



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

22-04-2002

14:00 uur

lundi

22-04-2002

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Interpellatie van de heer Koen Bultinck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 1229)

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

Moties 3
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heringebruikname van het baanvak Lanaken-Maastricht van spoorlijn 20" (nr. 6887) 4

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellaties en vragen van 7
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1215) 7
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de slechte financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1220) 7
- de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benarde financiële positie van de NMBS" (nr. 1231) 7
- de heer Alfons Borginon tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand bij de NMBS" (nr. 1230) 7
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de NMBS" (nr. 7006) 7

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jan Mortelmans, Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Alfons Borginon, Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties 26
Spreker: **Daan Schalck**

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de snelheid van goederentreinen" (nr. 6934) 28

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en 30

SOMMAIRE

Interpellation de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise à trois ou quatre voies de la liaison ferroviaire entre Bruges et Gand" (n° 1229) 1

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

Motions 3
Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du tronçon de Lanaken à Maastricht sur la ligne 20" (n° 6887) 4

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellations et questions jointes de 7
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économico-financière de la SNCB" (n° 1215) 7

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mauvaise situation économique et financière de la SNCB" (n° 1220) 7

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière critique de la SNCB" (n° 1231) 7

- M. Alfons Borginon à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économique et financière de la SNCB" (n° 1230) 7

- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° 7006) 7

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Jan Mortelmans, Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Alfons Borginon, Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions 26
Orateur: **Daan Schalck**

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse des trains de marchandises" (n° 6934) 28

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et 30

Vervoer over "de hervorming van B-Cargo" (nr. 6935)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

des Transports sur "la restructuration de B-Cargo" (n° 6935)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van lijn 24" (nr. 6951)

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

Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation de la ligne 24" (n° 6951)

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

Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vormings- en sorteerstation van Stockem" (nr. 6969)

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

Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la gare de formation et de triage de Stockem" (n° 6969)

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

Vraag van mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van spoorlijn 55" (nr. 6979)

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

Question de Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de la ligne ferroviaire 55" (n° 6979)

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder en de bestuurders van de NMBS" (nr. 6986)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werking bij de NMBS" (nr. 6987)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Daan Schalck**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions jointes de
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué et des administrateurs de la SNCB" (n° 6986)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fonctionnement de la SNCB" (n° 6987)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Daan Schalck**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

van

MAANDAG 22 APRIL 2002

14:00 uur

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

du

LUNDI 22 AVRIL 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.07 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Aangezien de heer Luc Goutry niet aanwezig is, vervalt zijn interpellatie nr. 1211.

01 Interpellatie van de heer Koen Bultinck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 1229)

01 Interpellation de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise à trois ou quatre voies de la liaison ferroviaire entre Bruges et Gand" (n° 1229)

01.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, andermaal blijkt dat onze partij als enige de moed heeft om een voor West-Vlaanderen belangrijk lokaal dossier als dit op de agenda te zetten en te blijven aandringen op concretere maatregelen terzake.

Mevrouw de minister, ik heet u ook oprecht welkom en bedank u – ik bedoel dat uiteraard cynisch, als lid van de oppositie – dat u nog eens de goedheid hebt naar dit Parlement te willen komen. Ik kan me levendig indenken dat uw enthousiasme om hierheen te komen de laatste tijd niet erg groot is. U hebt immers andere zaken aan het hoofd dan parlamentsleden te woord te staan. U moet namelijk op zeer korte termijn de juiste mannetjes en vrouwtjes gedropt krijgen in uw nieuwe raad van bestuur. Het enige echte probleem is daarbij natuurlijk dat de regering de schijn wil ophouden dat het niet gaat om louter politieke benoemingen, zoals in die goede oude tijd, u weet nog wel.

Ondertussen, mevrouw de minister, blijft een aantal belangrijke spoordossiers gewoon liggen. Daar gebeurt concreet niets mee. Toch zitten de mensen op het terrein echt te wachten tot die concrete dossiers worden gerealiseerd of tot er minstens vooruitgang in wordt geboekt. Mevrouw de minister, we hebben elkaar inderdaad al een paar keer gesproken in verband met dit dossier over het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. Dat is een van die belangrijke dossiers waarin we graag wat vooruitgang zouden zien. Ik heb u daarover al eens ondervraagd op 31 januari vorig jaar, op 14 februari en ook op 28 november 2001. Ik heb toen, mevrouw de minister, met enige treurnis moeten vaststellen hoe telkens weer blijkt dat dit project geen echte prioriteit is voor deze regering. Het op drie sporen brengen van het traject Brugge-Dudzele wordt voorzien tussen 2006 en 2009. De capaciteitsuitbreidingen en de elektrificatie in Zeebrugge-Vorming worden voorzien tussen 2004 en 2008.

01.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Nous remercions la ministre de s'être déplacée au Parlement, étant donné qu'elle a manifestement d'autres priorités. Il s'en suit que certains dossiers sont au point mort, comme celui des troisième et quatrième liaisons ferroviaires entre Bruges et Gand, à propos duquel j'ai déjà interrogé la ministre à de nombreuses reprises.

Il ne fait aucun doute que ce dossier ne constitue pas une priorité. C'est du moins ce que nous déduisons des délais prévus pour la finalisation de certains de ses éléments, qui nous mènent jusqu'à 2012, voire même au-delà. La SDR Flandre occidentale, entre autres, s'étonne de l'attitude de la ministre à ce sujet. J'insiste pour qu'elle se justifie sur le plan politique.

Sur quels critères la ministre se fonde-t-elle? Est-elle disposée à revoir ce dossier? Peut-elle nous en fournir un état de la situation récent?

Het op vier sporen brengen van de trajecten Brugge-Beernem en Landegem-Gent moet af zijn tegen 2012. Het op vier sporen brengen van het traject Landegem-Beernem komt er niet voor 2012. Mevrouw de minister, het zal u niet verwonderen dat alle sociaal-economische actoren in West-Vlaanderen – ik verwijs naar de GOM West-Vlaanderen – met verbijstering akte nemen van uw houding in dit dossier.

Mevrouw de minister, wat zijn de criteria waarop u zich baseert om uw houding in dit dossier politiek te verantwoorden? Ik kan me moeilijk inbeelden dat de spooruitbreiding Brugge-Gent u niet interesseert. Dit is immers een belangrijk groen thema. We zijn er allemaal van overtuigd dat een van de oplossingen voor het dichtslibben van onze wegen de overheveling is van een deel van het wegvervoer naar het vervoer per spoor. Op welke criteria baseert u zich om in dit dossier zo'n lamentabel zwakke houding te laten blijken? Ik weet dat men de regering niet mag ondervragen over haar intenties. Bent u bereid dit dossier zo nodig opnieuw te bekijken? Kunt u recente gegevens meedelen met betrekking tot de huidige stand van zaken?

De voorzitter: Mijnheer Bultinck, bedankt voor uw interpellatie. Ik feliciteer u omdat u zich perfect aan de tijd gehouden hebt. Als iedereen dat deze namiddag doet, dan kunnen wij goed vorderen.

01.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst antwoorden over de aanwezigheid van dit project in het investeringsplan. Het belang van de capaciteitsuitbreiding tussen Zeebrugge en Gent wordt in het investeringsplan 2001-2012 erkend. Aanzienlijke bedragen zijn in het programma opgenomen. Voor de vorming van Zeebrugge, waarmee de uitbreiding en de elektrificatie wordt bedoeld, gaat het om 47,6 miljoen euro. Het derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge kost 60,1 miljoen euro. Het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent op de baanvakken Gent-Landegem en Beernem-Brugge is begroot op 276,5 miljoen euro.

Dat project is niet ondergeschikt aan andere projecten. Er wordt eerst geïnvesteerd op de plaatsen waar de verzadigingsproblemen al acuut zijn, vervolgens waar ze op korte termijn reëel dreigen te worden en tenslotte daar waar ze op langere termijn verwacht worden. Het gaat dus gewoon om gezond beheer. Met de geplande investeringen op de lijn Zeebrugge-Gent kunnen de capaciteitsbehoeften voor zowel goederenverkeer als reizigersverkeer tijdig worden ondervangen.

De opmaak van het investeringsplan 2001-2012 heeft een lange voorbereidingstijd gekend. De krachtlijnen werden vastgelegd in het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de drie gewesten van 11 oktober 2001, dat door alle betrokken parlementen werd goedgekeurd. De gemaakte keuzes zijn dus geen zaak van één minister, en het is niet de intentie opnieuw vragen te stellen rond die keuzes.

Wel is in het samenwerkingsakkoord voorzien dat vanaf 2002 een grootscheepse studie uitgevoerd zal worden naar de mobiliteitsbehoeften in dit land en de manier waarop de spoorwegen daaraan kunnen beantwoorden.

De conclusies van deze grootscheepse studie zullen in 2003 beschikbaar zijn en moeten het mogelijk maken de investeringsopties te verfijnen en aan te passen. De technieken van de pre- en cofinanciering door de gewesten zullen hierbij eveneens een rol spelen.

01.02 Isabelle Durant, ministre: Le plan d'investissements 2001-2012 prévoit, aux fins de l'extension de capacité de la liaison entre Zeebrugge et Gand, les montants suivants: 47,6 millions d'euros pour les extensions et les électrifications à Zeebrugge-Formation; 60,1 millions d'euros pour la troisième voie entre Bruges et Dudzele; 276,5 millions d'euros pour une troisième et une quatrième voie entre Bruges et Gand sur les tronçons Gand-Landegem et Beernem-Bruges.

Ce projet n'est en aucune manière subordonné à d'autres. Grâce aux investissements prévus sur la ligne reliant Zeebrugge et Gand, on pourra satisfaire à temps les besoins de capacité existant dans le secteur du transport des marchandises et des voyageurs.

Les lignes directrices du plan d'investissement 2001-2012 ont été fixées le 11 octobre 2001 dans l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les trois Régions. Il y est stipulé qu'à partir de 2002, une étude de grande envergure sera réalisée sur les besoins de mobilité et le rôle que peuvent y jouer les chemins de fer. Les conclusions en seront connues l'an prochain. Nous pourrions ainsi affiner les options en

Het effect op de verkeersdrukte is overeenkomstig het aandeel van de goederen vervoerd per trein, en niet rechtstreeks overeenkomstig het aantal sporen op een specifieke lijn. De infrastructuur moeten ervoor zorgen dat de nodige treinen wel over de nodige capaciteit beschikken. Wat de lijn Gent-Zeebrugge betreft, is dat nu wel het geval. Dat blijft in de toekomst zo volgens het uitgetekende investeringsplan.

Je confirme donc clairement que le plan d'investissements de la SNCB donne à la mise à trois et quatre voies de la ligne Gand-Zeebrugge – et donc pas seulement Gand-Bruges – la priorité qu'elle requiert – je m'exprime ici en français car il s'agit d'un élément important pour l'ensemble du pays – pour faire face aux besoins et je justifie ce choix par les principes d'une gestion responsable des ressources publiques. En effet, il ne me viendrait pas à l'idée de retarder l'indispensable et urgent – ce, depuis bien avant mon arrivée au gouvernement – second raccordement au port d'Anvers pour avancer d'autres investissements qui resteraient improductifs pendant un certain temps faute de besoins.

Waarin is voorzien voor Gent-Zeebrugge? In de elektrificatie van Zeebrugge-Vorming voor 2008, het derde spoor tussen Brugge en Dudzele voor 2009 en een derde en vierde spoor op de baanvakken Gent-Landegem en Beernem-Brugge voor 2012.

De conclusie is dat een belangrijk bedrag – 384 miljoen euro – wordt geïnvesteerd. Men moet er zich wel voor hoeden te veel werken tegelijkertijd uit te voeren. Enige fasering is onvermijdelijk. Met werken op het hele net geraken de treinen er niet meer door. Ten slotte is het investeringsplan door de NMBS opgesteld op basis van objectieve criteria en werd de uitvoering ervan bestudeerd door niet minder dan vier parlementen, die dit hebben goedgekeurd.

matière d'investissement et, le cas échéant, les adapter. La ligne Gand-Zeebrugge ne pose pas de problème de capacité et n'en posera pas à l'avenir, pour autant que l'on effectue les investissements nécessaires.

Ik bevestig dat het investeringsplan de vereiste voorrang geeft aan de constructie van een derde en een vierde spoor voor de lijn Gent-Zeebrugge en niet alleen voor de lijn Gent-Brugge. Een verantwoord beheer van de openbare middelen vereist een dergelijke beslissing.

L'électrification de Zeebrugge-Formation est prévue pour 2008, la troisième voie entre Bruges et Dudzele pour 2009 et les troisième et quatrième voies sur les tronçons Gand-Landegem et Beernem-Bruges pour 2012. Les investissements s'élèvent donc à 384 millions d'euros. Il n'est toutefois pas possible d'effectuer trop de travaux en même temps, sans quoi les trains ne peuvent plus emprunter ces tronçons. Le plan d'investissements se fonde sur des critères objectifs; il a été étudié dans quatre parlements, qui l'ont adopté

01.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik stel vast en betreur dat u mij vandaag geen concrete nieuwe gegevens kunt bezorgen. Telkens opnieuw blijft paarsgroen steken in het stadium van de studies, zonder erin te slagen iets te concretiseren op het terrein. Ik zal daarom een motie van aanbeveling indienen om meer prioriteit te vragen voor de uitvoering van het voor West-Vlaanderen en bij uitbreiding voor heel Vlaanderen zeer belangrijke project van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent.

01.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Je regrette que la ministre ne puisse nous fournir de nouvelles informations. Les projets ne dépassent pas le stade de l'étude. Je vais introduire une motion de recommandation.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck en Jan Mortelmans en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Koen Bultinck
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering
meer prioriteit te schenken aan de uitvoering van het project "derde en vierde spoor Brugge-Gent"."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Koen Bultinck

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement d'accorder davantage encore la priorité à la mise en œuvre du projet relatif à la «troisième et quatrième voies Bruges-Gand».

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, Jean Depreter en Lode Vanoost.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, Jean Depreter et Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heringebruikname van het baanvak Lanaken-Maastricht van spoorlijn 20" (nr. 6887)

02 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du tronçon de Lanaken à Maastricht sur la ligne 20" (n° 6887)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze problematiek al vaker aangekaart omdat de heringebruikname van het baanvak Lanaken-Maastricht van spoorlijn 20 erg belangrijk is, vooral voor het goederenvervoer van een aantal bedrijven die op die manier een ontsluiting van de regio via het spoor kunnen bekomen. In dat verband denk ik vooral aan de papierfabriek Sappi in Lanaken.

Al jaren is er een discussie aan de gang om de heringebruikname van dat baanvak te bewerkstelligen. Een drietal weken geleden werd duidelijk gemaakt dat het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat bereid is om 3,4 miljoen euro te investeren in de reactivering van dat baanvak, op voorwaarde evenwel dat België een bijdrage zou leveren aangezien dat baanvak voor een bepaalde afstand ook over ons grondgebied loopt.

De Nederlandse provincie Limburg zou eveneens een bijdrage leveren ten belope van 3,2 miljoen euro omdat zij, in het kader van de decentralisering van de bevoegdheden in Nederland, ook een belangrijke bevoegdheid draagt op het vlak van de mobiliteit.

Mevrouw de minister, welke is uw houding, alsmede deze van de NMBS ten opzichte van voornoemde Nederlandse toezeggingen?

Bijna twee jaar geleden ondertekenden alle belangrijke partijen in dit dossier, op de NMBS na, te Hasselt een intentieverklaring met betrekking tot de heringebruikname van het baanvak Lanaken-Maastricht ten behoeve van het goederenvervoer.

De NMBS heeft het toen niet getekend omdat zij ook niet vertegenwoordigd was op die vergadering. De voorbije jaren moesten wij overigens al vaker de desinteresse vaststellen van de NMBS voor deze aangelegenheid.

Mevrouw de minister, graag kende ik de huidige stand van zaken in dit dossier.

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze kwestie is niet nieuw. Tot nu toe had zij slechts betrekking op de exploitatie van de goederentrein op het baanvak Lanaken-Maastricht van de lijn die voor de sluiting van Hasselt naar Maastricht liep. Voordat

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La ligne Lanaken-Maastricht est importante pour désenclaver un certain nombre d'entreprises.

Le gouvernement néerlandais a récemment communiqué son intention d'investir 3,4 millions d'euros pour réactiver le tronçon ferroviaire Lanaken-Maastricht de la ligne 20, à condition que la Belgique apporte aussi sa contribution. La province néerlandaise du Limbourg compte aussi dégager 3,2 millions d'euros pour ce projet.

Que pense la ministre des efforts accomplis par les Pays-Bas? La Belgique va-t-elle y participer? Quelle est la position de la SNCB?

Le 14 juin 2000, pratiquement toutes les parties concernées – excepté la SNCB – ont signé à Hasselt une déclaration d'intention concernant la réactivation de la ligne Lanaken-Maastricht pour le transport de marchandises. Où en est aujourd'hui ce dossier?

02.02 Isabelle Durant, ministre: La question concerne surtout l'exploitation de trains de marchandises sur le tronçon

ik dit aspect behandel, wil ik onderstrepen dat de conclusies van de NBMS zouden kunnen veranderen als nieuwe elementen opduiken die synergieën voor de herwaardering van de lijn kunnen teweegbrengen. In dit opzicht bevat het meerjarig investeringsplan van de NMBS een marge die zou kunnen worden gebruikt voor de financieringen die in overleg met de gewesten – in dit geval het Vlaams Gewest – moeten worden bepaald. Het Vlaams Gewest, dat pas onlangs met het plan akkoord ging, moet zich over dit aspect nog uitspreken. In afwachting hebben de overwegingen die uitsluitend op het goederenvervoer betrekking hebben, de overhand.

De heropening van de lijn voor goederenverkeer is een commercieel vraagstuk en valt, volgens de wettelijke bepalingen, binnen de autonomie van het spoorbedrijf. Gezien de investeringskosten voor de NMBS, moeten de commerciële slaagkansen worden afgewogen. B-Cargo voert onderhandelingen met een bedrijf in Lanaken. Aangezien de eventuele ontsluiting via Maastricht zal verlopen, moet de Nederlandse Spoorwegen bereid zijn mee te investeren. Haar standpunt is op dit ogenblik niet bekend.

Over dit dossier hebben een reeks onderhandelingen plaatsgevonden die in 2000 tot een intentieverklaring hebben geleid. De NMBS meldt dat zij de intentieverklaring niet heeft onderschreven omdat zij niet akkoord kon gaan met de inhoud. Aangezien het om commerciële activiteiten gaat, moet de maatschappij winst kunnen maken, wat volgens haar in de intentieverklaring niet wordt gegarandeerd. Dat is de huidige situatie.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik val hier van de ene verbazing in de andere. Als ik het me goed herinner is de opdracht die de NMBS volgens haar statuten meekrijgt van de overheid, zowel personen als goederen via het spoor te vervoeren. Nu weet ik ook dat wij er altijd voor hebben gepleit om het goederenvervoer op een commerciële basis te bekijken. In de statuten staat dat uitdrukkelijk. Het is onlangs nog ter sprake gekomen naar aanleiding van de discussie over ABX. De basisopdracht van de NMBS bestaat uit het vervoer van goederen en personen over het spoor.

Ik weet ook dat niemand lijnen voor goederenvervoer gaat exploiteren of aanleggen als men geen zicht heeft op enige mogelijke commerciële uitbating ervan. Hier is dat dus zeker niet het geval. Als gedeputeerde bevoegd voor mobiliteit heb ik die besprekingen meer dan drie jaar geleden meegemaakt met het bedrijf Sati. Intussen zijn die besprekingen zo ver gevorderd dat dit bedrijf wel een engagement aangaat om een belangrijk volume te vervoeren via het spoor. De NMBS zegt u blijkbaar dat het standpunt van Nederland in deze niet bekend is. Toch is officieel bekendgemaakt dat Verkeer & Waterstaat en de provincie Nederlands-Limburg samen bereid zijn om 6,6 miljoen euro te investeren, als een derde van dat bedrag door de NMBS zou worden ingebracht. Als de NMBS natuurlijk altijd op voorhand moet weten dat ze winst gaat maken, dan denk ik niet dat ze ooit nog ergens een meter spoor zal aanleggen of opnieuw in gebruiknemen om goederen te vervoeren.

Waar zijn we in godsnaam mee bezig, als we zien dat we op dit ogenblik zullen geconfronteerd worden, ik stel u daar straks nog een aantal vragen over, met de liberalisering van het goederenvervoer. Het is toch werkelijk onbearbeidbaar als ik vaststel dat inderdaad de

Lanaken-Maastricht de la ligne reliant, avant sa fermeture, Hasselt à Maastricht. Si des arguments nouveaux devaient plaider en faveur de la revalorisation de la ligne, le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB prévoit une marge financière. Cette revalorisation n'est toutefois pas à l'ordre du jour actuellement.

La remise en service de la ligne se situe dans le cadre de l'autonomie de l'entreprise ferroviaire. Compte tenu des frais d'investissements qu'elle représenterait pour la SNCB, B-Cargo mène actuellement des négociations avec une entreprise établie à Lanaken. Les Nederlandse Spoorwegen doivent également être disposés à participer aux investissements mais leur point de vue n'est pas encore connu. Les négociations relatives à ce dossier ont abouti, en 2002, à une déclaration d'intention, à laquelle la SNCB, qui n'était pas convaincue de la rentabilité de l'opération, n'a toutefois pas souscrit.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je vais de surprise en surprise!

Les statuts de la SNCB prévoient bel et bien que la société est tenue de transporter des marchandises et des personnes par le rail. Selon la réponse de la ministre, la SNCB ignorerait si les Néerlandais sont prêts à investir dans cette ligne qui intéresserait, par ailleurs, les entreprises pour le transport de leurs marchandises.

La SNCB estimerait-elle qu'elle doit avoir la garantie de réaliser des bénéfices avant d'investir dans le transport de marchandises? Si tel est le cas, il ne se passera plus grand-chose!

J'attire votre attention sur le fait que la SNCB n'a pas voulu signer la déclaration d'intention d'octobre 2001. Il est incompréhensible que la ministre enregistre purement et simplement ce refus de la SNCB.

intentieverklaring op dat ogenblik door alle partners ondertekend werd, ook door de provincie Vlaams Limburg, Belgisch Limburg als u dat liever hoort, maar niet door de NMBS omdat zij daar geen interesse voor hebben. Het interesseert hen dus niet dat een zeer groot papierverwerkend bedrijf zoveel vrachtwagens van de weg kan afhouden, neen, het moet eerst duidelijk zijn dat men winst kan maken.

Ik betreur dit standpunt en ik vind het jammer dat u dit standpunt gewoon overneemt van de NMBS en er eigenlijk geen eigen standpunt aan toevoegt. Eens te meer vraag ik mij dus af waarom dergelijke dossiers al zo lang aanslepen. Ik durf er geen jaar meer op te plakken, maar ik denk voorzitter dat het al minstens acht, negen, misschien wel tien jaar loopt. Dit is een heel belangrijk dossier voor de provincie Limburg en het is een belangrijk dossier voor de mobiliteit, om vrachtwagens van de weg te houden.

Ik begrijp dit antwoord dus niet. We staan nog maar even ver als enkele maanden geleden of zelfs als enkele jaren geleden.

02.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch een klein woordje toevoegen. U weet dat de commerciële activiteiten van goederen niet tot de openbare opdracht van de NMBS behoren. Natuurlijk kan ik met u akkoord gaan dat een dergelijk dossier bijdraagt tot de mobiliteit, maar er is de commerciële autonomie van de NMBS in dit verband.

In het geval van ABX bijvoorbeeld, heeft de Staat als hoofdaandeelhouder naar aanleiding van de onvoldoende grote winst en de schulden, gezegd dat dit moest veranderen.

Ik kan toch geen bezwaar hebben tegen het principe van de NMBS om voldoende garanties te krijgen over de winstmarge van een dergelijk project. Ik ga akkoord over het algemeen principe van de mobiliteitsproblematiek, maar de wettelijke bepalingen over de commerciële activiteiten van de NMBS stellen dat deze niet tot de openbare opdrachten van de NMBS behoren, zelfs in het kader van de volgende liberalisering van het goederenverkeer. Dat verklaart waarom ik van de NMBS niet kan eisen om deel te nemen aan dit project, ook al kan ik uw vraag begrijpen. Het is een onderhandeling die moet worden afgerond in het kader van de commerciële autonomie van de NMBS, in dit geval net als voor alle andere.

02.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik stel eens te meer vast dat de Waalse belangen primeren in dit dossier. Men zal dus te allen tijde beletten dat de lijn Hasselt-Maastricht ook voor het personenvervoer terug geopend wordt. Dit hier maakt er deel van uit.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre: Sur le plan commercial, la SNCB est autonome. En ce qui concerne ABX, le problème est non seulement l'engagement insuffisant mais aussi l'endettement, qui a contraint l'Etat à opérer un changement de cap.

La SNCB doit obtenir pour chaque dossier des garanties de rentabilité et la problématique de la mobilité n'échappe pas à cette règle.

02.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Et les intérêts wallons l'emportent dans ce dossier. C'est la raison pour laquelle on empêchera toujours la réouverture de cette ligne au transport de personnes.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De interpellatie nr. 1225 van de heer Jos Ansoms wordt ingetrokken en vervangen door de interpellatie nr. 1231 van de heer Yves Leterme.

03 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- mevrouw **Frieda Brepoels** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1215)
- de heer **Jan Mortelmans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de slechte financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1220)
- de heer **Yves Leterme** tot de vice-eerste minister en Mobiliteit en Vervoer over "de benarde

financiële positie van de NMBS" (nr. 1231)

- de heer **Alfons Borginon** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand bij de NMBS" (nr. 1230)

- de heer **Jean Depreter** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de NMBS" (nr. 7006)

03 Interpellations et questions jointes de

- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économique-financière de la SNCB" (n° 1215)

- M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mauvaise situation économique et financière de la SNCB" (n° 1220)

- M. **Yves Leterme** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière critique de la SNCB" (n° 1231)

- M. **Alfons Borginon** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économique et financière de la SNCB" (n° 1230)

- M. **Jean Depreter** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° 7006)

03.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of u al gezegd hebt of het verslag van de hoorzitting over ABX afgewerkt is door het secretariaat? Dat is belangrijk voor de discussie.

De **voorzitter**: Het verslag bevindt zich bij de vertalers.

03.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Het komt er dus aan?

De **voorzitter**: We zullen erop aandringen dat zij het zo snel mogelijk vertalen. Het moet dan nog wel nagelezen worden.

03.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, enkele weken geleden werden wij nog maar eens geconfronteerd met zogenaamde interne documenten van de NMBS. Wij hebben hetzelfde een tijd geleden meegemaakt met De Post, weliswaar toen met andere gevolgen. Uit de interne documenten van de NMBS zou blijken dat de boekhoudkundige situatie van de NMBS volstrekt niet overeenstemt met de zogenaamde economische realiteit. Dat wil zeggen dat de spoorwegmaatschappij in haar beheersorganen een aantal economische cijfers hanteert die de echte toestand weerspiegelen, die ronduit slecht kan worden genoemd. Het courante verlies zou ongeveer vier keer groter zijn dan uit de boekhoudkundige cijfers blijkt.

De NMBS blijkt een probleem te hebben van kosten en opbrengsten. De kosten van de NMBS zijn het afgelopen jaar heel wat sneller gestegen dan de opbrengsten. De personeelskosten zijn zelfs gestegen met meer dan 4%. De stijging van de omzet daarentegen is erg mager. Volgens de cijfers bedraagt die immers amper 0,5%.

Ik hoef hier de situatie van de NMBS niet te schetsen. Vorige week donderdag hebben we het in de plenaire vergadering nog gehad over de hele malaise in de beheersstructuur. De gedelegeerd bestuurder weet niet of hij er volgende week nog is. De raad van bestuur moest al vorig jaar in oktober vervangen zijn. Die raad heeft vorige week de laatste keer vergaderd. Ik weet wel dat de cijfers op een bepaald moment bewust naar de pers gestuurd zijn door mensen die denken dat het ogenblik rijp is om wat puntjes op de i te zetten. Ik stel vast dat de directie van de NMBS vorige week nog onderhandelde over een nieuwe CAO. Op dat ogenblik hebt u, als bevoegd minister, gevraagd die onderhandelingen stop te zetten en ze over te laten aan de nieuwe top. Maar ja, iedereen weet dat de CAO intussen vervallen is sinds december 2001. De bonden zijn natuurlijk vragende partij, namens het personeel, om te weten waar ze aan toe zijn, in het bijzonder wat de hele reorganisatie van B-Carao betreft die werd aangekondigd. De

03.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Voici quelques semaines, nous avons été confrontés à des documents soi-disant internes de la SNCB dont il ressortait que la situation comptable de la SNCB ne correspondrait pas à la situation économique de l'entreprise. La véritable situation serait mauvaise: la perte serait quatre fois plus élevée que la perte qu'affiche la comptabilité.

Au cours des dernières années, les coûts ont augmenté beaucoup plus rapidement que les recettes. La confusion à la SNCB est connue, tant en ce qui concerne les structures que la CCT. Celle-ci est maintenant expirée. Les syndicats réclamaient une augmentation des salaires et des pensions de 4%. L'administrateur délégué aurait, à la demande de la ministre, gelé l'accord conclu avec les syndicats, lequel prévoyait une hausse salariale de 1%.

C'est surtout l'augmentation de la charge de la dette qui est préoccupante. On ne sait pas précisément comment cette dette s'est accumulée au fil des années.

personeelsleden daar zijn ook personeelsleden van de NMBS.

Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat de bonden een loonsverhoging vroegen van 4% en dat zij ook wilden dat de pensioenen met een zelfde percentage zouden stijgen. Vandaag heb ik in de pers gelezen dat de gedelegeerd bestuurder tenslotte bereid bleek op uw vraag in te gaan en het akkoord dat hij vorige week met de bonden gesloten had, maar dat niet door de raad van bestuur bekrachtigd werd, bevestigd. Dat akkoord hield in dat er een loonsverhoging van 1% voor een jaar zou worden gegeven.

Hij zou die loonsverhoging bevestigen en de raad van bestuur zou het akkoord niet hebben bekrachtigd. Misschien kunt u daarover straks wat meer vertellen.

De stijging van de schuldenlast is in deze problematiek natuurlijk heel belangrijk. Wij hebben daarover al vaak gesproken. Dat is bekend, maar het is voor het Parlement minder duidelijk – omdat het niet over de juiste cijfers en stukken terzake beschikt – hoe die schuld is opgebouwd en in de volgende jaren zal evolueren. Ik begrijp dat ongeveer één vierde van die stijging in het afgelopen jaar het gevolg is van verplichtingen voor de hogesnelheidslijn aan HST-Fin, een constructie die tijdens de vorige regeerperiode is opgezet om een aantal kosten naar de NMBS af te wentelen. Ik stel vast dat de opeenvolgende regeringen – zowel de vorige regering als de huidige regering – in hetzelfde bedje ziek zijn. De huidige regering probeert ook een aantal kosten op de NMBS af te wentelen. Op die manier moet zij zelf minder geld in de NMBS stoppen en kan zij de eigen rekeningen iets mooier doen uitschijnen. Ik denk aan het investeringsplan voor de volgende 12 jaar. Daarin wordt een aantal verplichte investeringen voor de komende jaren aangekondigd die de NMBS met eigen middelen zal moeten dragen.

Wat de HST-Fin betreft, had ik graag iets meer duidelijkheid over de financiering gekregen. Ik lees daarover van alles in de pers. Kloppen die verhalen? Worden de uitgekeerde dividenden als winst ingeschreven, terwijl dat bij een andere organisatie waarin de NMBS toch voor een groot deel participeert, anders is? Het is duidelijk dat door het beleid van de regering zelf – de vorige en de huidige regering – de NMBS een aantal kunstgrepen en financiële constructies heeft opgezet die tot de zeer benarde financiële situatie hebben geleid waarin de NMBS verzeild is geraakt, en dan heb ik het nog niet over ABX.

Ook in verband met ABX, dat een zeer belangrijke rol speelt, heb ik een aantal concrete vragen, mevrouw de minister. Uit de cijfers kunnen wij afleiden dat ABX voor een groot deel de oorzaak is van het slechte resultaat van de NMBS in 2001. Als men abstractie maakt van ABX, zou de moedermaatschappij zelfs een beperkte winst maken. Wij hebben hier al vaak de vrees uitgedrukt dat de hoofdtak van de NMBS – de opdracht van openbare dienst – hierdoor sterk in het gedrang komt. Die berichten stemmen ons alleszins zeker niet gerust. Ik zou ook eens willen horen wat het bedrijfsresultaat van de moedermaatschappij van de NMBS en van ABX afzonderlijk is. Kunt u ons meer inzicht geven in de gevolgen van het slechte resultaat van ABX op de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst? Dat moet ons hier bezighouden. Zal er, wegens het verlies en de stijgende schuldenlast van de NMBS, moeten worden gesnoeid in het treinaanbod, de aankoop van nieuw materieel, het onderhoud van de bestaande infrastructuur of de investeringen in nieuwe infrastructuur? Zo ja, over welke dossiers zou het dan gaan?

Over welke investeringen gaat het?

Est-il exact que près d'un quart de la hausse est liée aux investissements obligatoires pour le TGV? Ne s'agit-il pas là au fond d'une mission de la société TGV-FIN? J'ai l'impression que l'on s'est livré à quelques artifices financiers concernant les investissements TGV et qu'il y a eu confusion entre la SNCB et la TGV-FIN.

Le rôle d'ABX dans la mauvaise situation financière de la SNCB n'est pas davantage éclairci. La ministre peut-elle nous éclairer sur les résultats d'exploitation d'ABX et sur la part de la société dans les résultats financiers globaux de la SNCB? La ministre serait-elle prête à faire analyser par la Cour des comptes dans quelle mesure la dette d'ABX entrave la SNCB dans la réalisation de sa mission de service public?

L'embrouillamini au sein des structures de la SNCB est impressionnant. La ministre elle-même s'y retrouve-t-elle encore?

Personne n'est plus capable de démêler cet écheveau et de comprendre comment fonctionne la TGV-FIN ou encore quelle est l'influence d'ABX.

La ministre est-elle disposée à présenter et à commenter en commission le rapport économique relatif à la SNCB? Nous demandons également à disposer d'un délai d'une semaine pour étudier ce rapport et pour pouvoir alors mener une discussion sur le fond. Comment le gouvernement pourra-t-il agir sur la SNCB avant qu'un nouveau contrat de gestion et qu'une nouvelle CCT soient élaborés et avant que le plan d'investissement puisse être mis en œuvre? L'entreprise est en effet trop importante pour être abandonnée à son sort et le calendrier revêt certainement une importance capitale.

Zo neen, over welke garanties beschikt u, als bevoegd minister, dat zulks in de toekomst niet meer zal gebeuren? Hebt u als bevoegd minister voldoende kijk op de invloed van de schuld van ABX op de uitvoering van de opdracht van de NMBS als openbare dienst? Bent u bereid om bijvoorbeeld aan het Rekenhof de opdracht te geven dat specifieke element ten gronde te laten onderzoeken?

Mevrouw de minister, ik denk dat de NMBS in het algemeen – dat weten we allemaal – geen voorbeeld van transparantie en goed bestuur is. Ik stel vast dat de bestuurders als vertegenwoordigers van de belangrijkste aandeelhouder – nog altijd de Belgische Staat – zich in een heel specifieke situatie bevinden. Ook de regeringscommissaris geeft geen kik naar aanleiding van dat merkwaardige verhaal. Ook u, als bevoegd minister, staat er maar bij en u kijkt er maar naar. Wij moeten u interpellieren in het Parlement om meer inzicht in de problematiek te verwerven. Ik kan alleen maar vaststellen dat enkel de gedelegeerd bestuurder, de heer Etienne Schouppe, nog weet hoe het hele kluwen van dochtervennootschappen in elkaar zit. Hij is de enige die nog weet hoe HST-Fin functioneert, hoe het mechanisme in elkaar zit en welke invloed ABX heeft op het reizigersverkeer enzovoort.

Mevrouw de minister, ten slotte wil ik heel graag van u weten of u bereid bent het zogenaamde economische rapport – of hoe men het ook moge noemen – over de NMBS aan de Kamercommissie voor de Infrastructuur te bezorgen en het toe te lichten? Kunt u dan de commissie minstens een week de tijd geven om het rapport te bekijken vooraleer we er een debat over houden? U zult wel begrijpen dat wij over zo'n ingewikkelde materie onmogelijk kunnen oordelen zonder inzage in het rapport te hebben gekregen.

Ik vraag me trouwens af hoe de regering impact gaat krijgen op de NMBS als zodanig en op de hele financiële constructie errond, vooraleer een nieuw beheerscontract wordt ondertekend, vooraleer een nieuwe CAO wordt gesloten en vooraleer het investeringsplan voor de komende 10 jaar wordt uitgevoerd. Ik zie dat op het ogenblik alles stilligt. Althans, voor de buitenwereld beweegt er niet veel. Ik veronderstel dat het er achter de schermen anders aan toe gaat. De NMBS is als autonome overheidsbedrijf – en dat is de maatschappij nog altijd – veel te belangrijk is om zomaar aan haar lot over te laten. Ik zou dus zeer graag van u meer toelichting krijgen, vooral wat de timing betreft van de belangrijke elementen in het dossier.

03.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik verneem – hoe kan het ook anders – uit de pers dat de financieel-economische toestand bij de NMBS er veel slechter zou uitzien dan verwacht. De cijfers in de pers wijzen op een courant groepsverlies van 104 miljoen euro en de schuldenlast is in de afgelopen jaren gestegen met 1.170 miljoen euro tot 3.908 miljoen euro. Enkele maanden geleden werd er door de spoorbonden nog op gewezen dat de schuldenlast zou oplopen tot 15 miljard euro. Dat zijn, mevrouw de minister, duizelingwekkende cijfers, zelfs in euro.

Mevrouw de minister, ik kan me in grote lijnen aansluiten bij de interpellatie van mevrouw Brepoels. Toch wil ik zelf nog enkele klemtonen leggen, ten eerste op het feit dat parlementsleden voor bijzonder veel dossiers bijna uitsluitend op de pers aangewezen zijn. Voorzitter De Croo probeert sedert enige tijd openheid te creëren en van dit huis een soort Big Brother-huis te maken, met camera's, gerichte microfoons, plasmaschermen en dies meer. Maar zoals in het echte Big Brother-huis mogen de parlementsleden alleen maar wat braafies in

03.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'apprends à la lecture de la presse que la SNCB est en bien moins bonne santé que sa comptabilité ne le donne à penser. Son déficit s'élève à pas moins de 104 millions d'euros et son endettement s'est accru et s'établit désormais à 3.908 millions d'euros. Et on ne prévoit pas d'éclaircie sur ce plan. Même exprimés en euros, ces chiffres donnent le vertige. Je rejoins Mme Brepoels mais je voudrais tout de même mettre l'accent sur un certain nombre d'aspects. Je déplore qu'en dépit des efforts déployés par M. De Croo, la lecture de la presse soit

de zandbak spelen en zijn ze voor van alles en nog wat aangewezen op uitgelekte interne documenten, die dan nog meestal door de meerderheidspartijen naar buiten worden gebracht. Die opmerking hebben we in het verleden al veelvuldig gemaakt, ook bij de begrotingsbesprekingen. U zou die kunnen vermijden door op dat vlak enige openheid aan de dag te leggen.

Ten tweede, enige zelfrelativering is hier natuurlijk ook op zijn plaats. Ook al waren deze documenten in ons bezit, zou er nog iemand weten, behalve wellicht Etienne Schouppe, hoe het nu eigenlijk gesteld is met de NMBS? Alles wordt immers zo ingewikkeld gemaakt. Ik denk aan alternatieve financieringsoperaties. Ik denk aan buitenbalansverrichtingen en de rol van ABX in dat hele gegeven. Ik denk aan de aparte structuren. Ik denk ook aan de investeringskosten die gerecycleerd worden als winst, zoals mevrouw Brepoels ook al heeft aangehaald. Dat is de huidige realiteit van het spoorwegbeleid.

Ten derde, gelukkig zijn er nog enkele eenvoudige oplossingen om de NMBS op het juiste spoor te krijgen. Die oplossingen, mevrouw de minister, komen dan wel niet van u maar van uw collega minister Vande Lanotte, die alles gaat oplossen door dubbeldektreinen te kopen, de prijs van het treinticket te halveren en last but not least de schuldenlast van de Spoorwegen over te nemen. Dat moet toch frustrerend zijn, mevrouw de minister? We zitten bijna in de eindfase van deze regeerperiode en behalve een wet die de structuur van de NMBS moet wijzigen op een uiterst snelle en efficiënte manier om aan politieke benoemingen te kunnen doen, hebben we op mobiliteitsvlak nog niet veel gezien. En dan komt daar, als een deus ex machina, een collega-minister u uit de nood helpen. Het is tamelijk gênant.

Ten vierde, mevrouw de minister, vrees ik dat een groot deel van de traditionele politiek waar u ook toe behoort, nog altijd geen voeling heeft met de man en de vrouw in de straat, met de belastingbetaler en met de pendelaar. Mij interesseert die belastingbetaler wel. Mij interesseert die pendelaar wel en wat ik vraag is een efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer. De belastingbetaler wil maar wat graag bijdragen in dat openbaar vervoer maar niet ten koste van alles. In die zin zijn alle discussies over gratis of goedkoper openbaar vervoer maar schijndiscussies. Uiteindelijk gaat het hier natuurlijk over het systeem van de derde betaler. Nu kost dat openbaar vervoer – ik heb het nu specifiek over de NMBS – niet alleen de pendelaar veel geld maar iedere belastingbetaler, en hij krijgt er niet voor terug wat hij zou moeten krijgen.

Wij discussiëren hier, overigens terecht, bijzonder veel over lijnen die mogelijks dreigen te vervallen, vertragingen, slecht materieel en communautaire scheeftrekkingen, terwijl boven de hoofden van de belastingbetaler momenteel met zijn geld wordt gegoocheld.

Ten zesde, uw vooringenomenheid tegenover de baas van de NMBS Etienne Schouppe, de discussie over de nieuwe raad van bestuur en een nieuwe spoorbaas, is een schijndiscussie en dient om vriendjes her en der op lucratieve posten te plaatsen. Dat is echter totaal naast de kwestie en dient volgens mijn aanvoelen alleen maar om het eigen falen van deze regering op mobiliteitsvlak te verdoezelen. Dat is de essentie van de zaak, niets meer en niets minder. Daarop zouden ik en vooral de belastingbetaler en de pendelaar graag een antwoord krijgen.

03.05 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de laatste weken is de financiële toestand van de NMBS. bii debrek aan aruumenten. door uzelf rechtstreeks of

souvent le seul moyen dont disposent les parlementaires pour s'informer sur certains dossiers.

Y a-t-il encore quelqu'un qui sache dans quelle situation se trouve la SNCB, sauf M. Schouppe évidemment?

Le gouvernement avance des propositions pour remédier à la mauvaise situation financière de la SNCB. Etonnamment, elles n'émanent pas de la ministre Durant mais du ministre du Budget! M. Vande Lanotte a évoqué une réduction de moitié des tarifs, la mise en service de trains à double étage, la reprise de la dette... C'est la énième fois que la ministre Durant se trouve dans une situation embarrassante!

Les transports publics ferroviaires coûtent énormément d'argent à l'Etat et, par voie de conséquence, aux contribuables. Et que reçoivent ces derniers en contrepartie de leur argent durement gagné: pour ainsi dire rien!

En attendant, on palabre à l'infini sur le nouvel administrateur délégué. Mais l'usager se moque de cette lutte pour le pouvoir à laquelle on se livre dans les hautes sphères. Les consommateurs veulent des transports ponctuels et à la portée de leur bourse. Or le gouvernement actuel n'est pas capable de leur offrir de tels transports pour la bonne et simple raison que sa politique des transports est inexistante.

03.05 Yves Leterme (CD&V): La ministre brandit la situation financière de la SNCB comme une

onrechtstreeks opgevoerd als een wapen tegen de huidige afgevaardigd bestuurder. De CD&V-fractie heeft, onder meer al toen het investeringsplan werd opgemaakt en waarvoor deze regering haar verantwoordelijkheid niet heeft genomen, gewaarschuwd voor het faillissement waarin de NMBS dreigde of dreigt terecht te komen bij de uitvoering van het investeringsplan. Bij de duiding van de intoxicatie van het klimaat rond de NMBS staan wij in goed gezelschap, aangezien vice-eerste minister Vande Lanotte dat in de loop van het afgelopen weekend ook heeft onderstreept.

Cijfers zijn cijfers. In 1987, bij het begin van het rijk van Etienne Schouppe bij de NMBS, bedraagt de totale schuld van de NMBS 90 miljard Belgische frank. In 2000, bij het begin van de regering Verhofstadt en met u als vice-eerste minister en minister van Verkeer, bedraagt de schuld van de NMBS 110 miljard Belgische frank. Op dertien jaar tijd was er dus een aangroei met 20 miljard Belgische frank. De raming van de schuld van de NMBS voor 2003 bedraagt 250 miljard Belgische frank. Tijdens uw legislatuur en onder uw dynamisch ministerschap zal het pakket NMBS-schulden gestegen zijn met 140 miljard Belgische frank. Ik zie dat u daarmee kan lachen, wat wellicht goed nieuws is voor uw eigen psychische gezondheid, maar minder voor het spoorbedrijf. Die 140 miljard frank is erbij gekomen onder uw verantwoordelijkheid, tegenover 20 miljard in de voorgaande verschillende legislaturen gespreid over dertien jaar, sinds 1987, sinds de heer Schouppe aan het hoofd van de NMBS staat.

Het probleem is natuurlijk gekend. Omwille van de Europese richtlijn 440/91 moet worden toegestaan dat ons spoorbedrijf concurreert, zoals de SNCF, de Deutsche Bahn en de Nederlandse Spoorwegen concurreren. Vroeg of laat moet daarom die schuld op een of andere manier gelicht worden als hypotheek van bij de NMBS.

Tegenover het voorstel dat plots wordt gelanceerd komen er eigenaardige reacties van de minister van Begroting. Hij zegt dat er klaarheid in de boekhouding moet zijn vooraleer geld aan projecten wordt toebedeeld. U had drie jaar lang de kans om het eventuele tekort aan transparantie of klaarheid te brengen.

De verantwoordelijkheid voor de schuldenlast van de NMBS is verdeeld over verschillende politieke families en regeringen. In 1987 begint Etienne Schouppe te werken met 90 miljard Belgische frank schuld bij de NMBS. In 2000 bedraagt de schuld van de NMBS 110 miljard Belgische frank. Aan het eind van de legislatuur zal die schuld 250 miljard Belgische frank bedragen.

Het klopt dat de Europese richtlijn 440/91 reeds vroeger bestond, maar ze werd niet opgevolgd omdat de financiële omstandigheden veel moeilijker waren en omdat de Maastricht-norm moest worden nageleefd. Er moesten ook budgettaire maatregelen worden genomen. Wij vinden dat het overnemen van de schuldenlast de volgende jaren volledig of gedeeltelijk een prioriteit moet zijn om het spoorbedrijf opnieuw concurrentieel te maken en armslag te geven. Deze legislatuur is begonnen met een zicht op meer inkomsten, namelijk 480 miljard frank. De verantwoordelijkheid stelt zich dus op een ander vlak. Omdat de Belgische Staat weigerde om de schuld over te nemen en – zoals in andere landen – een groot deel van de financiering van de hogesnelheidstrein op overheidskosten te doen, moest de directie van de NMBS tot boekhoudkundige spitstechnologie overgaan om de levenskracht van het bedrijf in stand te houden. De politiek draagt daarin een belangrijke verantwoordelijkheid, deels in het verleden en deels zeker nu zoals ik daarstraks met cijfers heb geïllustreerd.

arme contre l'administrateur délégué. Voici bien longtemps que notre groupe lance des mises en garde devant la faillite qui menace la SNCB. Le ministre Vande Lanotte nous a rejoints ce week-end. Début 1987, à l'arrivée de M. Schouppe, la dette s'élevait à 90 milliards de francs. En 2000, au début du gouvernement Verhofstadt, elle atteignait 110 milliards de francs; pour 2003, on l'estime à 250 milliards de francs. Alors qu'en treize ans la dette s'est accrue de 20 milliards, depuis que vous êtes en fonction, elle a augmenté, en trois ans, de 140 milliards de francs. Le problème est connu et fait l'objet de la directive européenne 440/91 qui doit permettre à la SNCB d'affronter la concurrence. La reprise de la dette est nécessaire à cet effet.

Les responsabilités sont partagées. Si la dette n'a pas été reprise précédemment, c'était en raison de la conjoncture difficile. Le refus de l'Etat de reprendre la dette et de financer le TGV oblige la direction à réaliser des prouesses comptables. La responsabilité de la dette de 250 milliards de francs incombe, pour une grande part, à ce gouvernement qui, malgré une conjoncture plus favorable, n'en a pas fait assez.

La dotation du gouvernement pour la SNCB s'élève actuellement à 2,9 milliards d'euros, tandis que la SNCB elle-même doit dégager 2,5 milliards d'euros. Cela signifie que la SNCB doit supporter elle-même 45 pour cent de tous les coûts qui figurent dans le programme d'investissement.

Les subventions d'investissement octroyées par ce gouvernement ont été réduites par rapport à la législature précédente. Alors que 761 millions d'euros étaient dégagés au cours de la dernière année du gouvernement Dehaene, ce montant a sensiblement diminué sous le gouvernement Verhofstadt: 655 millions d'euros en 2000, 670 millions d'euros en 2001 et 719 millions d'euros cette année. Pour couronner le tout, ce gouvernement ne parvient pas à verser à temps

De verantwoordelijkheid voor de schuld van 250 miljard frank die de NMBS op het einde van deze legislatuur zal hebben, ligt grotendeels bij deze regering, ondanks de gunstige economische conjunctuur. U hebt een investeringsprogramma van ongeveer 17 miljard euro vooropgezet, waarvan één derde door de NMBS zelf moest worden opgehoest. Deze regering heeft de NMBS-schulden in deze legislatuur verder spectaculair laten stijgen. In vergelijking met de grote investeringsfinanciering van de NMBS in deze legislatuur is de inspanning van de Staat zelf en het financiële prijskaartje ervan beschamend laag. Als wij kijken wat de overheidsdotatie voor spoorinvesteringen in deze legislatuur bedraagt, komen wij op een bedrag van 2,9 miljard euro of 116 miljard frank. Het bedrag dat de NMBS op tafel moet leggen, is 2,5 miljard euro. Dat betekent dat de NMBS tijdens deze legislatuur 45% van alle investeringskosten voor zijn rekening moet nemen om het goedgekeurde investeringsprogramma te realiseren.

Ondanks de betere financieel-economische toestand stellen wij vast dat de investeringstoelagen van 2000, 2001 en zelfs 2002 lager liggen dan wat in 1999 in het laatste jaar van de regering-Dehaene onder veel moeilijker omstandigheden aan de NMBS werd gegeven. Voor 1999 was er een investeringstoelage van 761 miljoen euro. In 2000 – het eerste jaar Verhofstadt – was dat 655 miljoen euro, in 2001 – het tweede jaar Verhofstadt – 670 miljoen euro en in 2002 was dat 719 miljoen euro wat nog altijd minder is dan de 761 miljoen in 1999.

Uw regering komt zelfs haar lagere financiële toezeggingen aan de NMBS in de praktijk niet na. In deze legislatuur werd ongeveer 70 miljoen euro aan investeringstoelagen naar de Griekse kalender verwezen, dus wellicht definitief uitgesteld.

De Belgische Staat heeft niet alleen de verplichting, overeenkomstig de Europese regelgeving, om iets aan de uitstaande schuld te doen.

Zij is mede verantwoordelijk voor het feit dat de NMBS wordt verplicht nieuwe schulden te maken voor gewone opdrachten van openbare diensten, zoals het investeringsprogramma DOD 2012.

Het gaat trouwens niet alleen om een probleem van investeringen. Ook de jaarlijkse toelage voor het binnenlands treinverkeer, die ongeveer 14 miljard frank bedraagt, volstaat niet om de kosten volledig te dekken. Dat probleem bestaat al enkele jaren. Er is een structureel exploitatietekort gegroeid van ongeveer 3 miljard frank. Uiteraard is dit gedeeltelijk te wijten aan de invoering van de bijgestelde dienstverlening ICR in 1998. Nogmaals, mevrouw de minister, u draagt de volle verantwoordelijkheid terzake en u beschikt over meer dan voldoende financiële ruimte om stappen te ondernemen.

Onze eerste conclusie is dat de regering Verhofstadt in het algemeen en uzelf in het bijzonder, mevrouw de minister, zeer slecht geplaatst zijn om, in een vlaag van destabilisatiepogingen ten aanzien van gedelegeerd-bestuurder Schouppe, deze laatste een gebrek aan transparantie in de boekhouding te verwijten. Het basisprobleem is dat de Belgische Staat ten opzichte van de NMBS haar verantwoordelijkheid niet nakomt. In het verleden was dat reeds zo omwille van budgettaire moeilijkheden, maar tijdens deze legislatuur loopt het de spuigaten uit.

Onze tweede conclusie is de volgende. Het dossier van de NMBS-schulden zal vroeg of laat onvermijdelijk ter hand worden genomen en de Belgische Staat zal, net zoals andere Europese staten, een deel van de schulden overnemen om de NMBS toe te laten haar rol ten volle

les sommes dues: près de 700 millions d'euros de subventions pour les investissements ont été reportés depuis l'arrivée au pouvoir de la coalition arc-en-ciel!

La responsabilité de l'Etat dans les problèmes financiers rencontrés par la SNCB n'est donc certainement pas négligeable.

En ce qui concerne les manœuvres visant à rendre la vie dure à M. Schouppe, nous concluons que c'est essentiellement l'Etat belge qui n'a pas assumé ses responsabilités.

Deuxièmement, pour pouvoir encore satisfaire aux besoins vitaux, il faudra tôt ou tard reprendre la dette de la SNCB. Il est absurde que le gouvernement attende que les élections se profilent avant de commencer à s'intéresser au problème: il est déjà presque trop tard.

Enfin, quelles initiatives la ministre va-t-elle prendre pour garantir l'avenir de la SNCB, à moyen et à long terme?

op te nemen op het vlak van de mobiliteit en ingevolge de groeiende vraag naar mobiliteit. Welnu, is het niet dwaas dat de vice-eerste minister en minister van Begroting, samen met de regering, enkele maanden geleden een investeringsplan op poten zetten waarvan de NMBS een derde van de lasten moet dragen en daardoor moeilijkheden tegemoetgaat en, bij gebreke aan bijkomende initiatieven, recht naar het faillissement afstevent, terwijl enkele maanden later, net voor de verkiezingscampagne begint, eigenlijk wordt toegegeven dat die schulden moeten worden overgenomen? Ware het niet beter geweest eerst daarover een debat te voeren, alvorens een gebrekkig investeringsplan op te stellen? Ik vergelijk dat als het ware met een dokter die zijn patiënt ernstig ziek laat worden zonder iets te ondernemen en slechts in de fase van de palliatieve zorgen over medicijnen nadenkt, maar wacht tot de patiënt op sterven na dood is alvorens ze toe te dienen. Dat is beslist geen degelijk beleid.

De hamvraag in de interpellatie van de heer Ansoms, en die ik overneem, is welke initiatieven de regering zal nemen om de NMBS te doen overleven, niet alleen in de nabije toekomst, maar ook op middellange en lange termijn.

03.06 Alfons Borginon (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, om niet in herhaling te vallen zal ik mij beperken tot het toevoegen van enkele elementen in deze zaak.

Eerst wil ik echter duidelijk maken dat deze discussie niet handelt over de NMBS als mobiliteitsinstrument, maar dat het gaat om het overleven van een overheidsinstrument om de mobiliteit gestalte te geven. De discussie die wij thans voeren gaat louter en alleen om een financieel-economische kwestie.

Grote ondernemingen worden steeds door allerlei fiscale en technische elementen in een bepaalde richting geduwd. Om een reëel beeld te krijgen van de situatie van een onderneming moet men van een economische benadering uitgaan. Dat is een aanvaardbare oefening. Wat mij evenwel verbaast is dat de leiding van de NMBS, die werkt met een economisch document dat de reële situatie van de spoorwegen weergeeft – wat op zich een correcte bestuursdaad is – zo naïef is ervan uit te gaan dat een tekst besproken en rondgedeeld op een raad van bestuur, in zijn gepolitiseerde vorm niet op een of andere manier naar buiten treedt en een eigen leven gaat leiden. Ik snap niet goed waarom noch de NMBS, noch de verantwoordelijke minister inspanningen leverden om van bij de aanvang en op basis van correcte informatie, een discussie te voeren met het Parlement en ten aanzien van de media.

Alleen op die manier kan men beletten dat men begint te spreken over zaken die niet overeenstemmen met de realiteit. Dat gebrek aan communicatiebeleid en transparantie – het niet doorspelen van een document – is fout.

Mevrouw de minister, u moet beseffen dat het belang dat dit Parlement hecht aan het dossier NMBS en vooral aan het economisch aspect ervan niet los kan worden gezien van het debacle van Sabena. Ik vermoed dat iedereen in dit huis met een kater is blijven zitten na het dossier Sabena. Als politicus en parlamentslid heeft men het gevoel er nauwelijks iets aan te kunnen doen en dat men gedurende decennia een hele reeks economische operaties ziet gebeuren maar nooit de cijfers zelf vast krijgt. Onze bezorgdheid inzake het dossier NMBS wordt ingegeven door verantwoordelijkheidszin. We willen voorkomen dat we over 10 jaar deconfronteerd worden met de vraag wat wij politici

03.06 Alfons Borginon (VU&ID): Je ne répéterai pas ce qui a déjà été dit.

La présente discussion porte sur des aspects financiers et économiques et non sur la mobilité. Si la direction de la SNCB se fonde sur un document qui reflète la situation réelle de l'entreprise, c'est acceptable, mais elle ne peut être naïve au point de penser qu'un tel document restera éternellement confidentiel. Il faut donc mener la discussion sur la base de données correctes. Cette transparence faisait défaut.

L'importance que le Parlement accorde à la SNCB est à mettre en rapport avec la débâcle de la Sabena. Dans dix ans, nous ne voulons pas être confrontés à une dette incontrôlable à laquelle on n'a pas tenté de remédier. Dépenses et dettes sont reléguées à plus tard, ce qui contribue à fausser l'image de l'exploitation. J'ignore si la rentabilité interne de l'exploitation est suffisamment élevée pour passer à une nouvelle exploitation.

L'exploitation de la société doit pouvoir garantir de nouveaux investissements.

Les parlementaires doivent-ils se porter candidat au poste d'administrateur délégué pour pouvoir disposer d'un droit de

gedaan hebben toen we vaststelden dat de schuld van de NMBS begon te ontsporen. Dat is de reden waarom ik mij wil inlaten met dit dossier. Als ik de verslaggeving in de media over het economisch rapport en de antwoorden erop van de NMBS bestudeer, kan ik me niet van de indruk ontdoen dat er niet zozeer een probleem is van financiële stabiliteit op korte termijn maar van interne economische rendabiliteit in de bedrijfsexploitatie. Men schuift een aantal uitgaven of schulden naar de toekomst en vertekent hierdoor het beeld van het intern rendement van de eigen exploitatie. Naast de officiële boekhouding en de economische nota die werd opgesteld, moet men, mijns inziens, een derde nota opstellen. Deze nota moet het economisch resultaat bevatten met enerzijds louter de investeringen en het beheer van de infrastructuur van het net en, anderzijds het echte exploitatieresultaat van de uitbating van het net. Op lange termijn komt men tot een opsplitsing tussen van deze twee elementen. Op basis van de huidige nota is het voor mij niet duidelijk in welke mate men kan stellen dat de interne rendabiliteit van de exploitatie voldoende hoog is om de intresten te betalen op investeringen die men aangaat inzake infrastructuur om nieuwe exploitatie toe te laten. Wat is de kern van het probleem? Ofwel levert de exploitatie van de NMBS voldoende op om de financiering te kunnen dragen van nieuwe investeringen, ofwel is dat niet het geval. Als dit niet het geval is, zal men onvermijdelijk eindigen in een scenario van financiële catastrofe. Ik blijf erbij dat het voor ons parlementsleden extreem moeilijk is om een reëel beeld te krijgen van de financiële toestand van de NMBS. Onze mogelijkheden om via het Rekenhof meer gedetailleerde informatie te krijgen zijn op dit ogenblik veel kleiner dan 10 jaar geleden.

Ik kom tot mijn derde punt. Uiteindelijk zal het zo ver komen dat we ons als parlementsleden allemaal kandidaat-bestuurder van de NMBS moeten stellen om te kunnen weten wat er aan de hand is. Ik verheel u niet, mevrouw de minister, dat ik dit weekend met de gedachte heb gespeeld om me effectief kandidaat te stellen. Nadat ik zaterdag in het Belgisch Staatsblad de vereisten heb gelezen waaraan op korte termijn moet worden voldaan om zich kandidaat te kunnen stellen tegen woensdag 12.00 uur, moet het me van het hart dat het onmogelijk is al de documenten tijdig te verzamelen. Op ongeveer 36 uren een bewijs van goed gedrag en zeden, een afschrift van de geboorteakte en een gedetailleerd curriculum vitae, diploma's en een uiteenzetting van de verdiensten en bekwaamheden bij elkaar verzamelen en opsturen is een probleem. Aangezien ik deze namiddag in de Kamer aanwezig moest zijn, was het mij materieel onmogelijk mijn kandidatuur te stellen tegen woensdagmiddag 12.00 uur. Hierdoor bent u bevrijd van een bijkomend probleem in uw beslissingen de komende dagen.

Ik zeg dat om de volgende reden. Zowel in de benadering van de economische situatie als in de benadering van de regering om de bestuurders en de gedelegeerd bestuurder te benoemen, kan toch worden gesproken van een vorm van onbehoorlijk bestuur. Als straks iemand op basis van die korte termijn naar de Raad van State stapt, dan denk ik dat hij heel veel kans op succes heeft.

Samengevat hoop ik dus dat u voldoende antwoorden kunt geven die onze vrees wegneemt over de financiële toestand van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen op lange termijn. Ik denk echter dat het antwoord niet volledig zal zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Borginon, bedankt voor uw interpellatie. U kan uw kandidatuur misschien mondeling indienen. Er staat nergens dat die geschreven moet zijn, voor zover ik weet.

03.07 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la **03.07** Jean Depreter (PS): Zoals

ministre, chers collègues, comme beaucoup, j'ai tenté de comprendre et d'interpréter les comptes de la SNCB.

La presse économique et financière nous a donné de larges informations à ce sujet entre mercredi et samedi.

Monsieur le président, je ne reprendrai pas les données déjà fournies par mes collègues. Cependant, en tant que député de la majorité, je tiens à intervenir pour donner l'occasion à Mme la ministre d'expliquer son point de vue à ce sujet. De plus, je voudrais dire que, selon moi, le processus comprend trois étapes:

1. la présentation de chiffres alarmistes, en outre fournis de manière très négative;
2. l'"arrondissement" des données avec M. Schouppe tentant, notamment de démontrer que les chiffres concernant ABX ne sont pas aussi négatifs qu'on voudrait le faire croire;
3. l'évocation par le vice-premier ministre et ministre du Budget de perspectives auxquelles on pense depuis déjà un certain temps.

Autrement dit, les comptes de 2001 de la SNCB font apparaître une série d'éléments négatifs: des bénéfices comptables allant en diminuant, un endettement qui ne fait que croître et qui représente aujourd'hui 7,1 milliards d'euros et, à en croire les chroniqueurs financiers, une situation économique qui ferait apparaître une perte opérationnelle de l'ordre de 77 millions d'euros contre un bénéfice de 15 millions l'année dernière. A cela, il faut ajouter les chiffres relatifs au transport de marchandises qui sont également en diminution.

Cependant, à côté de ces points négatifs, il y a quand même des éléments positifs: un chiffre d'affaires en progression et surtout une augmentation du nombre de voyageurs, ce aussi bien à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur.

Pour le groupe SNCB, qui représente environ quarante sociétés, les chiffres sont également négatifs puisqu'on enregistre une perte de 109 millions d'euros et un endettement de 7,1 milliards d'euros.

On peut également se poser des questions quant à l'augmentation de la charge de 2,9% et la faible progression des recettes.

En ce qui concerne ABX, des chiffres négatifs ont également été avancés puisque l'on parle d'un endettement de 1,18 milliard d'euros.

Paradoxalement, la perte pour l'année 2001 serait nettement moins importante comparativement aux chiffres de l'année précédente. Il est vrai que 1,18 milliard d'euros représente un montant important, mais c'est relativement peu si l'on considère l'endettement global d'ABX qui s'élève, pour sa part, à 7,19 milliards d'euros. On a parfois dit que tout n'était pas clair et évident, mais c'est en tout cas le cas pour ABX.

Voilà une série d'éléments relativement négatifs au sujet desquels, madame la ministre, nous serions heureux d'avoir des éclaircissements.

Je voudrais revenir un instant à la réaction de M. Schouppe qui, à l'occasion des rencontres internationales, qui ont eu lieu à Paris, a regretté que le débat soit ainsi porté sur la place publique. Il est vrai que, dans un tel contexte, ce genre de situation n'est pas facile à gérer pour un top manager. Toutefois, le citoyen a droit à une réelle transparence.

La dette de 1,2 milliard d'euros est remise en cause. Il s'agirait plutôt

de dire à chacun que l'endettement est en baisse. Iedereen tracht ik de rekeningen te interpreteren. We kunnen duidelijk drie stadia onderscheiden: er worden onrustwekkende cijfers meegedeeld, de heer Schouppe geeft er een positieve wending aan en ten slotte tekenen de eerste minister en de minister van Begroting een reeds lang verwacht scenario uit.

Inzake de cijfers dienen enkele positieve ontwikkelingen te worden vermeld, zoals de verhoging van de omzet en van het aantal treinreizigers. De cijfers van ABX zijn weliswaar slecht, maar minder onrustwekkend dan vorig jaar. Op heel wat punten laat dit dossier aan duidelijkheid te wensen over.

Tweede fase: de heer Schouppe betreurt de buitensporige publiciteit die aan het dossier werd gegeven en die het beheer ervan bemoeilijkt, maar de burger heeft recht op informatie. De heer Schouppe geeft toe dat de algemene schuld van ABX 413 miljoen euro zou belopen, maar in 2002 zou ABX al gedeeltelijk en in 2003 helemaal opnieuw rendabel zijn.

Derde fase: er wordt een overname van de schuld van de NMBS door de staat overwogen, wat ook voor andere spoorwegmaatschappijen in Europa is gebeurd. De eerste minister heeft daarover nog niet veel gezegd, maar de heer Vande Lanotte steunt het idee.

Dus, een scenario in drie fasen met een mogelijk happy end.

d'une dette globale de 413 millions d'euros. L'administrateur délégué fait valoir des éléments positifs pour ABX; quand il fait la comparaison par rapport à des entreprises du même genre au niveau européen, il fait intervenir le total des actifs. De plus, ABX Logistics présenterait un rapport endettement/actif comparativement favorable. ABX retrouverait une rentabilité partielle en 2002 et même une rentabilité globale en 2003. C'est la deuxième étape du scénario qui s'est déroulé entre mercredi et samedi. C'est la version de l'administrateur délégué selon lequel la situation est beaucoup plus positive qu'on ne pourrait le penser. Il donne des chiffres et des perspectives détaillées pour ABX.

La troisième chose que j'ai découverte avec une relative surprise, c'est que l'on envisagerait que l'Etat reprenne la dette de la SNCB, à l'instar de ce qui a été fait dans de nombreux pays européens. Je m'étais avancé sur ce point, étant sollicité notamment – comme nombre de députés – par les organisations syndicales. Le problème de la dette revient de manière récurrente; il a été abordé lors de diverses discussions, notamment avec des experts. Tous envisageaient la possibilité de cette reprise de la dette par l'Etat, chose qui n'avait pu avoir lieu plus tôt en raison du problème de la dette de l'Etat.

A l'occasion d'une intervention du premier ministre, je faisais la suggestion de voir l'Etat s'occuper de la dette en question. Aujourd'hui, je constate qu'un homme comme M. Vande Lanotte avance sur ce terrain-là; je suppose qu'il ne s'est certainement pas avancé d'une telle façon sans avoir un minimum d'assurances! En tout cas, du côté francophone, la proposition n'a pas encore fait un "tabac" terrible; un seul média en a véritablement parlé. Il semblerait que l'idée ait encore fait du chemin du côté néerlandophone au cours du week-end passé. M. Vande Lanotte aurait dit que l'assainissement des services publics ayant été réalisé, la reprise de la dette de la SNCB par l'Etat serait possible. L'effort serait de 7 milliards d'euros en 2005. De cette manière, M. Vande Lanotte qui soutient le travail de Mme Durant, lui donne un coup de main. Il faut que règne un esprit d'équipe au niveau du gouvernement. M. Vande Lanotte parle par ailleurs d'une augmentation de la qualité des services et de la diminution de moitié des tarifs. On constate ainsi un soutien au service public qu'est la SNCB; comme à Hasselt, on va faire en sorte d'avoir plus de clients, d'être moins cher, d'encourager tout le monde à prendre le train et de permettre aux travailleurs de se rendre à leur travail sans payer, tout cela avec l'aide de l'Etat.

Ce scénario en trois étapes me satisfait, et ce d'autant plus que je rencontrerai des délégués syndicaux le 1^{er} mai prochain.

03.08 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Borginon, ik wil eerst wat zeggen over uw informatie. U zei dat u in het verleden correcte informatie verkreeg. Ik vraag mij af of u of uw partijleden het rapport van het Rekenhof hebben gelezen, dat enkele belangrijke elementen bevat over onder meer de wettelijke bepalingen en de boekhoudingstechnieken. Daarover hebben wij in de commissie veel gediscussieerd. Wij hebben ook veel gesproken over de tweede bijlage aan het beheerscontract over de boekhoudingproblemen en de manier waarop de boekhouding moet worden gelezen, wat toch erg belangrijk is. Daarover hebben wij ook gesproken tijdens de debatten over het investeringsplan en de wet. U kunt toch niet zeggen dat wij nu pas voor het eerst over deze problemen spreken.

Het tweede probleem is de basis voor jullie interpellaties. De basis vormde het intern rapport dat in de week van 15 april 2002 in de pers werd gepubliceerd. Er wordt verwezen naar een intern rapport van de

03.08 **Isabelle Durant**, ministre: M. Borginon se plaint de n'avoir pas reçu suffisamment d'informations à propos des règles comptables de la SNCB. Je fais observer qu'il peut trouver dans le rapport de la Cour des comptes des informations à propos de cette matière à laquelle un débat approfondi a déjà été consacré à l'occasion de l'examen du deuxième avenant au contrat de gestion et du plan d'investissement.

Les interpellations développées aujourd'hui sont inspirées par des informations parues dans la presse

NMBS over de boekhoudkundige en economische toestand van de maatschappij. Ondertussen werd dat rapport goedgekeurd door de raad van bestuur en gespecificeerd in het kader van de algemene vergadering die gepland is voor eind mei 2002. Die vergadering is belangrijk. Daarover hebben wij hier de laatste twee jaren gesproken, want het is natuurlijk belangrijk dat de aandeelhouders in die algemene vergaderingen zijn vertegenwoordigd, zoals de laatste twee jaren, en dat het standpunt van de grootste aandeelhouder wordt verdedigd op die algemene vergaderingen.

Desalniettemin kan ik melden dat de boekhoudkundige homogeniserings, waarvan sprake in De Standaard, jaarlijks worden uitgevoerd om de situaties economisch vergelijkbaar te maken. Die homogeniserings worden bondig maar uitdrukkelijk vermeld in de ontwerpen van jaarrekeningen.

De economische toestand van het bedrijf is inderdaad verontrustend. Vooral de schuldenlast is groot. U weet hoezeer ik mij heb ingezet om het beheer van die schuld als een van de voornaamste prioriteiten van de maatschappij te maken.

03.09 Yves Leterme (CD&V): (...)

03.10 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Leterme, u weet dat dus niet. Met uw cijfers hebt u een mooie demonstratie gegeven, maar u vergeet – ik weet niet waarom, of misschien weet ik wel waarom – dat alle dossiers van ABX en de ontwikkelingen rond ABX de laatste jaren toch een groot effect hebben gehad op de problematiek van de schuld.

03.11 Yves Leterme (CD&V): (...)

De **voorzitter:** Mijnheer Leterme, de regering is nu aan het woord. Straks krijgt u het woord voor een repliek.

03.12 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, uit de rekeningen blijkt duidelijk dat die schuld kan worden verklaard door de verhoging van de exploitatiekosten, maar ook door de financiële investeringen. Iedereen is nu op de hoogte van de omvang van de investeringen in ABX waaraan de regering gelukkig heeft beslist een einde te maken en de materiële investeringen met over het algemeen machines. Al die factoren vloeien rechtstreeks voort uit het beheer dat wordt uitgeoefend door de bedrijfsorganen.

De toestand van de schulden van de NMBS is zeer zeker verontrustend, net als de vooruitzichten voor de ontwikkeling ervan. Daarbij gaat het niet alleen om de schuld die als dusdanig uit de boekhouding van de maatschappij blijkt, maar ook om alle verbintenissen buiten de balans. Dit wil zeggen de werkelijke betalingsverplichtingen, die niet minder schulden zijn omdat ze niet in de schuldenpost van de balans zijn opgenomen, zoals bijvoorbeeld de terugbetalingen voor de leasingoperaties of de lening van 125 miljard Belgische frank via HST-Fin.

Ik heb reeds talloze keren aan de commissie uitgelegd dat ik mij sinds mijn aantreden heb ingespannen om na te gaan wat de boekhouding van de NMBS werkelijk weerspiegelt. Daarvoor moet men niet alleen kijken naar de cijfers in de officiële boekhouding, maar moet ook de economische betekenis ervan worden geanalyseerd door de operaties te doorprikken die voortvloeien uit de specifieke boekhoudkundige bepalingen van de NMBS. Er is geen gebrek aan feiten die aantonen hoezeer ik de aandacht op dat probleem heb gevestigd en mij heb ingezet om een antwoord te vinden conform de principes van een goed

à propos d'un rapport interne de la SNCB relatif à la situation comptable et économique de l'entreprise. Dans l'intervalle, ce rapport a été approuvé par le conseil d'administration et figure à l'ordre du jour de l'assemblée générale qui se tiendra fin mai, à laquelle l'Etat sera évidemment représenté en sa qualité d'actionnaire principal.

L'"harmonisation comptable" évoquée par *De Standaard* constitue une opération effectuée chaque année en vue de comparer les situations successives. Ces opérations figurent dans les comptes annuels.

03.12 Minister Isabelle Durant: La situation financière de la SNCB est, en effet, préoccupante. Il ressort des comptes que la charge d'intérêts élevée est due à l'augmentation des frais d'exploitation et aux investissements financiers et matériels et est donc directement liée à la gestion de l'entreprise. Cette montagne d'intérêts est préoccupante, les perspectives en la matière n'étant pas davantage réjouissantes. Nous devons également attirer l'attention sur plusieurs échéances de paiement concernant notamment les impôts ainsi que des remboursements dans le cadre d'opérations de leasing et de l'emprunt TGV-FIN de 125 milliards de francs.

Depuis mon arrivée à la tête du département, j'œuvre en faveur de la transparence non seulement de la comptabilité officielle de la SNCB mais également de la signification économique d'autres opérations

overheidsbeheer.

Op basis van verschillende vragen en interpellaties aan de manager van de NMBS heb ik in maart 2000, dus twee jaar geleden, een verslag naar de Ministerraad gestuurd dat wees op de omvang van de schuld en dat uiting gaf aan mijn ongerustheid. Om die reden heb ik voorgesteld dat de regering zou overgaan tot een audit van het beheer van de commerciële aspecten van de NMBS en het Parlement zou steunen in zijn bijna unanieme vraag aan het Rekenhof om een audit van het beheer van de NMBS uit te voeren, overeenkomstig de wet van 10 maart 1998. Het is dus tijdens deze legislatuur en in de commissie voor de Infrastructuur dat het initiatief voor het auditverslag van het Rekenhof tot stand is gekomen, terwijl die mogelijkheid al in 1998 bestond en de toestand die ik geërfd heb, reeds eerder een dergelijke benadering zou hebben gerechtvaardigd.

In het kader van mijn functie heb ik kunnen vaststellen dat, zodra de NMBS zich tot haar aandeelhouders of toeziende overheid wendde, dat doorgaans was om meer financiële middelen te vragen, omdat ze zelf niet meer in de spoorwegen kon investeren. Ter herinnering, in de lente van 2001 heb ik op grond van de financiële problemen die door de NMBS werden aangekaart, een investeringsplan verdedigd dat minder eigen middelen van de NMBS vereiste. Het is de raad van bestuur van de NMBS zelf geweest die in juni 2001 de maximalistische versie van het plan heeft goedgekeurd en zeer sterk op de uitvoering ervan bij de regering aandrong. Derhalve heeft de regering beslist dat plan enkel goed te keuren als de NMBS zich ertoe verbond alle mogelijke financieringsbronnen te bestuderen. In het verleden heeft de NMBS ook altijd een deel van de investeringsplannen betaald.

De gedelegeerd bestuurder heeft zich er overigens in geschriften toe verbonden de nodige alternatieve financieringsmiddelen te vinden. Dat is geschreven en ondertekend. Men moet de regering dan er niet van beschuldigen te interventionistisch te zijn en haar dan weer vragen de gevolgen weg te werken van beslissingen die behoren tot de verantwoordelijkheid van de beheersorganen.

Certains ont oublié de parler du dossier ABX. Entre-temps, la SNCB a continué à investir des sommes considérables dans cette filiale. Malgré mes nombreuses interpellations et mes demandes de garanties adressées à la fois au management – je pense notamment à la mise à la disposition de la garantie de l'Etat – et au commissaire du gouvernement, ils ont continué de prétendre que ces milliards investis dans cette entreprise multinationale de transport routier et de logistique seraient salutaires à la SNCB, tant en termes de parts de marché pour le rail qu'en termes de retours financiers. Au cours de cette commission, nous avons eu l'occasion d'en discuter à de très nombreuses reprises.

Il a pourtant été démontré que le retour vers le rail est réellement insignifiant, du moins pour l'instant ou dans des délais stratégiquement raisonnables.

Quant à un probable retour financier pour la SNCB, il semble qu'il soit inexistant puisque les documents du conseil d'administration de fin mars 2002 témoignent d'une obligation de dépôt de bilan pour ABX-Allemagne en l'absence d'une prolongation de lettre de confort accordée par la SNCB. Or, le groupe ABX n'a aucune valeur stratégique sans l'Allemagne.

En ce qui concerne les comptes consolidés de 2001, les résultats sont déficitaires à concurrence de 98.4 millions d'euros, soit près de 4

comptables. Mon engagement en ce sens ne peut être mis en doute. Après concertation avec les managers concernés, j'ai d'ailleurs adressé en mars 2000 au Conseil des ministres un rapport exprimant mon inquiétude à propos de la situation financière de la SNCB et demandant la réalisation d'un audit.

Dans le cadre de mes fonctions, j'ai en effet pu constater que la SNCB demanda à son actionnaire principal de lui attribuer plus de moyens financiers. Au printemps 2001, j'ai dès lors appuyé un plan d'investissements dont le conseil d'administration de la SNCB approuvait une version maximaliste en juin 2001. Le gouvernement a subordonné son approbation de ce plan à l'engagement de la SNCB d'examiner des sources de financement. Il est donc inacceptable que l'on accuse d'abord le gouvernement d'excès d'interventionnisme pour lui demander ensuite d'éponger les conséquences des décisions des organes de gestion.

De NMBS heeft zwaar in ABX geïnvesteerd. Ik verzocht verscheidene malen om garanties en heb vastgesteld dat men de in ABX geïnvesteerde miljarden als heilzaam voor de NMBS wilde blijven beschouwen.

Nu is aangetoond dat ABX de spoorwegen alleszins binnen een redelijke termijn geen inkomsten zal opleveren. De rekeningen voor 2001 wijzen op verliezen. Het volontaristische plan van de Boston Consulting Group ging uit van veel lagere verliezen. De ABX-strategie slorpte miljarden Belgische franken op, die de NMBS volgens mij in haar spoorwegactiviteiten had moeten investeren.

L'actionnaire a décidé de mettre fin aux investissements dans ABX. La SNCB doit se concentrer sur sa tâche première.

On est en droit de se demander pourquoi la SNCB ne veut pas considérer les investissements selon des critères socio-économiques. L'actionnaire doit

milliards de francs belges. Le plan volontariste du Boston Consulting Group, dont vous avez auditionné les représentants dans le cadre du dossier ABX, misait, lui, sur une perte de 68 millions d'euros.

Cette "stratégie" – le terme est abusif puisque la Cour des comptes a estimé que les investissements dans ABX étaient intervenus au gré des opportunités, sans vision d'ensemble – a donc mobilisé des milliards de francs belges. Pour ma part, j'estime que la direction aurait dû investir ces montants en priorité dans le développement de l'entreprise ferroviaire elle-même, à savoir le rail et sa division B-Cargo, et ce vu les échéances très proches de mars 2003. Ceci mériterait d'ailleurs qu'une explication soit communiquée aux milliers de cheminots et usagers, y compris les chargeurs, qui s'interrogent sur l'avenir de la SNCB et de son secteur "marchandises".

Op mijn aangeven heeft de aandeelhouder ook beslist een einde te maken aan de investeringen die de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen nog aan ABX kon besteden, door aan de NMBS duidelijk te maken dat zij zich opnieuw moest concentreren op haar kerntaken of core business.

Het laatste element is de evaluatie van de investeringen. Wij zouden ons kunnen afvragen waarom de NMBS tijdens de onderhandeling over het beheerscontract niet akkoord wilde gaan met een evaluatie van de spoorweginvesteringen – waarom gekozen wordt voor de ene of de andere uitrusting of machine – aan de hand van sociaal-economische criteria, waarmee het nut voor de maatschappij wordt bedoeld, zij het op financieel vlak dan wel op het vlak van de mobiliteit. Binnen de NMBS bestaat er geen werkelijk kostenbeheer.

Volgens mij is het de verantwoordelijkheid van de aandeelhouder om structurele oplossingen te bieden voor het probleem van de schuld. Het eerste antwoord is te zorgen voor een goed intern beheer binnen het bedrijf. In mijn analyse word ik volledig gesteund door het verslag van het Rekenhof. U zult begrijpen dat een aandeelhouder zich niet tevreden mag stellen met de verschaffing van geld voor de tekorten, zonder maar te denken aan een structurele oplossing voor het probleem.

Cela n'ira évidemment pas dans le sens de l'intérêt général qui est tout de même notre premier souci. Par exemple, comment l'actionnaire pourrait-il accepter de reprendre à son compte purement et simplement la totalité de la dette telle qu'elle existe actuellement, alors qu'il s'emploie depuis deux ans à demander un plan d'entreprise qui contienne un minimum de perspectives à moyen et long termes pour l'entreprise elle-même? Cette obligation de plan est aujourd'hui inscrite dans la loi.

Je me suis donc employée à ce que les investissements dans des activités annexes au rail, soit cessent, soit soient contrôlés et maîtrisés s'ils se justifient au regard d'une politique ferroviaire. Je me suis particulièrement attachée à ce que la direction se recentre sur le "corps business" de l'entreprise et amène cette société à être plus performante dans son secteur propre d'activité.

La tâche était évidemment ardue mais j'estime avoir fait le nécessaire, non seulement pour alimenter le débat, mais aussi et surtout pour proposer d'adopter une réorganisation interne de la société, en vue de l'orienter vers une société dynamique, avant tout ferroviaire et une société qui se considère comme un acteur de mobilité durable.

Une telle discussion pour l'adoption d'un tel projet de loi n'a d'ailleurs

fournir des solutions structurelles au problème de la dette. La première condition pour être en mesure d'y parvenir est une bonne gestion interne.

De aandeelhouder kan de schuld niet zonder meer overnemen, terwijl hij al jaren vraagt om een bedrijfsplan dat er niet komt.

Ik denk dat ik het nodige heb gedaan om een debat op gang te brengen en te komen tot een hervorming van de maatschappij met het oog op een duurzame mobiliteit.

Selon moi, l'actionnaire ne peut éluder sa responsabilité en ce qui concerne la dette historique de la SNCB. Comme on pouvait déjà le remarquer dans le rapport de la Cour des comptes, notre pays n'a jamais assaini radicalement la situation financière de sa société des chemins de fer, contrairement à plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne. Pourtant, cette possibilité figurait dans la directive européenne. Les autorités belges ont apporté des améliorations du point de vue de la comptabilité, mais il ne s'agit en aucun cas d'une réduction en profondeur de la dette, qui aurait dû avoir lieu en 1993 en vertu de la directive européenne.

Ik heb de NMBS in het verleden al verzocht een inventaris van zogenaamde budgettaire "lijken" op te stellen. Ook heb ik gepleit voor een partiële overname van de schuld via de oprichting van een zogenaamd Mobiliteitsfonds.

Net zoals het Zilverfonds zou dit fonds aangewend zijn overeenkomstig de bepalingen van het stabiliteitspact. Dit fonds zou de overname mogelijk hebben gemaakt van de "historische schuld", dit is de op 1 januari 1993 geïdentificeerde schuld, de enige schuld die overeenkomstig de Europese bepalingen voor overname in aanmerking komt. Voorts was er nood aan structurele

jamais été entamée auparavant. Nous n'en serions peut-être pas là aujourd'hui si elle avait été entamée plus tôt mais on ne refait pas l'histoire et j'ai joué mon rôle.

Aujourd'hui, la participation de l'Etat dans ce plan d'investissements a plus que doublé. J'espère bien que les gestionnaires de l'entreprise seront à même d'en tirer parti et de rendre un service à la mesure de ces investissements. Par définition, je souhaite qu'il en résulte des recettes conséquentes pour l'entreprise elle-même.

Ik heb er overigens ook voor gepleit dat de aandeelhouder zijn verantwoordelijkheden op zich zou nemen tegenover de historische schuld van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen. Zoals het Rekenhof onderstreept en in tegenstelling tot in vele andere genoemde Europese landen, heeft de Belgische overheid de financiën van de NMBS rooit gesaneerd zoals vereist wordt door de Europese richtlijn 440/91. Als de Belgische regering boekhoudkundige procedures heeft ingevoerd om de financiën van het bedrijf te verbeteren, gaat het louter om een boekhoudkundige verbetering die zich niet laat vertalen in een economische realiteit. In werkelijkheid heeft de Belgische regering geen specifieke maatregelen genomen voor de vermindering van de schuldenlast. Dat had uiterlijk op 1 januari 1993 moeten gebeuren.

Voor zover de beheersproblemen werden aangepast en de managers, ingevolge de hervorming van de wet die eveneens op mijn aangeven werd uitgevoerd, een inventaris moesten opmaken van de lijken en een strategie voor het hele bedrijf moesten opstellen, heb ik gepleit voor een gedeeltelijke overname van de schuld door bijvoorbeeld de oprichting van een mobiliteitsfonds, vergelijkbaar met het Zilverfonds.

Donc, un fonds de mobilité à l'instar du Zilverfonds. Ce fonds aurait été alimenté et utilisé ensuite dans le respect du pacte de stabilité. C'était en tout cas une manière de s'engager dans le sens de la reprise d'une partie de la dette.

D'une part, ce fonds allait ou pouvait permettre une reprise de la dette historique, c'est-à-dire celle identifiée au 1^{er} janvier 1993. Je rappelle que c'est la seule qui peut être reprise au regard des directives européennes, preuve d'ailleurs qu'une réponse structurelle, découlant de la gestion, doit évidemment être apportée pour le reste. Ce n'est qu'une partie de la dette qui est ici concernée.

D'autre part, ce fonds constituait une réponse possible à ce problème de la dette en permettant des investissements supplémentaires pour le rail et en diminuant d'autant la part de financement nécessaire de la SNCB pour améliorer son réseau. Ce concept s'inscrivait d'ailleurs pleinement dans le cadre des recommandations d'Ecofin, ainsi que dans celui du Livre blanc européen, qui invitait à davantage de dépenses d'investissements par les Etats membres, particulièrement dans le domaine ferroviaire.

Jusqu'à présent, cette proposition n'a pas été retenue. La proposition de M. Vande Lanotte vise à une reprise de la moitié de la dette en 2005. Je ne peux évidemment que souscrire à un accord relatif à une amélioration de la situation financière de l'entreprise. Mais, cet accord ne pourra se faire au détriment d'une volonté d'amélioration de la gestion au sein même de l'entreprise, condition sine qua non de la réussite d'une éventuelle reprise partielle de la dette d'ici 2005. Par ailleurs, seule la part de la dette historique est susceptible de reprise par l'actionnaire.

Sta mii toe u te zeggen dat ik uw insinuatie, dat ik nauwelijks aandacht

maatregelen. Het voorstel is tot op heden echter niet in aanmerking genomen. Minister van Begroting Vande Lanotte dient nu een voorstel in waarbij de helft van de schuld wordt overgenomen. Een akkoord terzake mag niet ten koste gaan van het voornemen de maatschappij beter te beheren.

Il est inexact que je n'aie prêté aucune attention au problème de l'endettement.

zou hebben besteed aan het probleem van de schuld, niet kan aanvaarden. Daarom heb ik u herinnerd aan mijn voortdurende zorg, alsook aan mijn concrete daden om ervoor te zorgen dat dit probleem door alle aandeelhouders als cruciaal zou worden beschouwd.

03.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de minister bevestigt in haar antwoord dat de economische toestand van de NMBS verontrustend is en dat de verhoging en de opbouw van de schuldenlast in de periode dat de minister voor dit bedrijf bevoegd was, het gevolg is van een aantal materiële investeringen in ABX en de verhoging van de exploitatiekosten. De minister zegt dat de vooruitzichten voor de toekomst niet beter zijn. Ik stel echter vast dat de minister een verdediging opbouwt. Ik zou bijna denken dat wij dicht bij de verkiezingen staan als ik hoor hoe de minister systematisch terugkomt op wat ze de vorige jaren heeft bereikt. Ik moet jammer genoeg vaststellen dat dit na drie jaar geen resultaten heeft opgeleverd. U kunt zich wel proberen te verdedigen, maar ik stel vast dat de Ministerraad en het Parlement u blijkbaar niet in de feiten die u aanhaalt, zijn gevolgd. Ook uw collega's in de regering en de NMBS zijn u niet gevolgd. Ik heb u niet horen zeggen wat u zult ondernemen om hieraan daadwerkelijk iets te doen. U zegt bijvoorbeeld dat de NMBS zelf het maximale investeringsplan in haar raad van bestuur heeft goedgekeurd. Ik denk dat dit wel met de bedoeling was dat de regering met meer middelen over de brug zou komen. Zij hebben hierdoor gewezen op de noodzaak van een aantal investeringen om tot een degelijke uitbouw van de infrastructuur te komen. Ik herinner mij ook dat de gedelegeerd bestuurder heel vaak heeft gezegd dat dit investeringsplan niet uitvoerbaar is en dat hij tot de onderhandeling van een nieuw investeringsplan zou overgaan. Dit klopt dus helemaal niet met wat u de NMBS in de schoenen tracht te schuiven.

Voorts zegt u dat u heel veel interventies voor de investeringen voor ABX hebt gedaan. Ik meen toch dat u via uw regeringscommissaris de mogelijkheid hebt om duidelijk te zeggen dat u niet akkoord gaat met een aantal beslissingen van de raad van bestuur. Ten slotte zegt u dat de investeringen in ABX zonder visie zijn gebeurd en dat het geld prioritair in het treinverkeer had moeten worden geïnvesteerd. Daar zijn wij vet mee. Ik stel immers vast dat de engagementen intussen zijn genomen.

U doet ook een aantal uitspraken over de gevolgen voor ABX Duitsland. Wij hebben u daarover niet gehoord in de hoorzittingen over ABX. Mevrouw de minister, wij moeten in de loop van de volgende maanden verder op deze problematiek ingaan. Ik wil u toch vragen dat u het economisch rapport – vermits het door de raad van bestuur is goedgekeurd – ter beschikking van het Parlement zou stellen zodat wij hierover een ernstig debat kunnen voeren vooraleer een nieuwe CAO en een nieuw beheerscontract zijn afgesloten.

03.14 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, in uw antwoord hebt u een opsomming gegeven van acties die u hebt ondernomen, u hebt geciteerd uit verslagen, u hebt gesproken over ministerraden, kortom allemaal zaken waarvoor u de voorgaande jaren gewaarschuwd had. Ik stel echter vast dat op het terrein – en we zijn nu bijna drie jaar verder – nog geen enkele verandering te zien is. De schulden van de NMBS zijn de laatste jaren en maanden zeer sterk gestegen. De situatie is dermate ernstig geworden dat uw collega, de heer Vande Lanotte, er zich blijkbaar mee gaan bemoeien is en ze zelfs al als verkiezingsthema heeft aangekondigd.

Mevrouw de minister, wat we van u te horen kregen, is in feite een

03.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Je retiens de votre intervention que la situation économique de la SNCB est préoccupante et qu'au cours de ces trois dernières années, l'augmentation de son endettement a été le résultat d'un certain nombre d'investissements et d'une croissance des coûts d'exploitation. La ministre développe une stratégie de défense en énumérant toutes les mesures qu'elle a prises mais elle n'est parvenue à aucun résultat. Elle n'a pas été suivie, ni par le gouvernement ni par la SNCB. Que compte-t-elle faire réellement?

Lorsque la SNCB a approuvé le plan d'investissements total maximum, elle espérait aussi, évidemment, davantage de moyens. Le commissaire du gouvernement aurait pu limiter les investissements dans ABX. Selon la ministre, l'argent investi dans ABX aurait dû l'être dans les transports ferroviaires. C'est exact mais ce constat ne nous avance à rien: ce qui est fait est fait.

Je demande à la ministre de mettre le rapport économique à la disposition du Parlement. Nous devons lui consacrer un débat approfondi.

03.14 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre énumère les actions entreprises, cite des rapports et parle de diverses mises en garde. La réalité fait toutefois apparaître une évolution très défavorable. Le ministre Vande Lanotte a même estimé que le temps était venu de sortir le dossier à un moment propice sur le plan électoral. Au cours des deux ou trois dernières années, le ministre

standaardantwoord dat u te pas en te onpas naar boven haalt. Een concrete visie echter – en ook mevrouw Brepoels heeft dat al aangehaald – hebben we van u de afgelopen twee, drie jaar nog niet mogen vernemen. Deze legislatuur is nu ruim over de helft. Volgend jaar deze tijd zitten we volop in de verkiezingscampagne, en dan hebben we nog altijd van u niets mogen vernemen.

Mijnheer de voorzitter, tot slot wil ik het hebben over een van de oorzaken van de slechte toestand van de NMBS waarover al te weinig gesproken wordt. Niet alleen financieel-economisch, maar ook op het vlak van mobiliteitsbeleid zit de NMBS nog altijd gewrongen in een unitaire structuur, met de nodige communautaire scheeftrekkingen en met koehandel her en der. Dat alles zal de schuldenlast in het verleden wel in de hoogte hebben gejaagd. Daarom denk ik dat het tijd wordt dat men ernstig gaat nadenken over de splitsing van de NMBS. Wij zullen een motie van aanbeveling in die zin indienen, waarin wij trouwens zullen vragen dat de grootst mogelijke transparantie aan de dag wordt gelegd inzake de financieel-economische toestand van de NMBS en waarin wij ook zullen vragen dat alle documenten die in de voorbije weken uitgelekt zijn, op tafel worden gelegd.

03.15 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil enkele elementen aanhalen.

Ten eerste, mevrouw de minister, moet de situatie duidelijk zijn. U hebt niet weerlegd dat in er in 1987 een historische schuld van 90 miljard frank was. Bij de start van de regering Verhofstadt bedroeg die schuld 110 miljard frank, dus een stijging van 20 miljard op 13 jaar. Nu is er een schuld van ongeveer 250 miljard frank. De heer Depreter sprak over 7,1 miljard euro.

Ten tweede, wil ik nadrukkelijk ingaan tegen de stemmingmakerij die u de laatste dagen doelbewust organiseert om bij gebrek aan betere argumenten – ik herhaal het – de positie van de heer Schouppe in gevaar te brengen. Het gaat om destabilisatie. Het Rekenhof heeft constant 2 revisoren aan het werk bij de NMBS. Daarbovenop is er een audit uitgevoerd door het Rekenhof. Ik daag u uit, mevrouw de minister, om in die audit van het Rekenhof aan te duiden wat er onwettelijk zou zijn aan de boekhouding of aan de manier waarop de NMBS die boekhouding bijhoudt. Dat u of een aantal anderen die boekhouding niet begrijpt, wil nog niet zeggen dat ze niet juist kan zijn.

Wat dat laatste betreft, hebt u daarnet geïnsinueerd dat de betalingsverplichtingen buiten de balans zouden worden gehouden. U hebt toch de jaarrekening voor 2000 goedgekeurd, of niet? Ja of neen? Het is een retorische vraag. De verantwoordelijkheid ligt bij u en bij de regering waar u deel van uitmaakt. Die regering laat de schuldenlast van de NMBS groeien. U ontvlucht uw verantwoordelijkheid jegens deze commissie door te zeggen dat u ooit in de kranten gepleit hebt voor een fonds voor de mobiliteit – en dat klopt, maar aan de regeringstafel hebt u het niet gedaan. Ik stel vast dat u dat blijkbaar niet rond gekregen hebt en dat u desondanks op uw stoel bent blijven zitten.

Dat fonds had effectief enkel met betrekking tot de historische schuld kunnen functioneren. In elk geval, het fonds, uw fonds, komt er niet. Er is geen oplossing gekomen voor de overname van de schuld in deze legislatuur. Ik voeg het er nog eens aan toe: u bent verantwoordelijk voor een investeringsplan waarvan eenderde van de financiering door de NMBS zelf moest worden geleverd. U bent degene die de schuldenlast van de NMBS exponentieel doet groeien waardoor volgens alle boekhoudwetaevinaen de NMBS binnenkort effectief in een virtuele

ne nous a fait part d'aucune vision concrète.

Une des raisons de la débâcle de la SNCB est sa structure rigide assortie de restrictions communautaires. Nous ne connaissons toutefois pas le fin mot de l'affaire. C'est pourquoi nous demandons, dans une motion de recommandation, d'assurer la transparence la plus grande possible.

03.15 Yves Leterme (CD&V): Les chiffres sont les chiffres. Une augmentation de la dette de vingt milliards de francs entre 1987 et 2000 jusqu'à 110 milliards, puis un accroissement de 140 milliards entre 2000 et 2003 jusqu'à 250 milliards, telle est la réalité de votre politique. La ministre organise seulement une manipulation de l'opinion. Peut-elle démontrer sur la base de l'audit de la SNCB que la comptabilité de la SNCB n'est pas tout à fait légale? La ministre insinue toutes sortes de manipulations mais celles-ci ont été approuvées par le gouvernement et donc par la ministre elle-même.

La ministre fait également référence à sa proposition de création d'un Fonds de la mobilité, lequel n'a jamais vu le jour. Et pourtant la ministre est toujours en place. La ministre est personnellement responsable de la charge considérable de la dette qui mène la SNCB à une faillite virtuelle. Trois années de politique ne font apparaître aucun mérite, si ce n'est une guérilla ouverte avec M. Schouppe que la ministre déboulonnera peut-être si elle examine rapidement les candidatures et organise des rencontres nocturnes avec des chasseurs de têtes. Je lui souhaite en tout cas plus de succès dans ce dossier que dans celui de la

staat van faillissement zal verkeren.

situation financière de la SNCB.

U hebt daarstraks uw paraplu opengetrokken en voor het investeringsplan verwezen naar het bestuur van de NMBS. Natuurlijk heeft de directie gepleit voor een maximalistisch investeringsplan, evenwel met zicht op mobiliteitsnoden. Daarbij ging de directie ervan uit dat de regering en u in het bijzonder, wanneer werd gekozen voor een investeringsplan op grond van reële investeringsnoden, ook het lef zouden hebben gehad om, ten eerste, het gros van de investeringen de eerstvolgende jaren te doen. U bent vergeten te vermelden dat de meeste inspanningen worden geleverd in het achtste, negende, tiende, elfde en twaalfde jaar van het investeringsplan, terwijl de investeringen nu moeten worden gedaan om over vier tot vijf jaar rendement op te leveren. Bovendien veronderstelde de directie, toen zij het maximalistisch investeringsprogramma verdedigde, dat de regering, ten tweede, minstens de eerlijkheid zou hebben opgebracht om ook de factuur kwijt te schelden en de bal wat de financiering betreft niet naar de NMBS terug te kaatsen.

Ik kom tot mijn besluit. Uw beleid, drie jaar aan een stuk, is er een van stemmingmakerij. U bent er niet in geslaagd de Europese reglementering – zelfs niet die die volgend jaar zou moeten worden geïmplementeerd – volledig in uw wetsontwerp te krijgen. U voert sinds drie jaar een guerilla met mijnheer Schouppe. U zult er misschien de komende uren in slagen om mijnheer Schouppe uit zijn stoel te lichten. Maar met betrekking tot de bekwaamheid om een spoorbedrijf te leiden denk ik dat u bijzonder slecht geplaatst bent op dat departement om op basis van uw prestaties, of uw gebrek eraan, daar een zinnig woord over te zeggen.

Tenslotte wil ik toch eindigen met een woord van waardering. Ik waardeer en ik ben een beetje verwonderd dat u hier zit, want ik weet dat u eigenlijk nu aan uw computer zou moeten zitten om de kandidaturen te zien toestromen en deze dan zeer snel te beoordelen. U zou misschien ondertussen een dutje moeten doen om ervoor te zorgen dat u door de nachtelijke vergaderingen met recruiteringsbureaus en met headhunters, die u morgen, woensdagnacht en donderdagnacht te wachten staan, – zoals het een goed en efficiënt bestuur vereist – op korte termijn iemand te vinden die het spoorbedrijf kan leiden.

Ik wens u bijzonder veel succes. Ik geef toe dat dit zeer cynisch bedoeld is. Ik zal u niet langer ophouden en ik wens u straks heel wat creativiteit toe aan uw pc, aan uw mailbox of aan uw faxtoestel. Ik hoop dat de NMBS groter onheil dan wat u ermee aangericht hebt, in de toekomst bespaard kan blijven.

De **voorzitter**: Bedankt mijnheer Leterme, u bent het chatten nog vergeten.

03.16 Alfons Borginon (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik had mijnheer Depreter graag eerst aan het woord gelaten, maar ik moest natuurlijk op die voorzet die collega Leterme gegeven heeft, onmiddellijk een antwoord geven. Hij heeft het volledig mis. Het volstaat dat mevrouw Durant hier gewoon is, zodat dat we die kandidaturen aan haar kunnen bezorgen. Zo staat het hier in de publicatie van het Belgisch Staatsblad.

Als ik haar goed aanhoord heb, ben ik blij dat ik mij dit weekend en vandaag heb kunnen bedwingen om toch een kandidatuur in te dienen, want ik beklaag eigenlijk de leiding van de NMBS, wie het ook zal zijn, en van welke kleur hij of zij ook zal zijn, omdat men sowieso in een onmogelijke positie terechtkomt. Aan de ene kant is er een visie van

03.16 Alfons Borginon (VU&ID): Je suis heureux de ne pas m'être porté moi-même candidat au poste d'administrateur délégué car il s'agit d'une fonction impossible à remplir. Le reste du gouvernement et le conseil d'administration de la SNCB ne partagent pas la vision de la ministre compétente. A son tour, la ministre ne partage pas l'opinion de la SNCB. Cette ambivalence hypothèque le bon fonctionnement de la SNCB et cette situation ne

een minister die niet gedeeld wordt door de regering en waarschijnlijk ook niet door het grootste deel van de raad van bestuur en aan de andere kant is er een visie vanuit het bedrijf zelf waar men op een zekere schaalvergroting mikt, maar die absoluut niet gedekt wordt door de verantwoordelijke minister. Het is dus eigenlijk gewoon onmogelijk om een langetermijnplan op te stellen voor de NMBS zolang men met die tweeslachtigheid zit. En ik denk dat ook de benoeming in de komende uren van een nieuwe raad van bestuur daar fundamenteel weinig aan zal veranderen. Ik denk dat we ook op financieel-economisch vlak in het NMBS-verhaal nog niet het laatste hebben gezien.

Tot slot nog een klein element. Wanneer ik het daarnet had over het Rekenhof, bedoel ik niet dat het Rekenhof geen rapporten kan schrijven die zeer lezenswaardig zijn. Ik bedoelde alleen maar dat over de nog oude wetgevingen inzake het Rekenhof, het parlementslid meer mogelijkheden had om ook heel concrete dingen na te checken.

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, ik denk niet dat het Reglement voorziet in een "persoonlijk feit" tijdens de replieken. Indien u dit "persoonlijk feit" kunt beperken tot vijf woorden, dan geef ik u nu graag het woord.

03.17 Yves Leterme (CD&V): (...) of de formatie waarvoor Fons nu militeert; de vraag is of Fons kandidaat is voor de Belgische maatschappij of voor de toekomstige Vlaamse maatschappij.

03.18 Alfons Borginon (VU&ID): Ik veronderstel dat ik ook nog mag reageren. Ik heb in het Staatsblad alleen iets gelezen over de Nationale Belgische maatschappij. De rest is dus blijkbaar nog niet aan de orde.

03.19 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, nous avons tous voulu le plan maximaliste englobant tous les projets, ce qui impliquait une intervention sur fonds propres ainsi que des financements alternatifs. C'est la raison pour laquelle, même si il y a une période électorale dans un an, il faut répondre aux problèmes que nous avons posés à ce propos. La reprise de la dette par l'Etat constitue une réponse à ce problème. Nous étions obligés d'opter pour cette solution.

Par ailleurs, tout le monde a exprimé la nécessité d'une transparence des comptes. Et sans faire le procès de qui que ce soit parmi les administrateurs délégués qui ont été en place, il faut bien admettre que la transparence n'a pas toujours été recherchée. Cependant, nous le demandons et nous l'obtiendrons.

La nouvelle équipe est en place. Le plan d'investissement va être lancé grâce à une aide conséquente de l'Etat. En parallèle, il faudra demander un plan d'entreprise et le contrat de gestion va arriver. Selon moi, tous ces éléments ensemble font que la situation est bien plus prometteuse qu'il y a quelques mois. La réponse que vous m'avez fournie me conforte dans une perspective prudente d'espoir.

changera certainement pas avec le nouveau conseil d'administration. Je pense que nous devons encore interpellier régulièrement la ministre au sujet de la SNCB.

Je constate enfin qu'avant la révision du système, il était plus facile pour les parlementaires d'obtenir des informations de la Cour des comptes.

03.19 Jean Depreter (PS): Allen waren wij voorstander van het maximalistische plan, dat alle projecten omvat. Bijgevolg was de inbreng van eigen middelen, of zelfs een alternatieve financiering vereist. Of dit al dan niet in een verkiezingscampagne kadert, doet er niet toe: het probleem dient te worden opgelost en de overheid kan niet anders dan de schuld overnemen. Iedereen pleit voor doorzichtige rekeningen. Wij zullen dat realiseren. Een nieuw team treedt binnenkort aan. Het investeringsplan en het beheerscontract zullen niet lang meer op zich laten wachten. De situatie ziet er vandaag veel beter uit dan enkele maanden geleden zodat ik een voorzichtige hoop durf te koesteren.

Le **président**: Et l'espoir fait vivre!

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Frieda Brepoels en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en van de heren Jan Mortelmans, Yves Leterme en Alfons Borginon
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering
- het “economisch rapport” over NMBS samen met de toelichting voor te leggen en toe te lichten aan de Kamer nog vooraleer een nieuwe CAO en een nieuw beheerscontract worden afgesloten;
- op korte termijn hierover een debat te voeren met het Parlement.”

Une première motion de recommandation a été déposée par Mme Frieda Brepoels et est libellée comme suit:
“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et de MM. Jan Mortelmans, Yves Leterme et Alfons Borginon
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
- de soumettre à la Chambre et de commenter à son attention le «rapport économique» relatif à la SNCB, et ce, avant la conclusion d’une nouvelle CCT et d’un nouveau contrat de gestion;
- de venir débattre très prochainement de ce rapport au Parlement.”

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

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en van de heren Jan Mortelmans, Yves Leterme en Alfons Borginon
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering
- de grootst mogelijke transparantie aan de dag te leggen inzake de financieel-economische toestand van de NMBS;
- werk te maken van de splitsing van de NMBS.”

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

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et de MM. Jan Mortelmans, Yves Leterme et Alfons Borginon
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
- de témoigner de la plus grande transparence en ce qui concerne la situation financière et économique de la SNCB;
- d’œuvrer à la scission de la SNCB.”

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Josy Arens en Yves Leterme en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en van de heren Jan Mortelmans, Yves Leterme en Alfons Borginon
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
dringt er bij de regering op aan
1. alle maatregelen te nemen om zeer spoedig de structuren van de NMBS aan te passen met het oog op de liberalisering van het goederenvervoer vanaf 15 maart 2003;
2. in dit kader op zeer korte termijn binnen deze legislatuur een begin te maken met de overname van de schulden van de NMBS;
3. hierbij alle maatregelen te nemen om te voorkomen dat de schulden van de NMBS tijdens deze legislatuur nog stijgen.”

Une troisième motion de recommandation a été déposée par MM. Josy Arens et Yves Leterme et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et de MM. Jan Mortelmans, Yves Leterme et Alfons Borginon
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
insiste auprès du gouvernement pour
1. qu’il prenne toutes les mesures nécessaires pour adapter très rapidement les structures de la SNCB en

vue de la libéralisation du transport de marchandises à partir du 15 mars 2003;
 2. que, dans ce cadre, il s'attèle dans les meilleurs délais, sous la présente législature encore, à la reprise des dettes de la SNCB;
 3. qu'il prenne, à cet égard, toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que les dettes de la SNCB n'augmentent encore sous la présente législature."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Daan Schalck en Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Daan Schalck et Lode Vanoost et Mme Marie-Thérèse Coenen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
 Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

De **voorzitter**: Dames en heren, toen de Conferentie van voorzitters beslist heeft om vandaag een vergadering van onze commissie te organiseren, is er meteen afgesproken dat de vergadering uiterlijk om 16.30 uur gedaan zou zijn. Willen we de agenda afwerken, dan zullen we daar wellicht niet in slagen. Ik vind evenwel dat, wanneer het Parlement het zich permitteert om aan te dringen bij de regering om zich aan de agenda te houden, het Parlement dat ook moet doen ten aanzien van de regering.

Ik dring er bijgevolg op aan om het voor de rest van de agenda zo kort mogelijk te houden.

03.20 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mag ik aannemen dat de vragen die vandaag niet aan bod komen, woensdag om 15 uur eerst kunnen worden gesteld?

De **voorzitter**: Vanzelfsprekend.

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de snelheid van goederentreinen" (nr. 6934)

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse des trains de marchandises" (n° 6934)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, het zijn korte vragen en ik hoop dat ik van de minister ook een kort en concreet antwoord kan krijgen.

Mevrouw de minister, enkele weken geleden hebben we meegemaakt dat er voor het eerst een andere firma dan de NMBS een goederentrein op het Belgische spoor liet rijden. Intussen legt de maatschappij D&L Cargo goederentreinen in tussen Duitsland en de Antwerpse haven. Wat mij erg opviel in de persberichten en de gesprekken met de bestuurders was dat zij hier een gemiddelde snelheid van 48 km per uur realiseren, wat toch in schril contrast staat tot de gemiddelde snelheid die de grensoverschrijdende goederentreinen van de NMBS halen, met name 13 kilometer per uur. Dat laatste heb ik tenminste altijd uit teksten kunnen opmaken. Mevrouw de minister, wat is volgens u of de NMBS de oorzaak van die lage commerciële snelheid van de goederentreinen van de NMBS? In welke maatregelen kan worden voorzien om die snelheid te verhogen? Ik zou uiteraard willen weten wat u daarvan denkt en wat de NMBS daarover vertelt. Wanneer acht de NMBS het mogelijk het vervoer van goederen per trein te versnellen? U zult het met mij eens zijn dat 13 kilometer per uur gemiddeld over de afstand die wordt gerealiseerd zeer laag is en dus weinig commercieel te noemen valt.

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Depuis peu, la société D&L Cargo fait circuler des trains de marchandises entre l'Allemagne et le port d'Anvers. La vitesse moyenne est de 48 kilomètres à l'heure alors que nos trains de marchandises transfrontaliers n'atteignent que 13 kilomètres à l'heure.

Quelles sont les causes de la faible vitesse des trains de marchandises de la SNCB? Quelles mesures la ministre envisage-t-elle de prendre pour augmenter la vitesse? Quelles sont les raisons avancées par la SNCB elle-même et quelles mesures celle-ci propose-t-elle? Quand la ministre estime-t-elle qu'il sera possible d'accélérer la vitesse du transport ferroviaire de marchandises?

04.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw Brepoels, zoals u zei is de commerciële snelheid van 13 km per uur een gemiddelde van alle vervoer door de NMBS. zowel afzonderlijke wagens als gesloten treinen

04.02 Isabelle Durant, ministre: La vitesse commerciale de la SNCB de 13 kilomètres à l'heure

en geprogrammeerd en spotvervoer. Het heeft dus weinig zin om op deze manier over commerciële snelheid te praten zonder een onderscheid te maken tussen de aard van het vervoer. Dat zou neerkomen op het delen van het aantal afgelegde kilometers door het aantal uur tussen het afgeven en het bezorgen van een aan De Post toevertrouwd pakje tussen bijvoorbeeld Leuven en Turnhout. De commerciële snelheid van de NMBS-treinen die behoren tot de categorie waarnaar in de vraagstelling verwezen wordt, is gesitueerd in dezelfde orde van grootte, namelijk tussen 40 en 50 km per uur. Verscheidene treinen halen een hogere commerciële snelheid. Om niet te veel tijd te verliezen zal ik u hiervan een tabel geven. Er bestaan talrijke positieve voorbeelden met een hogere commerciële snelheid wat een twaalfde internationale treinen betreft die dagelijks sedert verscheidene jaren rijden. Dit betekent zeker niet dat alles er rooskleurig uitziet. De meeste oorzaken van de lage snelheid liggen bij de niet-geprogrammeerde treinen waarvoor tractiemiddelen en rijpaden ad hoc dienen te worden gevonden. Wat de tractiemiddelen betreft, moet de hervorming van de organisatie van B-Cargo in New Cargo binnen de NMBS verbeteringen opleveren. Dat is een van de grootste doelstellingen van deze hervorming. Wat de rijpaden betreft, is het zo dat in de meeste Europese landen het reizigersvervoer een hogere prioriteit geniet dan het goederenvervoer. Een mogelijke oplossing voor de conflicten zou bestaan in gereserveerde paden voor goederentreinen. Dat is het geval bij Belifret, een specifieke lijn voor goederen. In België zal het derde beheerscontract zorgen voor garanties voor het verkeer van elk type trein, dus ook de goederentreinen. Ik kan natuurlijk geen rechtstreekse invloed uitoefenen op de andere netwerken maar de Europese regels, met onder meer de verplichtingen in verband met de toegang voor de operatoren, zorgen voor een positieve evolutie. Zo zal bijvoorbeeld de NMBS dezelfde prioriteit als privé-operators genieten op het net van de Deutsche Bahn of de SNCF. In het algemeen zullen de goederentreinen beter rijden. Dat is ook een van de doelstellingen van deze Europese liberalisering inzake goederenvervoer. Er gebeuren ook continu inspanningen op het vlak van de interoperabiliteit door Europese instellingen en spontaan door de netwerkbeheerders en de treinoperators. Dat is ook een groot probleem voor de Europese treinen.

Naast de snelheid van het vervoer behoren de regelmaat en de betrouwbaarheid van de treinen ook tot de hoofdbekommernissen van de industriële verladers, aangezien een hele organisatie daarop is afgestemd. Het verhogen van deze betrouwbaarheid is dus ook een van de hoofdbekommernissen van B-Cargo.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, in het begin van uw antwoord heb ik u niet goed begrepen waar u het had over de snelheid van de goederentreinen. Had u het over dertien kilometer per uur?

04.04 Minister Isabelle Durant: De goederentreinen bestaan uit vier categorieën met verschillende snelheden, namelijk de afzonderlijke wagens, de gesloten treinen, het geprogrammeerd vervoer en het stopvervoer.

Dertien kilometer per uur is een gemiddelde snelheid. Uit de tabel kan men afleiden dat de CT-treinen tot vierenvijftig kilometer per uur kunnen halen. IC-Treinen halen zelfs 67 kilometer per uur. Er zijn verschillende snelheden, volgens de aard van het vervoer.

constitue une moyenne de tous les types de transports de marchandises effectués par l'entreprise. Ce chiffre n'est pas vraiment significatif.

Je vous fournirai un tableau répertoriant douze exemples de transport transfrontalier par la SNCB avec des vitesses de 40, voire de 67 kilomètres à l'heure. Cette faible vitesse est due principalement aux trains non-programmés, pour lesquels il faut trouver des solutions *ad hoc* et à la priorité majeure accordée au transport de personnes dans la plupart des pays voisins.

Une des solutions possibles consisterait à réserver des corridors propres aux trains de marchandises (Belifret). La SNCB tente continuellement d'améliorer la vitesse des trains de marchandises en coordonnant les corridors, en rendant les moyens interopératoires et en améliorant la régularité des trains.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La vitesse, évoquée par la ministre, de 13 kilomètres à l'heure concerne-t-elle tous les trains de marchandises?

04.04 Isabelle Durant, ministre: Cette vitesse est en fait une moyenne. En effet, il existe quatre types de trains de marchandises, chacun d'entre eux pouvant atteindre une vitesse différente. Les trains CT peuvent rouler à une vitesse de 54 kilomètres à l'heure et les trains EC à 67 kilomètres à l'heure.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hervorming van B-Cargo" (nr. 6935)

05 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la restructuration de B-Cargo" (n° 6935)

05.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik las in de krant dat de huidige NMBS-top de bespreking van de hervorming van de goederenafdeling B-Cargo tot New Cargo tijdelijk op de lange baan wil schuiven.

Ik meen nochtans dat iedereen het erover eens is dat terzake haast is geboden, aangezien het goederenvervoer per spoor binnen de Europese Unie in maart van volgend jaar wordt geliberaliseerd.

Mevrouw de minister, is het juist dat de hervorming tot B-Cargo vertraging oploopt en wat is uw standpunt terzake? Zal de NMBS op 15 maart klaar zijn om het hoofd te bieden aan de vrije markt en aldus een concurrentiële plaats te bekleden? Welke garanties gaf de NMBS u in dat verband? Welke maatregelen zult u als hoofdaandeelhouder van de NMBS nemen om de slagkracht van de goederenafdeling te verhogen?

05.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il me revient que la SNCB a décidé de reporter aux calendes grecques les discussions sur la transformation de la division marchandises B-Cargo en New Cargo. Le 15 mars 2003, le secteur du transport européen de marchandises sera libéralisé partiellement. Par conséquent, il n'y a pas de temps à perdre.

La réforme sera-t-elle retardée? Quelle est la position de la ministre? La SNCB sera-t-elle prête, d'ici au mois de mars 2003, à affronter la concurrence? Quelles garanties la ministre a-t-elle reçues de la SNCB? Comment augmentera-t-elle la compétitivité de son département transport de marchandises?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de hervorming van B-Cargo tot New Cargo betreft en vooral op het vlak van het ABX-dossier, werd inderdaad veel tijd verloren.

Terzake kreeg ik geen formele garanties van de NMBS die in dat kader, zoals u weet, over een ruime autonomie beschikt om haar commerciële activiteiten op de beste manier te ontwikkelen. In dat verband kan ik aldus geen formele druk uitoefenen op de NMBS.

Zoals ik reeds in een vorig antwoord zei, leverde ik zware inspanningen om ervoor te zorgen dat de NMBS zich opnieuw richt op haar core business.

Het behoort tot de taak van de nieuwe raad van bestuur om in de loop van de komende weken en maanden te onderhandelen met de vakbonden en ervoor te zorgen dat de hervorming gunstig verloopt. Inmiddels moeten het Parlement en de regering werken aan de omzetting van de Europese richtlijn met betrekking tot de liberalisering van het goederentransport tegen maart 2003.

Il ne m'appartient pas non plus d'exercer une pression en outre superflue. Je fais confiance aux nouvelles structures, afin qu'elles mettent tout en œuvre, pour opérer les transformations nécessaires dans le secteur, les négocier le mieux possible avec les organisations syndicales tout en tirant parti des réflexions menées en la matière par le comité de direction et par le rapport demandé par la SNCB au Boston Consulting Group en ce qui concerne la nécessaire transformation ou évolution de B-Cargo en New Cargo.

Par ailleurs, le processus de gestion du secteur marchandises doit être

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je n'ai obtenu aucune garantie formelle de la part de la SNCB. Et celle-ci n'est pas tenue, en tant qu'entreprise relativement autonome, de m'en donner. Cependant, j'insiste pour qu'elle s'en tienne à ses missions essentielles.

La nouvelle équipe de la SNCB s'occupera de ce dossier tandis que le gouvernement et le Parlement se pencheront sur sa dimension européenne.

Ik heb vertrouwen in de nieuwe structuren die voordeel kunnen halen uit de vakbondsonderhandelingen, de besprekingen in het directiecomité en het verslag van de *Boston Consulting Group* met het oog op de hervorming van B-Cargo in New Cargo.

De afdeling goederenvervoer moet beter worden beheerd. Deze sector heeft de neiging terug te vallen op de andere sectoren en dat moet

amélioré. Il resterait bien entendu une division interne à la SNCB. Il faut qu'elle puisse fonctionner avec ses propres moyens de production sans devoir systématiquement recourir aux autres secteurs et donc dépendre d'eux. L'orientation en ce sens présentera d'ailleurs l'avantage de plus de transparence comptable, puisque ne devant plus faire appel aux autres secteurs internes de l'entreprise, les factures internes s'en trouveront considérablement diminuées et New Cargo ne dépendra plus des prix facturés par les autres secteurs.

Ainsi, New Cargo aura l'avantage de mieux maîtriser sa gestion propre et ses stratégies commerciales en ayant une influence directe sur les prestations qu'elle pourra offrir dans le secteur. En outre, la mise en place de New Cargo devra s'accompagner d'une coordination de ses politiques commerciales concentrées sur d'importants clients à flux de trafic conséquent et orientées sur des clients à flux de trafic moindre pour une politique de fret intégrée et une optimisation des services offerts par chacun de ces secteurs.

J'insiste sur le fait que j'ai toujours plaidé pour que B-Cargo ou New Cargo puisse évidemment conclure des partenariats commerciaux, y compris avec ABX pour organiser la chaîne porte-à-porte. Il n'était pas, selon moi et selon le gouvernement, nécessaire d'être pour autant l'actionnaire majoritaire d'une multinationale pour œuvrer, néanmoins, sous la forme de partenariats commerciaux et en synergie garantissant une chaîne de transport qui allie une partie ferroviaire et d'autres types de transport.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de regering en de minister in het bijzonder wel heel veel plannen ontplooiën voor de NMBS, onder meer wat de ontwikkeling van het goederenvervoer betreft. Europa verplicht hen er trouwens toe. Maar alles wordt steeds weer uitgesteld tot de nieuwe bestuurdersploeg er is, waar wij allemaal allang op wachten maar die er maar niet komt doordat niet alleen de regering maar ook een aantal meerderheidspartijen permanent politieke spelletjes spelen. Ik hoef daar niet verder op in te gaan.

Ik vrees dat de NMBS werkelijk kansen zal missen, omdat zij onmogelijk op korte termijn de liberaliseringsplannen kan uitvoeren.

Ik betreur dat de onderhandelingen over de CAO die met de vakbonden gevoerd werden, losgekoppeld zijn van de hervorming van B-Cargo tot New Cargo. Het een heeft natuurlijk veel met het andere te maken. Ik kan dat alleen maar vaststellen en betreuren.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation de la ligne 24" (n° 6951)

06 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van lijn 24" (nr. 6951)

06.01 André Frédéric (PS): Monsieur le président, madame la ministre, depuis le 12 juin 1991, la ligne 24 est devenue la seule liaison ferroviaire de transport de marchandises entre le port d'Anvers et l'Allemagne. La capacité maximale de cette ligne est loin d'être atteinte puisqu'elle n'est utilisée actuellement qu'à 50% de sa capacité. Selon les estimations concernant la croissance du trafic de marchandises dans notre pays, elle pourrait encore absorber la totalité du trafic à destination de l'Allemagne durant de nombreuses années.

worden vermeden. Dit heeft ook nog het voordeel dat de boekhouding er transparanter op wordt.

Bij de oprichting van New Cargo moeten de gepaste commerciële technieken worden aangewend. Ik heb altijd gepleit voor commerciële partnerschappen, maar de oprichting van samenwerkingsverbanden vereist niet noodzakelijk een partnerschap met multinationals.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre et la SNCB elle-même élaborent sans cesse de nouveaux projets, mais ceux-ci sont tous reportés jusqu'au moment où la nouvelle direction entrera en fonction. Entre-temps, on laisse passer de multiples occasions.

Je déplore que l'on ait dissocié la transformation de B-Cargo en New Cargo des négociations relatives à la convention collective de travail menées avec les syndicats. Les deux éléments sont en effet étroitement liés.

06.01 André Frédéric (PS): Sedert 2 juni 1991 is lijn 24 de enige spoorwegverbinding voor goederentransport tussen de haven van Antwerpen en Duitsland. Momenteel wordt maar 50 % van de capaciteit van die lijn gebruikt.

Malgré ces données, vous avez entrepris des démarches pour la réouverture du Rhin d'acier. Au sein de notre assemblée, vous déclarez le 30 mars 2000 que cette réactivation devait s'organiser complémentirement à la modernisation de l'axe wallon du transport de marchandises par rail, c'est-à-dire que des moyens financiers seraient réservés en vue de moderniser la ligne 24 et la ligne 39 et qu'un effort budgétaire considérable serait également fait pour la rénovation indispensable du viaduc de Moresnet.

Comme d'autres, je me réjouis du début des travaux de rénovation de ce viaduc. Le remplacement intégral des tabliers qui le composent est prévu pour 2004. Une partie du dossier se concrétise ainsi.

Je me permets d'insister sur un point qui nous semble, dans l'arrondissement de Verviers, tout à fait indispensable pour que cette ligne de transport de marchandises puisse être utilisée au mieux de sa capacité; il s'agit de son électrification complète. Il faut savoir qu'actuellement le tronçon entre Montzen et Aachen West n'est pas électrifié, ce qui engendre, d'un point de vue pratique, un problème majeur puisqu'il faut changer de locomotive pour circuler sur ce tronçon, avec une perte de temps assez pénalisante au niveau concurrentiel.

Dans le même ordre d'idées, je pense aussi qu'il serait intéressant d'envisager l'électrification de la ligne 39 qui relie les lignes 24 et 37. Cette électrification se justifie par la position stratégique de cette ligne qui pourrait servir de solution de rechange en cas de problème sur la ligne 37 qui, en outre, est utilisée par le TGV.

Selon les experts interrogés, les investissements pour l'électrification complète de cette ligne se chiffraient aux alentours de 10 millions d'euros.

Madame la ministre, j'aurais aimé que vous puissiez nous faire part des intentions de la SNCB dans ce dossier. De plus, j'aurais souhaité connaître votre sentiment par rapport à l'aspect technique de la question qui est soulevée et la possibilité d'inclure ces travaux dans le plan d'investissement décennal.

06.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, dans le cadre de la définition des besoins de traction pour B-Cargo à l'horizon 2010 pour le trafic avec l'Allemagne, il existe un groupe de travail à la SNCB qui étudie la problématique de l'électrification de la ligne 39 et du tronçon Montzen-Aachen West de la ligne 24.

Pour ce faire, ce groupe de travail tient compte du calcul comparatif des coûts de traction des trains par des locomotives poly-courant et des locomotives diesel, du changement de front nécessaire à Aachen West pour le trafic de et vers le sud de l'Allemagne et de la déclivité importante qui impose un allègement pour le trafic venant de l'Allemagne.

Monsieur Frédéric, vous parlez d'un montant de 10 millions d'euros. A ce sujet, la SNCB ne se prononce pas dans les éléments de réponse qu'elle nous donne. Toutefois, des marges budgétaires sont prévues dans le plan pluriannuel pour des projets complémentaires de développement d'infrastructures. Effectivement, l'électrification des tronçons en question pourrait compter parmi ces projets dès que l'on aura répondu aux trois questions techniques que je viens d'aborder et sur lesquelles planche actuellement le groupe de travail sur la

Ondanks dit feit hebt u stappen ondernomen om de Ijzeren Rijn te heropenen.

Op 30 maart 2000 hebt u verklaard dat deze heropening moest worden georganiseerd als aanvulling op de modernisering van de Waalse as voor het goederentransport per spoor, namelijk de modernisering van de lijnen 24 en 39 evenals de renovatie van het viaduct van Moresnet. Dat de renovatiewerkzaamheden aan dat viaduct zijn begonnen is een goede zaak, maar toch willen wij aandringen op de volledige elektrificatie van die lijn, wat onmisbaar is om er de maximale capaciteit uit te kunnen halen.

Het baanvak tussen Montzen en Aken West is niet geëlektrificeerd, waardoor van locomotief moet worden gewisseld en tijd wordt verloren. Bovendien moet ook worden overwogen om lijn 39 te elektrificeren. Deze lijn verbindt de lijnen 24 en 37 en kan worden gebruikt als vervangoplossing als er zich op deze lijn problemen voordoen. Deze lijn wordt ook gebruikt door de HST. De investeringen zouden tien miljoen euro belopen. Wat zijn de plannen van de NMBS hieromtrent? Kunnen deze werken worden opgenomen in het tienjareninvesteringsplan?

06.02 Minister Isabelle Durant: Een NMBS-werkgroep bestudeert de problematiek van de elektrificatie van lijn 39 en van het baanvak Montzen-Aken West van lijn 24. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met een vergelijking van de kosten van treinen die worden aangedreven door meerspannings- of diesellocomotieven, met de nodige kop-staart-wissel in Aken West, en met de steile helling waardoor het verkeer uit Duitsland moet worden verlicht.

In de begroting van dit meerjareninvesteringsplan is nog speelruimte voor aanvullende projecten om de infrastructuur te ontwikkelen, waaronder de elektrificatie van deze baanvakken.

problématique de l'électrification des lignes 39 et 24.

Pour le reste – et vous l'avez dit vous-même – les choses avancent et sont programmées sur le volet Moresnet.

Quant aux négociations avec les Pays-Bas sur le dossier du Rhin d'acier, elles sont difficiles. Je fais moi-même pression pour éviter de nous engager dans des coûts qui seraient totalement disproportionnés.

J'espère bien conclure les négociations en cours, même si l'échéance des prochaines élections aux Pays-Bas constitue un frein à la discussion. Quoi qu'il en soit, je ne m'engagerai en aucun cas dans une négociation qui imposerait des coûts inconsidérés à la Belgique. Bien sûr, j'essaierai de maintenir des relations les plus correctes possibles avec nos voisins hollandais.

Il en résulte que le trafic ne se poursuit que sur cette branche-là. Mais, même le jour où la IJzeren Rijn pourra fonctionner, il s'agira que cette branche puisse continuer à être utilisée car il va de soi que les deux branches sont complémentaires – l'une est orientée vers le nord, l'autre vers le sud – et si l'on souhaite un développement important du transport de marchandises dans les dix années qui viennent, c'est maintenant qu'il faut préparer la capacité de ces lignes, en termes d'électrification, de traction et autres aspects techniques actuellement à l'étude pour les lignes 39 et 24.

06.03 André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre de sa réponse. Je lui demanderai de me tenir informé des conclusions remises par le groupe de travail qui se penche sur les aspects techniques. Je l'invite également à faire preuve de détermination et à essayer d'infléchir les décisions de la SNCB pour que les marges financières disponibles puissent être utilisées dans la réalisation de ce projet complémentaire qui a beaucoup d'importance pour l'arrondissement de Verviers.

Voor het overige bestaat er een planning voor het Moresnet-project. De onderhandelingen met Nederland over het dossier van de IJzeren Rijn verlopen moeizaam. Ik zal in geen geval een akkoord ondertekenen dat ons land met onverantwoord hoge kosten zou opzadelen.

De twee takken, naar het noorden en het zuiden toe, vullen elkaar aan en het is nu dat werk van de elektrificatie van die lijnen moet worden gemaakt.

06.03 André Frédéric (PS): Ik zou het op prijs stellen mocht u mij op de hoogte houden van de voortgang in de werkgroepen die zich met de technische aspecten bezighouden. Ik steun u in uw vastberadenheid om op de besluitvorming bij de NMBS te wegen opdat de beschikbare marges zouden worden aangewend voor het uitwerken van oplossingen in het arrondissement Verviers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la gare de formation et de triage de Stockem" (n° 6969)

07 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vormings- en sorteerstation van Stockem" (nr. 6969)

07.01 Josy Arens (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, l'ouverture de la nouvelle ligne marchande d'Athus-Meuse ne sera pas sans conséquences sur l'organisation des activités de la gare de formation et de triage de Stockem. Située de manière à organiser le transport ferroviaire de marchandises sur la ligne 162, c'est-à-dire la ligne Namur – Arlon – Luxembourg, l'activité de triage et d'entretien qui est actuellement effectuée à Stockem sera, à court terme, réduite de quelque 60%.

Telles seraient du moins les intentions de la SNCB qui entend ainsi préparer l'ouverture de la ligne marchande Athus-Meuse dès la fin de l'année 2002. Cette suppression d'activité ne serait pas sans conséquences pour l'emploi dans la région d'Arlon. Il se dit en effet qu'une telle décision pourrait provoquer la suppression de plus de 60

07.01 Josy Arens (PSC): De openstelling van de goederenlijn Athus-Meuse zal de activiteiten van het vormings- en rangeerstation van Stockem beïnvloeden. Op korte termijn zouden die activiteiten met 60 % dalen wat voor de werkgelegenheid in de streek van Aarlen onvermijdelijk gevolgen zal hebben.

Hoe ziet de NMBS de organisatie van de vormings- en onderhoudswerkplaatsen op korte

emplois.

Etant donné l'importance stratégique que revêt la question de l'entretien au sein d'une entreprise ferroviaire, question essentielle s'il en est dans le cadre de la prochaine libéralisation du trafic de marchandises, la ministre peut-elle nous expliquer comment l'entreprise SNCB, dont l'Etat est le principal actionnaire, entend, à court et moyen termes, organiser les ateliers de formation et d'entretien? Quelles sont plus spécifiquement ses intentions par rapport à la gare de triage de Stockem, tant en termes d'activités qu'en termes d'emplois?

07.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, à la suite de la mise en service de l'axe Athus-Meuse le 15 décembre 2002 et à la nouvelle organisation du trafic marchandises dans la région d'Arlon qui en découle, les activités de la gare de Stockem seront effectivement limitées dès cette date au triage et à la formation des trains destinés à la desserte de l'hinterland. Une meilleure efficacité est évidemment une des conditions importantes des activités marchandises de la SNCB – on en a parlé à l'occasion d'une précédente question – et il est primordial d'exploiter au mieux le potentiel de développement du trafic marchandises en utilisant convenablement les moyens disponibles.

En ce qui concerne plus particulièrement la répercussion sur l'emploi – qui constitue votre souci majeur –, sans tenir compte du développement du trafic, les études sont toujours en cours. Il est dès lors prématuré d'avancer une estimation, parce qu'on ne peut pas encore identifier les perspectives dès lors que cette ligne n'est pas encore mise en service.

Mais je veux dire clairement que tout agent statutaire rendu disponible par suppression d'emploi est réaffecté au mieux des intérêts de la société. Aucun d'eux ne perdra donc son emploi.

L'atelier de Stockem procède à l'entretien de locomotives électriques et diesel, d'automotrices et d'autorails. L'ouverture de la nouvelle ligne marchandises Athus-Meuse n'aura pas de conséquence sur l'entretien des automotrices et des autorails, ceux-ci étant exclusivement utilisés pour le transport de voyageurs. Par contre, le transfert d'une partie du trafic marchandises de la ligne 162 vers Athus-Meuse entraînera une diminution des interventions techniques imprévues à l'atelier de Stockem sur les locomotives utilisées pour la remorque des trains de marchandises. Cette activité est néanmoins marginale puisque, par définition, elle ne concerne que des problèmes imprévus et ne provoquera pas de réduction d'emplois.

Voilà où nous en sommes au niveau de l'évaluation des effets de la mise en service de la ligne Athus-Meuse sur les ateliers en général, et celui de Stockem en particulier.

07.03 Josy Arens (PSC): Monsieur le président, je remercie la ministre pour cette réponse.

J'ai toutefois encore une question à lui poser. La réaffectation des agents à une autre fonction se fera-t-elle dans la même zone? J'espère qu'on ne va pas obliger ces agents à faire 50 ou 60 km pour aller travailler.

07.04 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Arens, je ne puis pas m'engager dans ce domaine, d'autant plus que cela fait partie des politiques du personnel de la SNCB. sur lesquelles l'entreprise est en

en middellange termijn en wat zijn meer bepaald haar plannen met betrekking tot het station van Stockem?

07.02 Minister Isabelle Durant: Vanaf 15 december worden de activiteiten van het station van Stockem beperkt tot de rangeringen en tot de verbindingen met het hinterland. Efficiëntie is een voorwaarde voor de goederenactiviteit van de NMBS waarvan het potentieel moet worden uitgebreid.

Aangezien de studies naar de impact voor de werkgelegenheid nog niet zijn afgerond is een definitief antwoord in dat verband voorbarig. Wel staat vast dat ter beschikking gestelde statutaire personeelsleden een andere aanstelling zullen krijgen. De opening van de lijn Athus-Meuse zal geen gevolgen hebben voor het onderhoud in Stockem van de motorstellen voor personenvervoer. Het aantal onaangekondigde technische herstellingen aan goederentreinen zal daarentegen dalen, maar die komen hoe dan ook niet vaak voor.

07.03 Josy Arens (PSC): Krijgt het personeel een andere aanstelling in dezelfde zone?

07.04 Minister Isabelle Durant: Ik kan me daarover op dit ogenblik niet uitspreken en kan evenmin in

train de travailler. Mais j'espère que l'on tiendra compte de ce facteur de localisation.

de plaats van de onderneming iets beloven, maar ik hoop het, evenals u.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van spoorlijn 55" (nr. 6979)

08 Question de Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de la ligne ferroviaire 55" (n° 6979)

08.01 Joke Schauvliege (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal erg kort zijn om ervoor te zorgen dat de collega's na mij ook nog aan het woord kunnen komen.

In Evergem nabij Gent is begonnen met de aanleg van spoorlijn 55. Dat gebeurde zonder enige inspraak of verwittiging van de daarbij betrokken gemeenten. De werken zijn begonnen door eerst en vooral ongeveer vijfduizend hoogstammige bomen te rooien. Die bomen werden allemaal uitgedaan. Ter plaatse oogt dat nu bijzonder kaal. Ondertussen zijn de graafwerken begonnen.

Die spoorlijn loopt erg dicht bij een dichtbevolkt gebied. Sommige huizen liggen maar op twee meter afstand van die spoorlijn. Dat is bijzonder dicht. Spoorlijn 55 zal overigens dag en nacht instaan voor goedertransport.

Op een aantal parlementaire vragen antwoordde u eerder al dat er een soort geluidswering of buffer zou komen. Alle bomen, die een perfecte buffer vormden, werden echter gerooid. Ondertussen zijn de graafwerken begonnen. Ik zie helemaal niets van een bijkomende geluidswering.

Mevrouw de minister, daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Ten eerste, is er effectief in een geluidswerende infrastructuur voorzien om de lawaaihinder voor de omwonenden te vermijden? Is in die geluidswerende infrastructuur voorzien in de bouwvergunning? Waar wordt die wering precies geplaatst en waaruit zal ze bestaan?

Ten tweede, wanneer zal die geluidswerende infrastructuur worden geplaatst?

Ten derde, zijn er specifieke afspraken over wie wat ten laste neemt? Is er een taakverdeling tussen de NMBS en de Vlaamse overheid? Ook inzake de financiering is dit heel belangrijk.

Ten vierde, is er voorafgaandelijk aan de aanleg van spoorlijn 55 nagegaan wat de impact ervan is op de omgeving, voornamelijk inzake de geluidshinder?

08.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, spoorlijn 55 wordt omgelegd op vraag en op kosten van het Vlaams Gewest, dienst Administratie, Waterwegen en Zeewezen. De inbreng van de NMBS is beperkt tot de aanleg van de spoorinfrastructuur. Het MER, het milieueffectrapport, werd uitgevoerd op initiatief van de dienst AWZ. De stedenbouwkundige vergunning werd gevraagd door en verleend aan de dienst AWZ. De beddingwerken en alle andere infrastructuur worden rechtstreeks uitgevoerd door de dienst AWZ. Dat laatste geldt ook voor de keuze van de hooftelina van het spoor en

08.01 Joke Schauvliege (CD&V): A Evergem, l'aménagement de la ligne 55 a débuté sans que la commune ait été consultée. Cette ligne est très proche d'une zone d'habitat. Dans sa réponse à plusieurs questions, la ministre a fait référence à un tampon. Les arbres qui sont actuellement arrachés auraient pu servir de tampon. Je ne vois venir rien d'autre.

Une infrastructure antibruit sera-t-elle mise en place? Le cas échéant, où et quand? Pour quel(s) type(s) d'infrastructure antibruit a-t-on opté? Ceci fait-il l'objet d'un accord entre la SNCB et la Région flamande? Une étude a-t-elle été réalisée sur les nuisances sonores?

08.02 Isabelle Durant, ministre: Les travaux auxquels Mme Schauvliege a fait allusion sont réalisés à la demande et aux frais de la Région flamande, notamment de l'Administration des Voies navigables et maritimes. L'apport de la SNCB se limite à l'aménagement de l'infrastructure

de eventuele geluidsafschermende infrastructuur. De opties en de realisatie daarvan zijn in handen van het Vlaams Gewest dat met het oog op de veiligheid van het spoorverkeer de NMBS daarover moet raadplegen voor de opstelling van bouwwerken nabij het toekomstige spoor.

In overeenstemming met de voor de infrastructuur afgeleverde stedenbouwkundige vergunning worden, behoudens maatregelen die een maximale beperking garanderen van het geluid aan de bron, met name de aanwending van langgelaste spoorstaven op betonnen dwarsliggers, nu geen aanvullende geluidsbeperkende maatregelen genomen. De bestaande spoorlijn is nu samengesteld uit korte spoorstaven op houten dwarsliggers, wat heel wat meer geluid veroorzaakt.

De huidige en te verwachten geluidshinder van de R4 West is volgens de NMBS hoger dan die van de spoorlijn. Gelet op de bundeling van beide infrastructuren zal overeenkomstig de aan het Vlaams Gewest afgeleverde stedenbouwkundige vergunning voor de omlegging van de spoorlijn, de noodzakelijke geluidswerende infrastructuur beoordeeld worden in het kader van de omvorming van de R4 West naar een primaire weg-1. Uit de informatie ingewonnen bij de wegbeheerder van de R4 West, blijkt dat het mer, dat thans in opdracht van de wegbeheerder wordt uitgevoerd, rekening houdt met dat gegeven.

De overeenkomst die tussen de NMBS en het Vlaams Gewest over de omlegging van lijn 55 werd gesloten, bepaalt dat alle investeringskosten ten laste van het Vlaams Gewest zijn.

Ten slotte, de geluidshinder door de omlegging van lijn 55 werd in het MER geëvalueerd. Bij de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning werd met de besluiten van het MER rekening gehouden.

Dat is de informatie die de NMBS mij heeft meegedeeld in het kader van het dossier over lijn 55.

ferroviaire. Le rapport d'incidence sur l'environnement (RIE) a été réalisé à l'initiative de l'Administration des Voies navigables et maritimes. Le permis d'urbanisme a été demandé par cette dernière et lui a été accordé. Les travaux relatifs à l'assise et tous les autres travaux d'infrastructure sont réalisés directement par l'Administration. Il en va de même pour le choix de la hauteur de la voie et pour l'éventuelle infrastructure antibruit. La Région flamande doit consulter la SNCB à propos des travaux réalisés à proximité de la future voie ferrée.

Dans le respect du permis d'urbanisme, aucune mesure complémentaire ne sera prise concernant la limitation du bruit. Les nuisances sonores actuelles et celles auxquelles on peut s'attendre à l'avenir le long de la R4 Ouest sont plus importantes que les nuisances aux abords de la voie ferrée. Il faut juger de l'infrastructure anti-bruit dans le cadre de la transformation de la R4 Ouest en une voie principale. Selon le gestionnaire de la voirie chargé de la R4 Ouest, il en est tenu compte dans l'étude d'incidence sur l'environnement.

L'accord intervenu entre la SNCB et la Région flamande contient une disposition stipulant que les coûts engendrés par la déviation de la ligne 55 sont à la charge de la Région flamande. Les nuisances sonores causées par la ligne 55 ont été évaluées dans l'étude d'incidence sur l'environnement. Le permis d'urbanisme en tient compte.

08.03 Joke Schauvliege (CD&V): Mevrouw de minister, uw antwoord volstaat zeker niet. U komt zelfs terug op eerdere verklaringen die u hebt afgelegd naar aanleiding van vragen van collega Van Hoorebeke en mijzelf. Toen zei u dat er zeker in een geluidswering zou worden voorzien. Nu blijkt u daarop terug te komen. Dit is typisch: de NMBS wacht op het Vlaams Gewest; het Vlaams Gewest steekt alles op de NMBS en ondertussen gebeurt er niets. Ik stel vast dat er geen geluidswering komt. In december van dit jaar zal de spoorlijn in gebruik worden genomen voor goederentransport, dat soms op twee meter afstand van een dichtbevolkt gebied zal gebeuren. Ik zal het hier niet bij laten en zal proberen om er op een andere manier voor te zorgen dat daar ernstig werk van wordt gemaakt.

08.03 Joke Schauvliege (CD&V): Cette réponse est en contradiction avec les promesses faites précédemment. En outre, j'ai l'impression que les différentes instances concernées reportent leurs responsabilités les unes sur les autres, mais je note surtout qu'aucune infrastructure anti-bruit ne sera mise en place. Ainsi, le passage des transports de marchandises continuera à

provoquer des nuisances, ce qui me pousse à engager d'autres actions.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder en de bestuurders van de NMBS" (nr. 6986)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werking bij de NMBS" (nr. 6987)

09 **Questions jointes de**

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué et des administrateurs de la SNCB" (n° 6986)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fonctionnement de la SNCB" (n° 6987)

09.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we hebben afgelopen donderdag al de kans gekregen u te ondervragen over deze problematiek. Misschien kunnen we vandaag iets dieper ingaan op de implicaties die een en ander heeft en ook op een aantal aspecten die donderdag in de plenaire vergadering niet aan bod konden komen.

Ik wil twee aspecten behandelen. Het eerste gaat over de vacature die werd bekendgemaakt voor de raad van bestuur. Volgens de wet die we onlangs hebben goedgekeurd, moeten de tien leden van de raad van bestuur inderdaad ook de gedelegeerd bestuurder omvatten. De gedelegeerd bestuurder is dus een van de tien. Welnu, in de vacature zelf kwam dat zeker niet tot uiting. Ik vroeg me vorige week ook al af hoe men de functie van gedelegeerd bestuurder vacant zou verklaren, aangezien er op dit ogenblik nog een contract loopt met een persoon. We hebben van de eerste minister begrepen dat de Ministerraad de dag erna, dus vrijdag, daarover verder zou beslissen. Dat is ook gebeurd, waardoor er in het Belgisch Staatsblad van zaterdag een openverklaring van de functie werd gepubliceerd.

Intussen echter zijn er al vier kandidaten die zich in het kader van de vacature voor de raad van bestuur kandidaat hebben gesteld voor de functie van gedelegeerd bestuurder. Tussen haakjes: ik heb het Belgisch Staatsblad zaterdag ontvangen. Daar stond dus niets in. Op de internetsite van het Belgisch Staatsblad was er zelfs niets te vinden zaterdagavond. Er was alleen informatie over het Belgisch Staatsblad van vrijdag. Op welke manier benadert men een dergelijke vacature dan eigenlijk? Ik heb in de Financieel Economische Tijd een advertentie gezien waarin kandidaten uitdrukkelijk werden doorverwezen naar het Belgisch Staatsblad, dat er niet was, om vast te stellen op welke manier en onder welke voorwaarden men zich kandidaat kon stellen. Er worden ook een aantal attesten gevraagd, die het gemeentebestuur moet afleveren, bijvoorbeeld het attest van goed zedelijk gedrag, de geboorteakte en dergelijke. Ik vraag me af hoe die witte raven dat voor morgenmiddag moeten rond krijgen.

Ik wil nu even terugkomen op de problematiek van de leden van de raad van bestuur. U hebt er, bij de bespreking van de wet, hier uitdrukkelijk op gewezen dat die mensen op een heel professionele manier zouden worden gescreend op hun competentie, zoals het ook is geformuleerd, inzake financiële boekhoudkundige analyses, juridische aspecten, kennis van de vervoerssector, deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties. allemaal competenties die de

09.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Jeudi, nous avons déjà obtenu quelques réponses mais j'ai encore des questions.

L'administrateur délégué est l'un des dix administrateurs, ce qui ne ressortait pas clairement de l'avis de vacance. Je me demandais comment cette fonction serait déclarée vacante. Samedi, le *Moniteur belge* a publié l'avis de vacance. Quatre candidats s'étaient déjà manifestés entre-temps. Je n'ai pas trouvé le numéro de samedi sur le site Internet du Moniteur.

Les membres du conseil d'administration devaient encore faire l'objet d'une évaluation professionnelle. Comment cela s'est-il déroulé? Qu'en sera-t-il pour l'administrateur délégué, sachant que la date butoir du 24 avril est maintenue.

L'ordre du jour du conseil d'administration comprend des points essentiels. Quel est l'échéancier? Que se passera-t-il si le nouveau Conseil d'administration devait avoir une vision radicalement différente de l'ancien Conseil?

betrokkenen moeten hebben.

Voor zover ik het heb begrepen, hebben die mensen hun kandidatuur ingediend rond 10 april. Ik zou graag weten hoe u de kandidaten voor de raad van bestuur, enerzijds, en voor de gedelegeerd bestuurder, anderzijds, hebt geëvalueerd. Ik heb van de premier gehoord dat de regering zich aan de timing wil houden en op vrijdag 26 april met een nieuwe raad van bestuur wil uitpakken.

De wet zegt ook dat de raad van bestuur nadien de directeurs moet benoemen die het directiecomité moeten vormen op voorstel van de nieuwe gedelegeerd bestuurder. Als we eens kijken naar wat zij allemaal moeten realiseren in de volgende maanden, denk ik dat we kandidaten nodig hebben zoals we er nog nooit hebben ontmoet. Op de agenda staan behoorlijk belangrijke punten: het sociaal overleg, de omvorming van B-Cargo in New Cargo, het beheerscontract en het investeringsplan.

Gezien de hernieuwing van het bestuur en de timing ervan, vraag ik u, mevrouw de minister, wat u zult doen als de raad van bestuur een heel nieuwe visie op die thema's ontwikkelt? De gedelegeerd bestuurder moet toch niet klakkeloos uitvoeren wat de vorige raad van bestuur heeft beslist? Het gaat hier over allerlei nieuwe plannen die de NMBS op een nieuw spoor moeten zetten. Dat is allemaal heel mooi, maar hoe ziet u de uitvoerbaarheid ervan op de strikte termijn die nu wordt vooropgesteld?

09.02 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zou zeggen dat het spoor helaas opnieuw in de belangstelling staat. Niet dat ik er iets op tegen heb dat openbaar vervoer in de belangstelling staat, maar de laatste weken gaat het opnieuw niet om een aantal problemen die de treinreiziger en de treingebruiker eigenlijk aanbelangen of onmiddellijk aanbelangen.

Het gaat opnieuw om de zoveelste opstoot omtrent de figuur van Etienne Schouppe als gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Wat mijzelf betreft wil ik heel duidelijk stellen dat Schouppe voor mij niet persé de NMBS moet leiden en dat het zeker niet wenselijk is dat omwille van één persoon zowel het spoor als ABX onder dezelfde verantwoordelijkheid zouden vallen. Ik denk dat het wat mij betreft duidelijk moet zijn.

Dat wil niet zeggen dat wij geen vragen hebben omtrent de procedure die gevolgd is om de nieuwe afgevaardigd bestuurder aan te duiden. Het gaat hier zowel om termijnen als om de gevolgde procedure. Ik begin een beetje te vrezen, mevrouw de minister, dat als men over een aantal jaren zal terugkijken op uw regeerperiode – ik hoop dat het niet waar zal zijn – men zich vooral uw oorlogje met de heer Schouppe zal herinneren en misschien minder een aantal dossiers die toch dringend moeten vooruitgaan. Ik zal mij beperken tot twee voorbeelden gezien de tijd die er voorhanden is.

In de eerste plaats denk ik aan het gewestelijk expresnet. Er was daaromtrent reeds tijdens de vorige legislatuur een akkoord tussen de vier toenmalige ministers: versterking treinaanbod in een straal van dertig kilometer rond Brussel, versterking busaanbod en doorstroming van bus, een akkoord over de belangrijkste investeringen. Ik vrees dat we drie jaar later moeten vaststellen dat er nog geen vervoersplan voor dat GEN is en dat er bijvoorbeeld nog geen beslissing is genomen omtrent de bestelling van de dubbeldektreinen.

09.02 Daan Schalck (SP.A): M. Schouppe fait à nouveau la une de l'actualité. C'est la raison pour laquelle nous suivons très attentivement la procédure de recrutement du nouveau Conseil d'administration et du nouvel administrateur délégué.

L'histoire se souviendra certainement de Mme Durant comme d'une ministre n'ayant pas concrétisé de nombreux dossiers. Il y a pléthore d'exemples: le réseau express régional se fait attendre, les trains à double étage n'ont pas encore été livrés et le nouveau contrat de gestion, ainsi que sa mise en oeuvre, continuent de poser problème. La ministre renvoie un certain nombre de questions à l'équipe qui doit encore être engagée mais celle-ci doit être préalablement informée des dossiers. C'est la raison pour laquelle nombre de mes questions portent sur le calendrier.

Comment la procédure de recrutement se déroule-t-elle? Quel en est l'échéancier? Qu'en est-il de la concertation sociale? Quel est le calendrier en la matière? Le voyageur devra-t-il à nouveau faire

Inzake het beheerscontract is het een beetje hetzelfde. Het beheerscontract is uiteindelijk het instrument bij uitstek om naar de reiziger toe de zaken te gaan regelen. Nog onlangs hebben ook de ombudsmannen daarop gewezen in hun jaarverslag voor 2001. Vanaf 31 december 2001 is het oude beheerscontract afgelopen en zou er een nieuw contract kunnen geweest zijn.

Mevrouw de minister, los van de procedure hebt u al veelvuldig geantwoord dat u eigenlijk wacht op de nieuwe ploeg om een aantal beslissingen te kunnen nemen. Ik hoop dat als we de komende maanden op die terreinen van beheerscontract, sociaal overleg en GEN naar de stand van zaken zullen vragen, we dan niet als antwoord zullen krijgen dat de nieuwe ploeg zich nog moet inwerken gedurende maanden en dat al die dossiers, die nu eigenlijk al over tijd zijn, nog eens zoveel maanden zullen worden vertraagd omdat men nu eenmaal met een totaal nieuwe ploeg zit die zich moet inwerken.

Ik vraag niet alleen naar de timing voor de aanduiding van de nieuwe raad van bestuur. Ik wens ook te weten hoe het zit met de procedure en vooral ook hoe de timing voor de komende weken eruit ziet. Hoe ziet de timing van het komende sociaal overleg eruit? Het slechtste wat het Spoor nu kan overkomen, zijn veelvuldige stakingen. Die zouden de reizigers nog het meest treffen. Wij merken nu al enige zenuwachtigheid op het sociale vlak. Het zou jammer zijn dat de reizigers opnieuw de dupe zouden worden van stakingen door het uitstellen van het sociaal overleg.

Ten slotte, en dat is voor mij het allerbelangrijkste, welke voorbereidende werkzaamheden zijn er tot nu toe geweest inzake het nieuwe beheerscontract? Wat is de stand van zaken? Welke timing ziet u, als er eenmaal een nieuwe ploeg is, om al die zaken zo snel mogelijk te laten vooruitgaan? Ik vrees een beetje dat het volgend jaar, met de verkiezingen in aantocht, wat beheerscontracten en dergelijke betreft meer over verkiezingsprogramma's zal gaan dan over realisaties die er nog tijdens deze regeerperiode kunnen komen. Ik zou dat betreuren.

09.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je donnerai une réponse brève pour respecter l'horaire qui a été fixé.

Je commencerai par la procédure. Cette dernière a été lancée sur la base du texte de loi dont nous avons longuement discuté ici et qui prévoyait les modalités de cette procédure, sans perdre de temps, puisque le vote n'a eu lieu que le 21 mars. Il ne fallait pas attendre le 1^{er} avril ou plus tard pour lancer la procédure. Nous l'avons donc fait immédiatement et, conformément aux articles 162bis et 162quater de la loi, l'appel est lancé à la fois à des administrateurs et à l'administrateur délégué puisque, par définition, le futur administrateur délégué doit être administrateur. Pas d'ambiguïté donc, puisque quatre des 45 candidats ont introduit leur candidature pour un poste d'administrateur délégué, les autres étant candidats à un poste d'administrateur ordinaire.

Par ailleurs, comme vous l'avez vu et entendu en suffisance, il n'y a pas eu de consensus sur un nom au poste d'administrateur délégué, certainement pas en raison d'une irrégularité de la procédure mais tout simplement à cause de la difficulté qu'il y a à trouver un consensus sur une fonction aussi importante. J'ai effectivement choisi de proposer, vendredi, au conseil des ministres d'élargir la palette des candidats. C'est ainsi que nous avons élargi l'appel paru au Moniteur et, je vous rassure, madame Brepoels, les candidatures arrivent. Il y en aura plutôt

les frais de mouvements de grève?

Quelles conséquences le troisième contrat de gestion entraînera-t-il? Quel en est l'échéancier? Quels travaux préparatoires ont-ils déjà été réalisés? J'espère vivement que des motifs électoraux n'entreront pas trop en ligne de compte.

09.03 Minister Isabelle Durant: De procedure werd op 21 maart op gang gebracht, zoals de wet bepaalt.

Die laatste bepaalt dat alleen de bestuurders voor het ambt van gedelegeerd bestuurder in aanmerking komen. Dat werd goed begrepen, aangezien slechts vier van de vijfenveertig kandidaten zich voor die post kandidaat hebben gesteld en de anderen een post van bestuurder beogen. Omdat er geen consensus bestaat over de kandidaten voor de post van gedelegeerd bestuurder heb ik ervoor gekozen een nieuwe oproep tot de kandidaten aan de ministerraad voor te stellen. Maak u geen zorgen mevrouw Brepoels, er zullen genoeg kandidaten zijn, ze zijn voldoende ingelicht.

trop que trop peu. Nous avons également doublé cet avis au Moniteur, puisque l'échéance est fixée à mardi midi, d'une publication dans la presse spécialisée, le « Financieel Economische Tijd » et « L'Echo ». Pour ceux qui ne lisent pas les premières pages du journal, ils pourront trouver cet avis dans les dernières pages, les pages des offres d'emplois des journaux économiques. Nous y avons par ailleurs défini de façon très précise le profil attendu pour l'administrateur délégué. L'annonce indique, sur la base de la procédure existante, que c'est en particulier pour l'administrateur délégué que nous lançons un nouvel appel, en raison de l'insuffisance d'une palette de candidats et vu l'importance de la fonction à remplir.

Nous nous faisons aider depuis quelque temps déjà par un bureau extérieur de manière à obtenir un rapport objectif et extérieur sur les candidats de la première et de la deuxième vague.

Disposant d'un rapport sur chacun des candidats, nous pourrions prendre la meilleure décision possible. Sur la base du rapport du consultant et en conformité avec la décision du gouvernement, nous prendrons une décision mercredi soir de façon à respecter le délai qui nous est imposé. En effet, selon la loi, le conseil d'administration ne sera plus valide dès le 25 avril prochain. Dès lors, il s'agit évidemment que la nouvelle équipe puisse être désignée auparavant.

En ce concerne le comité de direction, il n'est pas désigné par le gouvernement. Seuls le conseil d'administration et l'administrateur délégué sont désignés par le Roi. Le comité de direction est, lui, désigné par le conseil d'administration sur la base d'une proposition de l'administrateur délégué, comme stipulé dans la loi qui a été votée.

J'en arrive aux échéances suivantes. Le 25 avril prochain, la nouvelle équipe sera désignée. Le contrat de gestion, qui est un document très important, devra être conclu avant la fin de cette année. Il n'est pas question de le reporter à 2003. Il doit absolument être conclu avant la fin de cette année. Il sera bien sûr discuté avec la nouvelle équipe, en l'occurrence avec le comité stratégique. Ainsi, les organisations syndicales se retrouveront autour de la table pour cet aspect du contrat de gestion.

Il est évident que j'ai déjà préparé les différents scénarios relatifs à ce contrat de gestion car je ne voulais pas partir de rien. Au cours des derniers mois, j'ai beaucoup travaillé avec la présidence du conseil d'administration car il fallait établir une cohérence entre les dernières activités de l'ancien conseil d'administration et celles de la nouvelle équipe. Il est certain que le fonctionnement de l'entreprise doit se poursuivre sans interruption.

Je peux donc vous rassurer sur le fait que les délais seront respectés, même s'ils sont courts en ce qui concerne ces désignations, et qu'il n'y aura pas de rupture dans l'activité de l'entreprise. Sur la base du travail préparatoire qui a été effectué, nous pourrions très rapidement engager la discussion sur le contrat de gestion et la convention collective. En toute légitimité, les syndicats revendiquent que celle-ci soit négociée. Les discussions ont déjà débuté mais le nouveau conseil d'administration devra se pencher sur la question. Enfin, nous entamerons la négociation sur New Cargo, qui doit intervenir entre les organisations syndicales et la nouvelle direction. Il s'agit d'aboutir le plus rapidement possible à un accord, ce qui ne sera pas simple au sein de l'entreprise.

Pour notre part, il reste le travail de transposition législative sur lequel nous avons déjà eu plusieurs échanges. Nous programmerons d'en

Wij hebben een extern bureau ingeschakeld om de kandidaten te beoordelen. Woensdagavond moet een beslissing worden genomen aangezien de raad van bestuur vanaf 25 april niet langer geldig is samengesteld. De directieraad wordt door de raad van bestuur benoemd.

Op 25 april worden de raadsleden benoemd en wordt een nieuwe raad opgericht.

Het beheerscontract moet na bespreking met het strategisch comité en voor eind 2002 rond zijn. De vakbonden zullen mee aan tafel zitten om deze zaak te regelen. Ik heb de diverse scenario's van mogelijke beheerscontracten al uitvoerig voorbereid en heb toegezien op de wijze waarop de activiteiten van de huidige raad van bestuur aan de nieuwe worden overgedragen.

De termijnen worden nageleefd. Alles wordt in het werk gesteld om de samenhang van de werkzaamheden van het bedrijf te garanderen, met name wat New Cargo betreft.

Het beheerscontract is fundamenteel. Ik werk al maandenlang aan het vastleggen van een kader om meteen met een voorstel aan de onderhandelingsstafel te kunnen komen.

avoir un plus détaillé vers le 15 mai de manière à présenter les enjeux de cette transposition de directives européennes qui doit être faite avant mars 2003. Mais il m'importe au moins autant qu'au sein de l'entreprise, les structures soient adaptées pour ne pas faire uniquement un travail de type législatif mais avoir aussi une mise en œuvre dans le cadre des réformes nécessaires pour que B-Cargo soit prête au moment de l'ouverture du marché prévue pour mars 2003.

Le calendrier est le suivant: mardi midi, ensuite la publication le 25 avril suivie du démarrage immédiat de la nouvelle équipe à la fois en affaires courantes mais aussi pour les dossiers importants: négociation du contrat de gestion, convention collective et New Cargo. Le programme sera chargé pour cette équipe mais il l'était déjà antérieurement. Si l'équipe actuelle était restée, elle aurait eu à faire face aux mêmes échéances, à savoir négocier le contrat de gestion avant la fin de l'année ainsi que la convention collective et les questions B-Cargo/New Cargo. Les échéances sont identiques pour tout le monde. C'est, en terme de timing, l'ensemble de la procédure depuis le recrutement jusqu'à la mise en œuvre et les prochaines négociations avec l'entreprise. Ces projets ne sont pas nouveaux, ils ont été déjà longuement discutés. Ici aussi, nous avons évoqué à maintes reprises l'importance du contrat de gestion, tant sur les aspects liés à la ponctualité qu'aux aspects liés aux trains de nuit dont nous avons parlé encore la semaine passée. J'ai assemblé le cadre général du contrat de gestion pour pouvoir amener immédiatement sur la table un document préparé et engager la discussion tant sur le plan financier et légal que sur le plan de l'amélioration du service, de la qualité, de la ponctualité, de la sécurité tel que l'a défini le gouvernement.

09.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik ben het helemaal niet eens met wat de minister zegt over de publicatieoproep van de leden van de raad van bestuur. Mevrouw de minister, ik heb de tekst die op 26 maart in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd hier bij mij. Er was op geen enkel ogenblik sprake van een bedrijfsleider die u zocht. U zocht tien bestuurders.

09.05 Isabelle Durant, ministre: Y compris l'administrateur délégué.

09.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Dat staat in de wet. In de wet staat dat de raad van bestuur wordt samengesteld uit tien bestuurders met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. U had in feite een publicatie moeten doen voor negen bestuurders. De gedelegeerd bestuurder is toch nog wat anders dan een gewone bestuurder. Als ik nu de advertentie lees die zaterdag in De Financieel-Economische Tijd is verschenen, dan vraagt u een ervaren bedrijfsleider die gevoelig is voor dit, die een affiniteit heeft met de openbare dienst en nog een en ander. U vraagt ook een hele hoop ervaring. Dat hebt u niet gevraagd op 26 maart. Ofwel hebt u een vergissing begaan, wat u dan beter zou toegeven, ofwel hebt u geprobeerd uw collega's te snel af te zijn. Dat is duidelijk. U ziet echter wat daarvan komt. U moet nu in twee dagen een dergelijke belangrijke functie officieel vacant verklaren. Het huidige contract met de gedelegeerd bestuurder loopt nog tot volgend jaar. Hoe verklaart u een functie vacant die nog ingevuld is? Welke consequenties heeft dat op het vlak van boetes? Ik hoor u daarover niets zeggen maar ik wil dat toch graag weten.

09.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Je ne suis pas d'accord avec ce qu'affirme la ministre au sujet de la publication. Je dispose ici du texte paru le 26 mars au Moniteur. On n'y recherche pas de dirigeant d'entreprise expérimenté, il y est seulement question de dix administrateurs.

09.05 Minister Isabelle Durant: Onder wie de gedelegeerd bestuurder, dat staat in de wet.

09.06 Frieda Brepoels (VU&ID): L'annonce parue dans le *Financieel Economische Tijd* demande un dirigeant d'entreprise expérimenté, contrairement au texte paru dans le *Moniteur* du 26 mars. Il s'agit peut-être d'une erreur. Il se peut également que la ministre ait voulu prendre de vitesse ses collègues, avec pour conséquence qu'un poste important toujours occupé devra être déclaré vacant en deux jours. Le contrat de M. Schoupe est effectivement toujours en cours. Cette situation ne risque-t-elle pas de donner lieu au paiement d'amendes?

Ten tweede, hebt u echt een glazen bol als u zegt dat u eind deze week de aanstelling van de bestuurders en de gedelegeerd bestuurder zult publiceren en dat zij onmiddellijk zullen beginnen te werken. Ik zou wel eens willen weten welke gedelegeerd bestuurder u op dit ogenblik kunt vinden die volgende week onmiddellijk aan het werk kan gaan. Ik vind dit onbegrijpelijk; het getuigt van een enorme naïviteit. Ik had echt gehoopt dat u met iets meer kennis van zaken en inzicht in deze problematiek een antwoord had kunnen formuleren voor het parlement.

Als u denkt dat de hele problematiek van het sociaal overleg, evenals B-Cargo, de beheerscontracten en alle belangrijke NMBS-documenten die in de loop van de volgende maanden nog moeten worden afgewerkt, op die manier zullen worden behandeld, dan zullen wij hier nog met veel problemen worden geconfronteerd. De problemen stapelen zich op. Ik heb geen woorden voor dit antwoord.

09.07 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot mijn collega vind ik toch nog een paar woorden.

Mevrouw de minister, ik denk dat u wettelijk alles hebt gedaan wat nodig was. Er stond alleen nergens in de wet dat u zich tot het Belgisch Staatsblad moest beperken, dat de informatie zo summier mocht zijn en dat u van kandidaten mocht verwachten dat zij de wet op voorhand helemaal zouden kennen. Naast het formeel wettelijke waarin u juist zult hebben gehandeld, kan over de procedure minstens worden gezegd dat meer informatie wenselijk zou zijn geweest. Het feit dat in tweede instantie toch nog advertenties verschijnen in de FET en l'Echo de la Bourse bewijst dat de regering uiteindelijk ook tot dit inzicht is gekomen

Wat het beheerscontract betreft, hoop ik dat de lange termijn en het feit dat men in één jaar meer voorziet minstens tot een fundamentele trendbreuk zal leiden, zodat het niet om wat opsmukwerk zal gaan. Op die manier kunnen een aantal fundamentele zaken die hier al een aantal keren aan bod kwamen, zoals basismobiliteit, stiptheid, de vergoeding voor de reiziger bij grote vertragingen, enzovoort, in meer dan een aantal regels worden vermeld zodat wij inzake het Spoor van een trendbreuk zullen mogen spreken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vraag nr. 6993 van de heer Ludo Van Campenhout wordt naar een latere datum verschoven.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.51 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.51 heures.*

Est-il réaliste de penser que le nouvel administrateur délégué sera immédiatement disponible et pourra assumer ses fonctions dès la fin de cette semaine? Il est naïf de le croire. Penser que l'on résoudra de la sorte tous les dossiers difficiles en cours témoigne d'une bien mauvaise connaissance de la situation. L'attitude de la ministre dans ce dossier me laisse sans voix.

09.07 Daan Schalck (SP.A): Je constate que la procédure a été entièrement conforme aux dispositions légales. Concernant la procédure de recrutement, la circulation de l'information a toutefois été particulièrement limitée. Le gouvernement l'a apparemment compris, ce qui explique les annonces dans les journaux.

Pour ce qui est du nouveau contrat de gestion, j'espère que ce dernier entraînera un véritable changement et que l'on ne se contentera pas de quelques aménagements mineurs.