aux yeux de Mme Durant, la limite d'âge de 65 ans constitue un simple détail technique.

De minister moet heel wat wetwijzigingen doorvoeren voor de benoeming van de heer Vinck. Hij wordt dit jaar 64 jaar en bereikt dus volgend jaar de wettelijke pensioenleeftijd. Hij wordt aangesteld voor een periode van drie jaar, terwijl de wet voorziet in een hernieuwbare periode van zes jaar. De heer Vinck wil de leiding hebben over het benoemingscomité terwijl hij volgens de wet niet eens deel uitmaakt van dat comité. Alle akten van beheer of akten die de onderneming verbinden, moeten zowel door de directeur-generaal als door de gedelegeerd bestuurder worden ondertekend. De minister heeft geen mandaat om de wet op dit punt te wijzigen.

La ministre doit procéder à de nombreuses modifications de la loi pour permettre la nomination de M. Vinck. Celui-ci aura 64 ans cette année, et atteindra donc l'an prochain l'âge légal de la pension. Il est désigné pour un terme de trois ans, alors que la loi prévoit un terme renouvelable de six ans. M. Vinck veut diriger le comité de nomination, alors que selon la loi, il n'en fait même pas partie. Tous les actes de gestion ou qui engagent la société sont signés conjointement par le directeur général et l'administrateur délégué. La ministre n'est pas mandatée pour modifier la loi sur ce point.

Volgens minister Vande Lanotte is er budgettair voor 2005 geen ruimte voor een schuldherschikking of -overname. Blijkbaar vindt de regering overal geld als ze dat wil. Over de maatregelen die SP.A met veel poeha aankondigde, is nog niets beslist. De minister beschouwt ze slechts als mogelijke pistes. Ze zal ze onderzoeken, zoals we al drie jaar van haar gewoon zijn.

Selon le ministre Vande Lanotte, le budget ne permet de prévoir ni rééchelonnement ni remise de la dette avant 2005. Apparemment, le gouvernement trouve de l'argent quand il le veut bien. Rien n'a encore été décidé au sujet des mesures annoncées en grande pompe par le SP.A. La ministre ne les considère que comme des pistes possibles. Elle va les analyser, et ainsi conserver l'attitude à laquelle elle nous a habitués depuis trois ans.

12.12 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Volgens de wet mag de heer Vinck enkel de vergoeding van de NMBS krijgen. Het is kras dat de minister zegt dat men in het comité van de NMBS zal nakijken of men de wet al dan niet zal toepassen. De minister verwijst naar het arrest van de Raad van State van 15 maart 1999. Conform dit arrest is de benoeming van de heer Vinck nietig. Ik zal daar blijven op hameren.

12.12 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Selon la loi, M. Vinck ne peut percevoir que l'indemnité de la SNCB. Il me paraît un peu fort que la ministre annonce que le comité de la SNCB vérifiera si la loi sera appliquée ou non. La ministre fait référence à l'arrêt du Conseil d'État du 15 mars 1999. Conformément à cet arrêt, la nomination de M. Vinck est caduque. Je continuerai à insister là-dessus.

12.13 André Smets (cdH): Uw verklaringen die in *La Libre Belgique* werden gepubliceerd verwonderen mij. U zou een 'transparante' procedure hebben gekozen. Maar de enige kandidaat van de 127 die uit de bus kwam, stond niet aan de start! De kans dat de benoeming van de heer Vinck wordt geannuleerd is groot.

12.13 André Smets (cdH): Vos déclarations publiées par *La Libre Belgique* m'étonnent : vous auriez fait le choix d'une procédure "transparente". Or, en présence de 127 candidats, c'est le seul qui n'a pas pris le départ qui est choisi ! Le risque est énorme d'assister à l'annulation de la nomination de M. Vinck.

Ik ben ook verwonderd over de oprichting van een werkgroep waarvan het onduidelijk is hoeveel hij kost. De minister heeft mijn vraag niet beantwoord. De procedure zal veel gekost hebben aan honoraria voor studiebureaus en nu weer voor die werkgroep. Het is nogal lichtzinnig van uwentwege om de werkgroep verantwoordelijk te stellen, de regering is namelijk ook niet boven elke verdenking verheven.

12.14 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik twijfel er niet aan dat wij op dit dossier zullen terugkomen. Uit respect voor de maag van de commissarissen zal ik het nu hierbij laten.

12.15 **Yves Leterme** (CD&V): Ondanks aandringen van onzentwege blijft de minister het antwoord op een aantal heel precieze vragen schuldig. Dat wijst erop dat ze in dit dossier op een aantal punten zeer zwak staat. Ik zal nieuwe vragen indienen en verwacht dan een duidelijk antwoord, mét cijfers.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.26 uur.

Je suis également étonné par la mise en place d'un groupe de travail dont le coût reste imprécis, la ministre n'ayant fourni aucune réponse à ma question. Le coût de cette procédure aura été élevé en termes d'honoraires de bureaux d'étude et, maintenant, de groupe de travail. Votre attitude consistant à mettre en cause le groupe de travail est bien légère, si l'on a égard au fait que le gouvernement est loin d'être au-dessus de tout soupçon.

12.14 **Isabelle Durant**, ministre(*en français*): Je ne doute pas que nous reviendrons sur ce dossier. Par égard pour les estomacs des commissaires, j'en resterai là pour le moment.

12.15 **Yves Leterme** (CD&V): Malgré notre insistance, la ministre omet de répondre à plusieurs questions très précises. Elle apporte ainsi la preuve de sa grande vulnérabilité concernant certains aspects de ce dossier. Je déposerai de nouvelles questions auxquelles j'attends des réponses claires, étayées par des chiffres.

La réunion publique de commission est levée à 13.26 heures.